

99.408

Initiative parlementaire Reclassement de la route du Prättigau (Brändli)

Rapport de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats

du 3 février 2000

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Conformément à l'art. 21^{quater}, al. 3, de la loi sur les rapports entre les conseils, nous vous soumettons le présent rapport, que nous transmettons par la même occasion au Conseil fédéral pour avis.

La commission propose d'approuver son projet d'arrêté fédéral ci-annexé.

3 février 2000

Pour la commission:

Le président, Hans Hess

Rapport

I Partie générale

1 Situation initiale

1.1 Initiative parlementaire visant à compléter le réseau des routes nationales

Le 18 mars 1999, le conseiller aux Etats Christoffel Brändli a déposé une initiative parlementaire par laquelle il demandait que l'annexe à l'arrêté fédéral sur le réseau de routes nationales¹ soit complétée de telle sorte que la route cantonale qui traverse le Prättigau (Landquart-Klosters/station de transbordement du tunnel de la Vereina) soit intégrée dans le réseau des routes nationales (routes nationales de catégories 2/3).

1.2 Développement

Dans son développement, l'auteur explique que le programme de stabilisation 1998 a accentué les différences entre les charges routières supportées par les cantons. Les coupes linéaires de 10 % pour les routes alpines et de 5 % pour les routes de plaine grèvent surtout les cantons de montagne dans lesquels le réseau des routes principales est particulièrement développé. Cette conséquence indésirable a été aggravée par la diminution des nouvelles tranches affectées aux projets en cours de réalisation. Selon un rapport fédéral, ces montants atteignent annuellement 7,013 millions de francs pour les Grisons, le canton le plus grevé, soit 37 francs par habitant, alors que le chiffre par habitant dans autres cantons est seulement de 10 francs (p. ex. Bâle-Campagne), de 9 francs (Valais), de 8 francs (Saint-Gall) voire même de 1 franc (Berne).

La conséquence de ces charges supplémentaires – à savoir l'ajournement ou l'abandon de liaisons nationales nécessaires – a été amplement débattue par la commission du Conseil des Etats chargée de l'examen du programme de stabilisation. Le problème est donc connu. On a néanmoins considéré qu'une solution devait être trouvée hors du programme de stabilisation, sans quoi celui-ci aurait été fondamentalement remis en question. A cet égard, l'initiative permet au moins de décharger quelque peu le canton le plus frappé, les Grisons.

L'auteur de l'initiative a également fait valoir que la charge routière du canton des Grisons était très élevée comparativement à d'autres cantons. Ces charges représentent en effet, pour les trois cantons le plus lourdement frappés et pour les trois cantons le moins lourdement frappés, les montants suivants par habitant:

¹ RS 725.113.11

	Francs
Grisons	1251
Valais	899
Neuchâtel	811
Lucerne	442
Appenzell RI	394
Nidwald	380

Toujours d'après l'auteur de l'initiative, la charge moyenne par habitant en Suisse se monte à 570 francs.

M. Brändli ajoute que, selon le message, le programme de stabilisation doit autant que possible imposer aux cantons des charges proportionnelles à leur capacité fiscale (dans une marge qui ne doit pas s'écarter de plus de 0,3 % de la moyenne). Dans les faits, les cantons d'Uri et des Grisons doivent supporter une charge de 1,9 % tandis qu'Obwald s'en tire avec 0,6 % et Zoug avec 0,7 %, la moyenne étant de 1,1 %.

D'autres arguments avancés par l'auteur de l'initiative font l'objet d'un commentaire plus détaillé ci-dessous (ch. 4).

1.3 Considérations de la commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E)

Réunie le 19 août 1999, et conformément à l'art. 21^{er} de la loi sur les rapports entre les conseils, la CTT-E a procédé à l'examen préliminaire de l'initiative parlementaire déposée le 18 mars 1999 par M. le conseiller aux Etats Christoffel Brändli.

La CTT-E a considéré la question de l'aménagement des voies d'accès au tunnel de la Vereina, dont traite l'initiative, comme un cas particulier qui doit être soigneusement examiné. D'une façon générale, la Commission était plutôt d'avis que l'achèvement et le complément du réseau des routes nationales doivent s'insérer dans un plan général et non se faire au coup par coup au détriment d'autres projets non moins dignes d'attention. C'est pourquoi elle a approuvé dans son principe la liste des priorités arrêtée par le Conseil fédéral et elle a réaffirmé que le réseau des routes nationales devra être achevé selon les modalités prévues.

