

Feuille Fédérale

Berne, le 12 septembre 1969 121^e Année Volume II

N^o 36

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 40 francs par an; 23 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

10358

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi de subsides pour les véhicules à moteur utilisables par l'armée

(Du 27 août 1969)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter un projet d'arrêté fédéral concernant l'octroi de subsides pour les véhicules à moteur utilisables par l'armée.

I. Aperçu général

En cas de service actif, l'armée, l'organisation de la protection civile et l'économie de guerre devraient, comme par le passé, réquisitionner des véhicules à moteur. Sans doute, l'accroissement constant du nombre des véhicules soumis à la réquisition, que l'on a constaté au cours de ces dernières années, permet de satisfaire plus aisément les besoins purement numériques de l'armée, de la protection civile et de l'économie de guerre. Il est néanmoins indispensable d'encourager une amélioration de la qualité de ces véhicules en vue de leur emploi pour la défense nationale. L'armée possède, il est vrai, des véhicules tout terrain, qui répondent pleinement à ses besoins. Leur nombre est cependant déterminé par les besoins du service de paix; il permet de fournir des véhicules aux écoles et aux formations qui prennent part à des exercices importants. En cas de mobilisation, ce parc militaire ne permettrait de fournir qu'un tiers environ des véhicules indispensables à l'armée. La différence, ainsi que l'ensemble des besoins de la protection civile et de l'économie de guerre devraient être couverts par des véhicules réquisitionnés. La majorité de ces véhicules est composée de modèles à deux roues motrices.

On ne saurait envisager une augmentation du nombre des véhicules de l'armée pour améliorer le parc des véhicules militaires, notamment parce que les frais d'acquisition, d'entreposage et d'entretien sont élevés et qu'il est impossible d'engager du personnel supplémentaire pour s'en occuper. De plus,

les véhicules militaires nouveaux qui auraient été achetés en grand nombre ne pourraient pas être utilisés avec profit en temps de paix; ils vieilliraient pratiquement sans avoir servi et il faudrait de tout façon les remplacer, après vingt ou trente ans, en raison de leur état technique suranné.

Doter notre armée de milice en majeure partie d'une «motorisation de milice», soit de véhicules réquisitionnés, est donc, comme par le passé, la solution la plus rationnelle et la plus économique. Elle exige toutefois que la Confédération continue à prendre certaines mesures d'encouragement propres à rendre les véhicules que l'armée peut utiliser intéressants pour le plus grand nombre possible d'acheteurs. Si les moyens financiers que la Confédération alloue pour encourager l'achat de tels véhicules venaient à être supprimés ou réduits, il faudrait craindre une diminution sensible du nombre des véhicules à toutes roues motrices susceptibles d'être réquisitionnés. Aussi vous proposons-nous d'adapter la réglementation aux conditions actuelles, tant pour améliorer la qualité des véhicules de réquisition que pour tenir compte des engagements que nous avons pris sur le plan international (conventions de l'Association européenne de libre-échange, ci-après AELE).

II. Situation actuelle

L'arrêté fédéral du 18 septembre 1952 concernant les véhicules à moteur de provenance suisse utilisables par l'armée nous autorise à allouer des subsides aux détenteurs de véhicules sortant de fabrique et de provenance suisse, qui conviennent particulièrement aux besoins de l'armée et répondent aux conditions techniques imposées. Il ne s'agit plus à proprement parler d'une subvention. C'était le cas en partie lorsque cette mesure a été prise il y a une trentaine d'années; elle visait alors non seulement à obtenir l'amélioration technique réclamée par les exigences militaires, mais avant tout à soutenir les fabriques suisses de camions, qui se trouvaient en difficulté. Depuis lors, la situation a complètement changé. Les subsides fédéraux ne sont plus alloués actuellement pour abaisser le prix du véhicule, mais pour couvrir les frais qui découlent des exigences supplémentaires de l'armée en ce qui concerne l'équipement technique et de l'obligation imposée au fabricant de constituer des réserves de pièces de rechange. L'octroi de subsides en raison d'exigences techniques particulières a aujourd'hui uniquement pour but d'encourager la standardisation de certains modèles de véhicules utilitaires convenant particulièrement aux besoins de l'armée, ainsi que d'en faciliter l'acquisition.

L'importation de véhicules tout terrain est encouragée de la même façon par la rétrocession des droits de douane. De nombreux acheteurs de véhicules utilitaires ont été amenés, grâce à la rétrocession des deux tiers des droits de douane qui est fixée dans notre arrêté du 13 janvier 1950, à donner leur préférence à de tels véhicules. A l'instar des conditions imposées aux véhicules d'origine suisse pour l'octroi du subside, la rétrocession des droits de douane est liée à l'observation de normes de construction importantes au point de vue militaire.

