

2936

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une subvention au canton de St-Gall et aux autres cantons intéressés pour l'amélioration des voies de communication reliant Rapperswil et Pfäffikon à travers le lac de Zurich.

(Du 20 mars 1933.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Les voies de communication reliant Rapperswil et Pfäffikon à travers le lac de Zurich, ont, autrefois déjà, été l'objet de vos délibérations. En effet, l'Assemblée fédérale a, par arrêté du 2 août 1873, alloué au canton de St-Gall une subvention de 100,000 francs pour la création d'une digue carrossable (route et deux ponts) entre Pfäffikon (canton de Schwyz) et Rapperswil (canton de St-Gall).

Dans son message du 10 juillet 1873, le Conseil fédéral avait motivé en ces termes la proposition d'accorder le subsidie mentionné:

« Le pont en question — c'est-à-dire le vieux pont de bois que la chaussée devait remplacer — sert incontestablement de communication à un territoire considérable, très populeux et industriel. L'usage de ce pont, déjà très fréquenté, augmenterait encore sensiblement alors qu'il serait remplacé par une jetée massive en pierre et rendu ainsi accessible à de gros chargements.

« Si la circulation des personnes comptait déjà par centaines de mille, le trafic des marchandises et voitures par dix mille quintaux, l'importance de cette voie de communication s'est de beaucoup accrue depuis l'établissement des lignes ferrées. En tout état de cause, on peut admettre sans aucun doute que la construction d'un nouveau pont en pierre est d'un intérêt majeur pour une grande partie de la Confédération et pour la Suisse entière.

« D'après ce qui précède, la voie de communication dont il s'agit serait au bénéfice de l'article 21 de la constitution fédérale; même en ce qui concerne les intérêts militaires, elle peut être mise sur la même ligne que d'autres routes qui ont été subventionnées par la Confédération. »

La digue carrossable, avec son pont tournant, qui est aujourd'hui particulièrement gênant, fut ouverte à la circulation en 1878; elle existe encore, mais est pour une grande partie en mauvais état et a depuis longtemps cessé de répondre aux exigences modernes. De nombreuses manifestations de l'opinion publique, maintes pétitions et requêtes des associations intéressées (les dernières datent de 1928 et 1929) ont attiré l'attention des autorités cantonales et du Conseil fédéral sur l'insuffisance de l'ouvrage actuel et même sur les dangers de la situation; les requérants demandaient que l'on y remédiât par l'exécution d'un nouveau projet qui rendit la circulation plus facile et plus sûre.

Les administrations fédérales et cantonales des travaux publics et des chemins de fer prirent alors l'affaire en main, et, le 7 novembre 1929, dans une conférence tenue à l'hôtel de ville de Rapperswil et à laquelle étaient représentés tous les services et tous les milieux qu'il y avait lieu de consulter, la « Commission intercantonale de la digue-route » se constitua. Elle se composait de délégués des organismes que voici: directions des travaux publics des cantons riverains (St-Gall, canton-vorort, Zurich et Schwyz), commission fédérale de la Linth, compagnie du chemin de fer du Sud-Est, commune de Rapperswil, commune bourgeoise de Rapperswil, commune de Freienbach et ville de Zurich. En outre, le directeur Hunziker, du département fédéral des postes et des chemins de fer, et M. A. de Steiger, inspecteur général des travaux publics, à Berne, avaient accepté de collaborer avec voix consultative aux travaux de la commission. La tâche de celle-ci était de discuter des mesures à prendre pour mettre fin à l'état de choses dont on se plaignait, puis de faire établir et de soumettre aux autorités un projet tenant compte des exigences actuelles de la circulation. De 1929 à 1932, elle a tenu de nombreuses séances. Dans la dernière, qui eut lieu le 10 juin 1932, à Hurden, elle a mis au point et adopté un projet élaboré par MM. Meier, ingénieur à Lachen, et Frei, ingénieur à Rapperswil.