La Commission partage cependant l'avis de l'auteur de l'initiative lorsqu'il affirme que le canton des Grisons se trouve dans une situation particulière. En effet, les charges nettes que ce canton doit supporter pour les transports sont incontestablement très élevées, du fait que son réseau routier fort étendu ne comprend que peu de routes nationales. En l'occurrence, le reclassement demandé vise simplement à permettre financièrement au canton d'aménager les voies d'accès du tunnel de la Vereina de façon qu'elles soient praticables en hiver. L'accès au réseau des routes nationales des vallées méridionales des Grisons, notamment de l'Engadine, qui sont distantes de 50 à 100 km (alors que la moyenne nationale n'est que de 30 à 50 km), s'en trouverait ainsi nettement amélioré. La Commission a fait valoir par ailleurs qu'il n'est pas très rationnel d'investir 700 millions de francs dans la construction du tunnel de la Vereina et de négliger dans le même temps la praticabilité en toutes saisons de ses routes d'accès.

La Commission a donc conclu qu'il n'y a pas lieu de craindre que l'aménagement du réseau des routes nationales visé par l'initiative crée un précédent et elle propose, par dix voix contre une, et une abstention, de donner suite à l'initiative.

1.4 Décision du Conseil des Etats

A sa séance du 6 octobre 1999, le Conseil des Etats a donné suite à l'initiative parlementaire sans opposition.

1.5 Motion de la Commission des transports et des télécommunications, du 7 septembre 1999

Le 7 septembre 1999, la CTT-E a adopté une motion demandant une réexamen de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. L'intervention vise à ce qu'un rapport soit présenté le plus rapidement possible avec un aperçu actualisé de la situation en matière de construction de routes nationales. Elle demande l'instauration d'une planification continue prévoyant un passage sans transition du stade d'achèvement du réseau des routes nationales à celui des réfections et des améliorations, voire de l'adjonction de tronçons additionnels là où cela s'impose. Dans un premier temps, il s'agira de considérer les adjonctions au réseau par la création d'importantes liaisons là où le volume du trafic le justifie; dans un deuxième temps, il faudra projeter les extensions de tronçons particulièrement chargés et examiner dans quelle mesure des tronçons très fréquentés doivent être élargis à six voies. La commission était d'avis que les problèmes actuels en matière de routes nationales, et surtout ceux qui se dessinent à l'horizon, justifiaient qu'une réflexion soit entreprise à temps sur l'amélioration ponctuelle des routes nationales, sur l'adjonction de nouveaux tronçons et sur de futurs aménagements, étant entendu que de très longues phases de préparation sont à prévoir pour la planification, l'établissement et la réalisation des projets.

Dans son avis du 4 octobre 1999, le Conseil fédéral a expliqué qu'il s'en tenait à l'ordre des priorités qu'il s'était fixé qui consiste à achever le réseau, puis à garantir un entretien suffisant du réseau, ensuite à augmenter la capacité du réseau en recourant à la télématique et, en quatrième lieu seulement, à procéder à une éventuelle extension du réseau existant. Aussi a-t-il rejeté des interventions qui visaient à des reclassements ou à des extensions de cas en cas sous forme de mesure urgente, comme par exemple le postulat Bezzola demandant le reclassement de la route du Prättigau en route nationale (le Conseil fédéral n'a pas encore à se prononcer au stade actuel sur l'initiative parlementaire Brändli). Le Conseil fédéral a par ailleurs souligné qu'il était nécessaire, dans l'optique d'une politique globale des transports, d'impliquer également les chemins de fer et de tenir notamment compte du transfert du trafic de marchandises de la route au rail.

Sur le plan du contenu, le Conseil fédéral est disposé à donner suite à l'intervention et à lancer les travaux de planification générale. Quant à l'aspect formel cependant, il ne considère pas que la matière justifie le recours à une motion au sens de l'art. 22, al. 1, de la LREC, car il est question de présenter un rapport et non d'entreprendre un travail de caractère législatif.

Le 6 octobre 1999, le Conseil des Etats a transmis à l'unanimité (par 17 voix) la motion de la commission.