III. Problèmes nouveaux

La division du commerce et l'importateur d'une marque suédoise de camions se sont demandé si l'octroi de subsides fédéraux pour des camions d'origine suisse n'entraînait pas une discrimination à l'égard des produits de nos partenaires de l'AELE, discrimination qui serait incompatible avec l'article 14 de la convention instituant l'Association européenne de libre-échange (conventions AELE). De fait, nous avons dû reconnaître l'existence d'une telle discrimination et, partant, envisager de reviser l'arrêté fédéral du 18 septembre 1952.

D'autre part, par suite de la suppression des taxes douanières au sein de l'AELE, la rétrocession des droits de douane ne favorise plus que les produits des pays qui ne font pas partie de cette association, ce qui assurément va à l'encontre de la convention. Dans ces conditions, il importait de revoir entièrement les mesures prises à l'époque pour encourager la motorisation de l'armée. Ainsi que nous l'avons déjà relevé, les véhicules soumis à la réquisition sont en nombre suffisant pour couvrir les besoins de la défense. Ce qui importe, c'est d'obtenir, par la nouvelle réglementation, une amélioration sensible de la qualité des véhicules pouvant être utilisés par l'armée. L'acheteur d'un véhicule utilitaire doit donc être amené à donner à l'avenir, dans une plus large mesure, la préférence à un véhicule tout terrain. Conjointement avec l'augmentation attendue du nombre des véhicules à quatre roues motrices, il conviendra de ramener la gamme aujourd'hui extrêmement variée des modèles (chaque type comprenant un nombre restreint ou infime de véhicules) à une série réduite de modèles standards comptant chacun un nombre élevé de véhicules. Cette limitation dans le choix des modèles simplifiera grandement, en cas de guerre, la conduite des véhicules, ainsi que les services d'entretien et de réparation. En temps de paix déjà, le stockage des pièces de rechange pour les véhicules à moteur utilisables par l'armée en sera aussi simplifié, ce qui est aussi bien dans l'intérêt des importateurs ou des constructeurs que dans celui des détenteurs des véhicules. De plus, les nouvelles dispositions élimineront les difficultés qui ont surgi à la suite de l'intégration économique, puisque les véhicules provenant de l'étranger seront traités désormais de la même façon que ceux qui sont d'origine suisse.

Pour ces raisons, nous tenons pour judicieux que les mesures actuelles se concentrent en un effort unique, poursuivi avec constance, qui devrait permettre d'atteindre les objectifs suivants :

1. Encourager la mise en circulation de véhicules à moteur suisses ou étrangers ayant quatre roues motrices, de toutes les catégories, et de limiter fortement le nombre des modèles ;
2. Encourager la mise en circulation de quelques modèles de véhicules à moteur, dont les roues ne sont pas toutes motrices et qui, bien qu'indispensables à la défense générale, ne peuvent pas être réquisitionnés en nombre suffisant ; il s'agit notamment de véhicules convenant aux besoins du service sanitaire.

IV. Mesures envisagées

1. Les mesures destinées à encourager la mise en circulation de véhicules tout terrain ne seront couronnées de succès que si le montant du subside alloué fait augmenter la vente des véhicules à quatre roues motrices par rapport aux modèles à deux roues motrices. Le subside devrait dès lors être d'au moins 12 000 francs pour les camions superlourds tout terrain, de 8000 francs pour les camions lourds tout terrain, de 4000 francs pour les véhicules de la classe Unimog et de 1200 francs pour les voitures tout terrain (Jeep et Landrover). Il n'est plus question de faire une différence entre les produits suisses et ceux d'origine étrangère. Les conditions pour l'octroi d'un subside seraient fixées, selon des critères objectifs, de telle sorte qu'il en résulte une limitation stricte dans les types de véhicules admis.

2. Outre les véhicules tout terrain particulièrement propres au service dans la troupe, dont il est surtout question, d'autres catégories de véhicules indispensables à la défense générale font aussi grandement défaut. L'acquisition de ces catégories de véhicules devrait être stimulée de toute urgence par le versement de subsides, afin que la Confédération puisse éviter d'acheter des véhicules supplémentaires, ce qui serait très coûteux. Avant tout, il s'agit présentement de fourgonnettes spacieuses, quoique maniables et légères, qui puissent être utilisées comme ambulances et offrent de la place pour six brancards. Le subside qu'il est envisagé d'allouer pour de tels véhicules est de quelque 3000 francs. Dans ce domaine également, les dispositions d'exécution devront permettre d'opérer une sélection des modèles aussi efficace que possible. Nous nous réservons en outre de prendre ultérieurement en considération d'autres catégories de véhicules qui ne seraient pas disponibles en nombre suffisant.