Ce projet supprime le pont tournant qui a été construit pour la route et la voie ferrée et le remplace par un pont fixe, tout en facilitant la navigation et en la débarrassant d'un obstacle. Ce projet est caractérisé par le percement d'un canal à travers la presqu'île de Hurden à un endroit où celle-ci est assez élevée pour que, sans travaux spéciaux considérables, le pont fixe, par lequel route et chemin de fer franchiront ce canal, n'entrave pas la navigation. Le pont sera, en effet, à dix mètres au-dessus du niveau moyen du lac. De Pfäffikon à Hurden, la route suit son tracé actuel à l'est de la voie ferrée, sauf qu'elle n'est pas toujours à la même hauteur; près de Hurden, elle passe par-dessus la voie et, à partir de là, débarrassée de rails, elle la longe du côté ouest jusqu'à Rapperswil. Route et voie ferrée se touchent sur les ponts ainsi que sur la digue, et, ailleurs, courent à quelque distance l'une de l'autre. Les ponts du chemin de fer sont larges de 4 m. 30. Quant aux ponts de la route, nous noterons pour

l'essentiel qu'ils ont une chaussée de 6 mètres, deux pistes pour bicyclettes, d'un mètre chacune, et un passage de 2 m. 55 pour les piétons; l'ouvrage entier a une largeur totale de 11 m. 10. Tandis que, sous le pont du canal, le passage doit être large de 25 mètres quand le lac aura son niveau moyen, le projet prévoit pour les autres ponts des ouvertures d'une largeur différente; elles seront au total de 140 ou même seulement de 97 mètres. En outre, les piliers seront remplacés par des supports plus gros. La section sur laquelle s'opère ici l'écoulement des eaux se trouvera ainsi réduite; mais cela sera compensé par la création du canal mentionné. Le remous des eaux causé par la digue est en général extrêmement faible; lors des plus fortes crues, quand le débit est de 600 m³ à la seconde, il peut aller jusqu'à une hauteur de 7 centimètres. Pour diminuer cette différence de niveau, qui se manifeste rarement, il faudrait consentir à de très grosses dépenses.

D'après le devis établi, les frais seront les suivants:

	Fr.
Ponts pour la route, remplaçant les anciens ponts	285,860.—
Piliers communs et culées pour les deux sortes de ponts. .	398,718.—
Ponts pour le chemin de fer	227,246.—
Routes, non compris la digue	831,842.75
Voies d'accès du chemin de fer.	227,693.50
Digue pour la route et le chemin de fer	426,066.—
Canal navigable avec pont	437,690.—
Imprévu, élaboration du projet et direction des travaux . .	287,883.75
Total	<u>3,123,000.—</u>

Le gouvernement saint-gallois, au nom des cantons participant à l'entreprise, nous a demandé, par lettre du 29 août 1932, de transmettre à l'Assemblée fédérale le projet discuté et mis au point par la commission de la digue; dans la requête circonstanciée dont il accompagne le projet, il rappelle les conditions dans lesquelles a été octroyée la première subvention et expose ensuite ceci:

La digue utilisée par la grand'route et le chemin de fer du Sud-Est est une des plus importantes voies de communication entre la Suisse orientale et la Suisse centrale. Mais, étant donné sa largeur et son état, elle ne répond plus aux exigences de la circulation actuelle; d'autre part, d'après les constatations faites par la division fédérale des chemins de fer, la voie ferrée et les installations de la compagnie du Sud-Est ne satisfont plus aux prescriptions fédérales. Seule une transformation de la digue peut remédier à cet état de choses; les deux passages ménagés aux bateaux dans ledit ouvrage sont maintenant insuffisants, vu le développement pris par la navigation. Pour ouvrir notamment aux gros remorqueurs

et autres vapeurs celui de ces passages qui se trouve près de Rapperswil, il faut faire manœuvrer un pont tournant, opération qui dure deux heures et demie et qu'il faut demander quatre heures d'avance. C'est dire que chaque fois elle interrompt la circulation sur la digue pendant un temps assez long.

C'est pour remédier à cet état de choses intolérable que fut créée la commission intercantonale de la digue-route; elle avait pour tâche de rechercher une solution radicale de la question. Un projet général, élaboré par des ingénieurs privés selon les directions de ladite commission, a été approuvé le 10 juin 1932 par cette dernière, puis par les gouvernements des cantons intéressés et présenté en leur nom à l'autorité fédérale. Ce projet résoud le problème de façon définitive et heureuse pour ce qui concerne tant le chemin de fer et la route que la navigation (pour celle-ci par la percée d'un canal à travers la presqu'île de Hurden). Le devis se monte à 3,123,000 francs.