2 Situation juridique

2.1 Constitutionnalité

Conformément à l'art. 81 de la nouvelle Constitution fédérale de la Confédération suisse (nCst; RS 101), la Confédération peut, dans l'intérêt du pays ou d'une grande partie de celui-ci, réaliser des travaux publics et exploiter des ouvrages publics ou encourager leur réalisation. L'art. 83 oblige la Confédération à assurer la création d'un réseau de routes nationales et à veiller à ce que ces routes soient utilisables. L'al. 3 impute le coût des routes nationales à la Confédération et aux cantons. La participation de chaque canton est calculée en fonction de la charge que ces routes représentent pour lui même, de l'intérêt qu'il en retire et de sa capacité financière².

2.2 Bases légales

Dans le chapitre deuxième de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales³ (LRN), en vertu de l'art. 11, al. 1, l'Assemblée fédérale fixe définitivement, sur proposition du Conseil fédéral, le tracé général et le type des routes nationales à construire. L'art. 11, al. 2, stipule que le Conseil fédéral fixe le programme de construction après avoir consulté les cantons.

2.3 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Se prévalant des articles constitutionnels cités et de l'art. 11 LRN, l'Assemblée fédérale a édicté le 21 juin 1960 l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales⁴. Selon le premier article de l'arrêté fédéral, font partie du réseau des routes nationales en vertu de la LRN les tronçons de routes énumérées à l'annexe de l'arrêté. La mise en œuvre de l'initiative parlementaire consiste simplement à ajouter dans cette annexe le tronçon Landquart-Klosters/transbordement du tunnel de la Vereina.

II Partie spéciale

3 Commentaire au sujet de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Tel que mentionné précédemment, l'inscription de la route du Prättigau (Landquart-Klosters/transbordement du tunnel de la Vereina) en tant que route nationale de 2^e classe ou de 3^e classe dans le réseau implique une modification – en l'occurrence

² Accepté en votation populaire le 27.2.1983, en vigueur depuis le 1.5.1983.

³ Loi fédérale du 8.3.1960 sur les routes nationales (RS 725.11).

⁴ RS 725.113.11

une simple adjonction – de l'annexe à l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales. Les routes nationales de deuxième classe sont les routes exclusivement ouvertes aux véhicules à moteur et qui ne sont accessibles qu'à certains points. Elles n'ont en général pas de croisements au même niveau. Les routes nationales de troisième classe sont également ouvertes à d'autres usagers mais, lorsque les circonstances le permettent, les traversées de localités et les croisements au même niveau doivent être évités⁵. Le reclassement en question concerne le tronçon de la route du Prättigau entre le raccordement de la route nationale A13 à Landquart et le raccordement à la station de transbordement du tunnel de la Vereina.

4 Motifs pour reclasser la route de Prättigau

4.1 Liaison nationale

Le 19 novembre 1999, le tunnel de la Vereina a été officiellement inauguré et ouvert à la circulation, offrant ainsi à la Basse-Engadine et aux vallées méridionales des Grisons des conditions de circulation hivernales sûres à partir de Klosters. A l'époque de sa conception, le tunnel de la Vereina avait été classé ouvrage d'importance nationale, ce qui lui a valu un important soutien de la Confédération. Il s'impose donc en toute logique d'en faire de même de la voie d'accès à cette «chaussée roulante», à savoir le tronçon à travers le Prättigau, puisque le Conseil fédéral lui a reconnu une importance nationale. Il n'est guère raisonnable d'investir dans la construction d'un tunnel sans veiller aussi à ce que les routes d'accès soient praticables à tout moment de l'année. L'hiver 1998/99 a sensibilisé de manière probante aux problèmes posés par la sécurité routière dans le Prättigau, lorsque, pendant plusieurs jours, plus de 40 000 personnes sont restées isolées à Davos et que le «World Economic Forum» (WEF) ne doit qu'à «une bonne étoile» son déroulement sans difficultés majeures. L'organisation annuelle du WEF à Davos, tout comme les championnats du monde de ski prévus en 2003 à St. Moritz soulignent l'importance nationale (voire – à la lumière des événements cités – internationale) que revêt la route du Prättigau.

4.2 Programme de stabilisation 1998

Les quelque 1600 kilomètres du réseau de routes cantonales constituent une charge particulièrement lourde pour le canton des Grisons. Alors que le réseau de routes principales, relativement étendu, selon la définition du droit cantonal compte 625 km (dont seuls 496 km donnent droit, selon le droit fédéral, à une subvention), la part des routes nationales est modeste avec ses quelque 129 km. Différents tronçons de routes principales revêtent une importance nationale, comme le Conseil fédéral l'a reconnu par écrit à plusieurs reprises. Etant donné qu'aucun reclassement n'a eu lieu jusqu'à ce jour, le canton des Grisons est lésé à double titre: non seulement il ne profite pas des taux de subventions plus élevés qui s'appliquent pour les routes nationales, mais il doit également prendre entièrement à sa charge les frais d'entretien de ces routes.