Afin d'adapter au fur et à mesure ces dispositions à chaque situation du marché et du parc des véhicules, nous devrions pouvoir, comme jusqu'ici, fixer la nature et le montant des subsides, ainsi que les conditions de leur versement. Un crédit-cadre permettrait d'organiser judicieusement la répartition des subsides; les crédits annuels nécessaires seraient inscrits au budget.

En ce qui concerne la mise en vigueur de l'arrêté fédéral, il serait préférable que la nouvelle réglementation ne soit introduite qu'à partir du 1^{er} janvier 1971. Les fabriques suisses de camions aussi bien que les importateurs de véhicules à moteur doivent être en mesure de prendre à temps leurs dispositions. Le passage de l'ancien au nouveau régime d'allocation des subsides sera plus aisé si la réglementation appliquée jusqu'ici est maintenue pendant l'année 1970, alors que l'on connaîtra déjà celle qui entrera en vigueur à partir de 1971.

V. Conséquences financières

Les sommes allouées jusqu'ici pour encourager la motorisation de l'armée se sont élevées au cours des dernières années à :

	Francs
a. Remise de véhicules de service	4 000 000
b. Subsidés alloués par la Confédération	3 000 000
c. Rétrocession de droits de douane	3 600 000
Total	10 600 000

Ces chiffres ne concernent que les frais globaux pris en charge par la caisse fédérale. Les droits de douane rétrocédés jusqu'ici aux acheteurs de véhicules à moteur à toutes roues motrices de provenance étrangère ne sont pas une charge pour le budget militaire, mais il s'agit d'une diminution des recettes douanières. La remise de véhicules de service étant suspendue, les frais seront à l'avenir inférieurs à la moyenne des dernières années. Nous estimons que des crédits annuels de 5 à 8 millions de francs seront nécessaires à la réalisation du projet, selon l'importance des achats dans les diverses catégories de véhicules donnant droit aux subsides. Les dépenses faites jusqu'ici pourraient donc augmenter de 1 à 2 millions de francs; une telle augmentation serait comprise dans le programme financier du département militaire.

Il faudra un certain temps pour apprécier dans quelle mesure la production suisse et les importations de véhicules à moteur – il s'agit presque exclusivement de véhicules utilitaires – seront influencées dans le sens attendu par l'octroi de subsides selon les principes que nous venons d'exposer. Un délai de 4 à 6 ans nous permettra de faire les expériences nécessaires. Nous vous proposons dès lors d'ouvrir un crédit-cadre de 30 millions de francs, qui devrait suffire à couvrir les engagements à prendre pendant cette période. Il restera par la suite à décider si et, le cas échéant, dans quelle mesure l'effort préconisé doit être poursuivi.

La constitutionnalité de l'arrêté est fondée sur l'article 20 et la compétence de l'Assemblée fédérale sur l'article 85, chiffre 10, de la constitution. Comme le présent arrêté contient des règles de droit et qu'il autorise également le Conseil fédéral à édicter de telles règles, il doit prendre la forme d'un arrêté fédéral de portée générale soumis au referendum facultatif (art. 6, 1^{er} al., de la loi sur les rapports entre les conseils).

Nous fondant sur ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet d'arrêté ci-joint.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 27 août 1969

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

L. von Moos

Le chancelier de la Confédération,

Huber

(Projet)

**Arrêté fédéral
concernant l'octroi de subsides pour les véhicules
à moteur utilisables par l'armée**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 20 et 85, chiffre 10, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 27 août 1969,

arrête :

Article premier

¹ Le Conseil fédéral peut allouer des subsides en vue d'améliorer la qualité des véhicules à moteur susceptibles d'être réquisitionnés pour les besoins de l'armée.

² Les subsides sont alloués aux acheteurs de véhicules sortant de fabrique et répondant aux conditions techniques qui seront fixées par le Conseil fédéral.

Art. 2

Le Conseil fédéral fixe la nature et le montant des subsides, ainsi que les conditions auxquelles ils sont alloués.

Art. 3

¹ Un crédit-cadre de 30 millions de francs est ouvert pour le versement des subsides.

² Le crédit annuel nécessaire sera inscrit au budget.

Art. 4

¹ Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 1971.

² Il abroge à la même date toutes les dispositions contraires, notamment l'arrêté fédéral du 18 septembre 1952 ¹⁾ concernant les véhicules à moteur de provenance suisse utilisables par l'armée.

³ Le Conseil fédéral arrête les dispositions transitoires et d'exécution.

⁴ Conformément à la loi du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, le Conseil fédéral est chargé d'ordonner la publication du présent arrêté.

18792

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi de subsides pour les véhicules à moteur utilisables par l'armée (Du 27 août 1969)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10358
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.09.1969
Date	
Data	
Seite	717-722
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 247

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.