D'après le gouvernement saint-gallois, il ne sera possible de faire face à cette dépense que si la Confédération prête largement son appui financier; c'est pourquoi les trois cantons demandent, pour l'exécution du projet général mentionné plus haut, une subvention aussi élevée que possible, qui égale au moins 50 pour cent des frais. Ils se fondent sur l'article 23 de la constitution fédérale et estiment que les motifs invoqués à l'appui de l'arrêté fédéral du 2 août 1873 militent aujourd'hui plus fortement encore en faveur d'un généreux concours de la Confédération. On ne peut, disent-ils, remédier sérieusement à la situation qu'en adoptant la solution prévue par le projet. Les cantons, la compagnie du chemin de fer du Sud-Est (en particulier Schwyz, St-Gall et le chemin de fer), de même que les communes, auront grand-peine à fournir les fonds nécessaires, même si la subvention fédérale atteint la moitié des frais; comme c'est de l'importance de cette dernière que dépend l'exécution du travail, il faut attendre d'être fixé sur ce point pour répartir les charges entre les intéressés.

Tel est en résumé le contenu de la requête du Conseil d'Etat saint-gallois.

Une variante, recommandée par la société pour la protection des sites des bords du lac de Zurich et différentes autres associations, mais soumise au Conseil fédéral sous une forme qui ne permettait pas une comparaison avec le projet, a été étudiée et discutée avec son auteur par la commission et par le département des postes et des chemins de fer. On constata qu'à moins d'interrompre pour un temps assez long la circulation sur la voie ferrée et sur la route, on se heurterait, pour l'exécution de cette variante, à des difficultés et, qu'en outre, elle coûterait au moins 700,000 francs de plus que le projet; d'autre part, les avantages que, selon ses partisans, elle doit avoir en ce qui concerne le paysage, la visibilité de la route, et la protection de la nature dans la « réserve » créée près de la digue paraissent fort douteux. Le projet officiel a été étudié à fond et adapté à la nature du sol.

Les modifications que, de certains côtés, l'on désirerait y voir apporter ne sauraient être considérées comme des améliorations; tel est l'avis exprimé par la division des chemins de fer et l'inspection des travaux publics, aussi bien que par la commission de la digue-route.

Les propositions susmentionnées ont été retirées dans leurs parties essentielles; leurs auteurs se bornent, en effet, à demander maintenant, d'après leur mémoire du 18 février 1933:

- 1° que l'on examine si certains détails du projet Waldvogel ne peuvent pas être combinés avec le projet officiel;
- 2° que, pour ne pas déparer les rives du lac, on interdise l'exploitation de gravières dans la moitié occidentale de la presqu'île de Hurden, qui est tournée vers le Frauenwinkel;
- 3° qu'un môle soit construit à l'embouchure du canal pour protéger contre le remous causé par les bateaux à moteur les nids des oiseaux habitant dans les roseaux qui bordent la côte ouest de la presqu'île.

Enfin, les requérants demandent à la Confédération d'édicter des prescriptions assurant la protection de la nature et de tout ce qui fait le charme du Frauenwinkel (entre autres dans les îles d'Ufenau et de Lutzelau), de la presqu'île de Hurden ainsi que de la zone qui s'étend de la rive sud du lac à la ligne des chemins de fer fédéraux, entre la frontière zurichoise et la scierie de Lidwil, et qui comprend notamment le promontoire de la Bächau; il devrait être interdit de modifier le paysage et l'aspect des lieux en général sans l'autorisation d'une commission nommée par le Conseil fédéral. On recommande en outre à la Confédération de prendre des dispositions de ce genre pour toute la contrée du haut lac de Zurich.

L'objet de ces vœux est principalement de la compétence des cantons et n'a pas de rapport direct avec la transformation des voies de communication actuelles; toutefois, on pourrait, à l'occasion des grandes dépenses projetées, donner une vigoureuse impulsion dans le sens désiré, en pressant les autorités cantonales de faire le nécessaire pour la protection d'un paysage qui est justement admiré. Le projet d'arrêté ci-après contient une recommandation à ce sujet.

Quant à l'importance militaire de la route, elle a, nous l'avons vu, été déjà un élément déterminant pour l'octroi de la première subvention, en 1873. Et les préavis donnés par le département militaire le 5 décembre 1929 et le 21 septembre 1932 recommandent l'exécution de l'œuvre projetée.

Au cours des dernières années, il a fallu refuser d'accéder à des demandes de subsides fédéraux pour la réfection ou l'amélioration de diverses routes. En général, pendant cette période, la Confédération n'a subventionné en ce domaine que la création de grandes artères reliant des régions étendues, d'une considérable importance économique et entre lesquelles n'existaient jusque là pas de routes carrossables, ou la construction de routes constituant le premier raccordement du réseau suisse avec les contrées trans-

alpines. Nous estimons que, dans le cas présent, où il s'agit d'un ouvrage extrêmement important pour les communications entre plusieurs cantons — non seulement par automobile, mais aussi par chemin de fer et par bateau — l'octroi d'une subvention fédérale est motivé. En même temps, il y a lieu de considérer la nécessité de procurer du travail aux chômeurs de la contrée, où les industries souffrent énormément de la crise. En ce qui concerne le montant de notre subside, rappelons que le gouvernement saint-gallois, dans la lettre mentionnée plus haut, déclare qu'il sera impossible d'exécuter le projet si la Confédération ne prend pas à sa charge au moins la moitié des frais.