⁵ Cf. art. 2 et 3 LRN

Une comparaison entre la charge routière supportée par les Grisons et celle que connaissent les autres cantons (ou la moyenne suisse) montre clairement que le canton des Grisons est sans conteste le plus grevé avec une moyenne de 1251 francs par habitant. La charge moyenne suisse par habitant est bien inférieure puisqu'elle est seulement de 570 francs. Le programme de stabilisation de 1998, de la Confédération, a fait baisser le taux de subventions pour les routes alpines de 10 %⁶. Cette réduction s'applique aussi aux prochaines tranches de paiement pour les projets déjà en cours. La perte subie par le canton des Grisons est déjà de 30 millions de francs pour les seuls chantiers de contournement de Klosters et de Flims. Le budget pour les routes principales, déjà modeste avant le programme de stabilisation, a donc été réduit à 200 millions de francs, ceci quand bien même différents cantons se heurtent à des difficultés dans la mise en œuvre de gros projets routiers. Outre les deux projets de Flims et de Klosters, le Canton des Grisons doit réaliser de manière impérative d'autres projets visant à accroître la sécurité routière sur le réseau des routes principales dans toutes les vallées grisonnes. La dernière révision de la loi grisonne sur le financement des routes prévoit une proportion équilibrée des crédits alloués à de gros projets et des crédits alloués aux autres projets sur le réseau des routes principales. La réduction budgétaire ordonnée par la Confédération, qui se répercute sur le programme pluriannuel (2000–2003) des routes nationales, rend impossible la réalisation du modèle de financement cantonal prévu sans que soit ralentie la réalisation des deux projets actuellement en cours, qui sont d'une grande importance sur le plan de la politique des transports. La charge que représenteront les grands projets dans le compte routier sera donc bien plus importante au futur, ce qui aura pour conséquence que le contournement de Saas ne pourra pas être financé pendant la même période. Le gouvernement cantonal a tout de même décidé de faire avancer rapidement les travaux de planification et de projection en question. Le gouvernement est prêt à faire démarrer, d'entente avec la Confédération, les premiers travaux préparatoires d'accès aux chantiers déjà en 2002. Toutefois, aux conditions de financement actuelles, les travaux principaux ne pourront débuter qu'en 2006 au plus tôt. Au cours des discussions de longue haleine qui se sont déroulées au sujet de la route contournant Saas, la situation financière s'est également aggravée sur un autre plan, ceci toujours à la suite du programme de stabilisation: les taux de subvention pour les grands projets ont été réduits de 10 % et, pour les autres projets, de 15 à 20 %. Une charge supplémentaire résulte du fait que les projets coûtant moins de 2,5 millions de francs ne sont plus du tout subventionnés par la Confédération. Il en résultera pour le canton des Grisons une charge supplémentaire d'au moins 10 millions de francs par année pour un volume de travaux constant. Les possibilités de financement de ce canton se sont ainsi considérablement détériorées. Si l'on considère donc le bilan du programme de stabilisation dans sa totalité, l'on constate que le canton subit une charge bien supérieure à ce que le Conseil fédéral avait initialement fixé comme valeur maximale, ce qui débouche sur une situation particulièrement critique.

C'est avec ces données en mains que la Confédération et le canton des Grisons ont cherché ensemble – mais jusqu'ici sans succès – des solutions pour que le contournement de Saas puisse se réaliser en priorité. En raison de cette charge supplémentaire d'environ 10 millions de francs pour le canton, résultant de la réduction des taux de subvention et d'une réduction d'un même montant des crédits de la Confé-

⁶ Cf. à ce sujet les débats extensifs du Conseil des Etats dans le cadre de la discussion sur le programme de stabilisation: BO 1999 E, p. 18 et pp. 36 ss.

dération par rapport au programme routier pluriannuel, il n'est pas possible de commencer le chantier du contournement de Saas avant l'achèvement de la voie d'évitement de Klosters. Si l'on tient à ce que l'achèvement des chantiers de Flims et de Klosters ne subisse pas de retard massif et que le début des travaux d'améliorations du reste du réseau des routes principales ne soit pas trop différé – il s'agirait de retards économiquement inacceptables – il ne sera pas possible d'affecter une partie des fonds à la route de Saas comme l'avait suggéré la Confédération au moment de la présentation du plan pluriannuel. L'évitement de Saas ne sera donc possible à même le budget de financement des routes principales qu'une fois achevé le chantier de Klosters. Et dans ces conditions une amélioration raisonnable de la route du Prättigau – nécessaire pour la sécurité des usagers – ne sera possible que bien plus tard. Dans le but de prendre en compte la situation particulière du canton des Grisons, le reclassement de la route du Prättigau et son inscription dans la liste des routes nationales s'avère être, à moyen terme, la meilleure solution pour venir à bout des problèmes actuels. Même si l'on tient compte du temps nécessaire à ce reclassement et des questions de procédure liées à l'approbation des projets, c'est cette démarche qui garantira au mieux la réalisation du but recherché.

4.3 Cas particulier des Grisons

Même si le canton des Grisons représente environ un sixième de la superficie du pays, il dispose sur son territoire d'une partie relativement modeste du réseau des routes nationales qui bénéficie du financement de la Confédération, ce qui a pour conséquence que le nombre de routes principales et de liaison est plus élevé du fait de la topographie. D'importantes régions du canton, notamment l'Engadine et les vallées grisonnes méridionales, sont à quelque 30–50 kilomètres du réseau des routes nationales, contrairement à la plupart des autres régions de Suisse. Toujours pour des raisons topographiques, la longueur des routes cantonales par habitant est trois fois plus élevée que la moyenne suisse. La conséquence financière est évidente: un quart du budget cantonal est consacré au compte routier.

Quant au réseau ferroviaire, l'on constate le même problème. Si les chemins de fer RhB et FO déploient 400 km de voies sur son territoire, le canton des Grisons ne dispose que de 20 km de voies CFF.

Il apparaît clairement, dans ces conditions, que les Grisons constituent par rapport au reste du pays un cas particulier. C'est dans cette optique que l'on doit considérer la question de l'aménagement de la route d'accès au tunnel de la Vereina.

4.4 Pas de précédent compromettant

Il ressort des explications sous ch. 4.3 qu'il n'y a pas lieu de craindre un effet de précédent en procédant au reclassement de la route du Prättigau, si l'on tient dûment compte de la situation particulière du canton des Grisons, notamment au niveau financier. Il ne s'agit finalement pas de mener un débat d'ordre général sur l'extension du réseau des routes nationales mais de prendre en considération les préoccupations légitimes d'un canton compte tenu de sa situation particulière. Une évaluation du cas présent montre nettement que c'est pour des raisons impératives que ce tronçon doit être reclassé.

4.5 Longueur du tronçon

Si l'on considère la longueur totale du réseau des routes nationales en Suisse, (1856 km) et que l'on garde à l'esprit que la part du canton des Grisons – 129 km – est minime, l'on peut affirmer que les quelque 35 kilomètres de ce parcours représentent un enjeu relativement mineur; l'allègement que représenterait cette mesure sur les finances cantonales serait cependant considérable et la route d'accès au tunnel de la Vereina pourrait, dans un laps de temps relativement court, devenir un axe sûr en hiver.

4.6 Aspects au regard de la politique des transports

La politique suisse en matière de transports a toujours accordé une certaine priorité aux bonnes liaisons Nord-Sud, négligeant quelque peu l'axe Est-Ouest. Le canton des Grisons n'en a pas moins constamment apporté son soutien et son aide à cette politique de portée nationale. L'existence du tunnel de la Vereina et l'inscription de la route du Prättigau dans le réseau des routes nationales pourraient constituer un pas important dans la revalorisation de cet axe Est-Ouest. Ce projet a également une importance sur le plan de la politique régionale dans la mesure où l'Engadine et les vallées grisonnes méridionales (Val Mustair, Poschiavo et Bergell) disposeraient d'une liaison au réseau des routes nationales qui soit sûre en hiver. La route du Prättigau resterait bien-sûr une route à deux voies et ne serait améliorée et entretenue qu'en tant que telle.

5 Procédure

5.1 Etat des travaux de l'Assemblée fédérale et de l'Administration sur le même objet

En 1996, le canton de Saint-Gall a déposé une initiative cantonale (96.302) qui visait à inscrire la route de la digue de Rapperswil («Seedamm») dans le réseau des routes nationales. Dans sa séance du 6 septembre 1997 et sur proposition de sa CTT, le Conseil des Etats n'a pas donné suite à l'initiative en invoquant sa crainte de créer un précédent et en affirmant vouloir aborder le problème dans le cadre de la nouvelle péréquation financière. Le 20 janvier 1998, le Conseil national a fait siennes ces conclusions. Le 8 octobre 1998, le Conseil des Etats, s'opposant à la proposition de la CTT-E, a donné suite à l'initiative parlementaire Reimann (98.417) qui demandait un élargissement à six voies du tronçon Kölliken–Oensingen de la Nationale A1.

Le conseiller national Bezzola a déposé un postulat le 22 avril 1999 (99.3182) dans lequel il priait le Conseil fédéral d'examiner une inscription de la route du Prättigau dans le réseau en tant que route nationale de 3^e catégorie, depuis l'embranchement avec la route nationale A13 jusqu'au tunnel de la Vereina. Le 18 juin 1999, le conseiller national Bosshard a déposé une motion (99.3374) qui demandait une extension du réseau des routes nationales par la construction du tunnel du Hirzel qui assurerait la liaison entre l'A3 (raccordement Wädenswil) et l'A4 (raccordement Sihlbrugg). Une question ordinaire déposée également le 18 juin 1999 (99.1101) par le conseiller national Hegetschweiler demandait au Conseil fédéral d'ajouter au ré-

seau des routes nationales une ceinture autoroutière complète autour de la ville de Zurich. Aucune des trois interventions n'a été examinée jusqu'ici.

En matière de construction de routes nationales, le Conseil fédéral s'est fixé depuis longtemps pour priorités, dans l'ordre:

1. d'achever le réseau
2. de garantir un entretien suffisant du réseau
3. d'augmenter la capacité du réseau en recourant à la télématique
4. d'aménager le réseau existant

Rappelons dans ce contexte que la Confédération assumera entièrement le financement de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales dès l'entrée en vigueur de la Nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons (NPF), soit en 2004 au plus tôt.

5.2 Travaux législatifs nécessaires et calendrier

Compléter l'annexe de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11) par l'adjonction du trajet Landquart–Klosters/tunnel de la Vereina ne poserait aucune difficulté technique sur le plan législatif et pourrait se faire dans un délai relativement rapide.

6 Répercussions financières et effets sur les effectifs du personnel

La modification de l'annexe à la loi en question n'aurait aucun effet sur l'effectif du personnel ni pour la Confédération ni pour le canton des Grisons.

Sur le plan financier, l'inscription de ce nouveau tronçon grèverait davantage la caisse fédérale par le fait que les taux de subventions sont plus élevés. La route du Prättigau est subventionnée aujourd'hui à raison de 65 % plus deux fois 5 %. A l'avenir, la Confédération financerait 92 % du prix de la construction, 92 % des frais d'entretien et 85 % du coût de l'exploitation. La réalisation de travaux routiers dans le Prättigau ne serait cependant plus financée par les moyens destinés aux routes principales, qui sont très limités, mais serait imputée au budget de la construction des routes nationales. Même si la situation financière est précaire dans le programme de construction des routes nationales, les fonds nécessaires à l'amélioration de la route du Prättigau aurait bien moins de répercussions dans la mesure où la construction de routes nationales est dotée d'une somme annuelle de 1,6 milliards de francs contre quelque 200 millions de francs pour les routes principales. La nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons prévoit que l'exploitation et l'entretien de routes seront tous deux financés par la Confédération. Le reclassement de la route du Prättigau soulagerait considérablement le canton même si le compte routier n'en resterait pas moins très élevé et la charge par habitant toujours bien au dessus de la moyenne suisse.

La décision de reclasser n'aurait pas d'effet rétroactif, ce qui éviterait de devoir dédommager des dépenses antérieures en faveur de la route du Prättigau au taux prévu pour les routes nationales.

99.408 Initiative parlementaire. Reclassement de la route du Prättigau (Brändli). Rapport de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	2000
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	99.408
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.06.2000
Date	
Data	
Seite	3015-3024
Page	
Pagina	
Ref. No	10 124 593

Die elektronischen Daten der Schweizerischen Bundeskanzlei wurden durch das Schweizerische Bundesarchiv übernommen.

Les données électroniques de la Chancellerie fédérale suisse ont été reprises par les Archives fédérales suisses.

I dati elettronici della Cancelleria federale svizzera sono stati ripresi dall'Archivio federale svizzero.