La subvention allouée en 1873 s'est élevée à 20 pour cent des dépenses prévues au devis. Aujourd'hui, vu les diverses considérations qui précèdent et la situation financière difficile dans laquelle nous nous trouvons, nous ne pouvons pas proposer de répondre à la demande des cantons intéressés dans la mesure qu'ils voudraient.

Après avoir tenu compte de toutes les circonstances, nous estimons qu'une subvention fédérale d'au plus 33 $\frac{1}{3}$ pour cent serait justifiée. A ce taux, le total des frais étant évalué à 3,123,000 francs, c'est 1,041,000 francs que vous alloueriez.

Cette somme serait versée par annuités de 350,000 francs au maximum, le travail devant durer trois ans. La première annuité serait inscrite au budget de 1934.

Le premier arrêté fédéral se fondait sur l'article 21 de la constitution fédérale de 1848, à ce qu'indique le message du 10 juillet 1873. Si l'on put alors déclarer que, du point de vue de l'économie publique et de la défense nationale, cet article était applicable à la construction de la digue-route, on pourrait difficilement se refuser aujourd'hui à faire application de l'article 23 de la constitution actuelle pour la réfection du même ouvrage.

En résumé, vu les raisons ci-dessus exposées, nous nous permettons de vous soumettre le projet d'arrêté fédéral ci-joint et de vous en recommander l'adoption.

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

Berne, le 20 mars 1933.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
SCHULTHESS.

Le chancelier de la Confédération,
KAESLIN.

(Projet.)

Arrêté fédéral

allouant

une subvention au canton de St-Gall et aux autres cantons intéressés pour l'amélioration des voies de communication reliant Rapperswil et Pfäffikon à travers le lac de Zurich.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu l'article 23 de la constitution;

vu la lettre adressée le 29 août 1932 par le gouvernement du canton de St-Gall au Conseil fédéral;

vu le message du Conseil fédéral du 20 mars 1933,

arrête :

Article premier.

Il est alloué au canton de St-Gall pour la réfection des voies de communication reliant Rapperswil (canton de St-Gall) avec Pfäffikon (canton de Schwyz) conformément au projet de mai 1932, une subvention fédérale à répartir entre les cantons intéressés, soit St-Gall, Schwyz et Zurich; elle s'élèvera à 33 $\frac{1}{3}$ pour cent des dépenses faites dans les limites du devis de 3,123,000 francs, soit à 1,041,000 francs au maximum.

La subvention sera versée par annuités de 350,000 francs au plus; la première sera payée en 1934.

Art. 2.

Entreront en ligne de compte, pour le calcul de la subvention, les dépenses faites pour la construction proprement dite, y compris les expropriations et les frais de surveillance immédiate, ainsi que pour l'établissement du projet d'exécution et du devis et pour la détermination du périmètre. En revanche, il ne pourra pas être compté de frais pour d'autres mesures préliminaires, pour l'activité d'autorités, de commissions, de fonctionnaires

(organes désignés par les cantons), non plus que pour la constitution du capital et le service des intérêts.

Art. 3.

Les projets d'exécution seront soumis au département de l'intérieur avant le commencement des travaux pour être définitivement approuvés, en ce qui concerne les ponts et chaussées et les chemins de fer, par les départements compétents.

Les programmes annuels de travaux seront soumis à l'approbation des divisions compétentes de l'administration fédérale.

Art. 4.

L'inspection des travaux publics, conjointement avec la division des chemins de fer, s'assurera si les travaux sont exécutés conformément aux plans et contrôlera les pièces justificatives. A cet effet, le gouvernement cantonal donnera aux fonctionnaires des services susnommés les renseignements désirables et leur prêtera l'aide nécessaire.

Art. 5.

Les cantons sont chargés de veiller au bon entretien des travaux exécutés sur leur territoire.

Art. 6.

Il est recommandé aux cantons de St-Gall, de Schwyz et de Zurich de prendre, dans la mesure du possible, les mesures désirables pour protéger la nature et les sites sur le lac de Zurich et sur ses rives.

Art. 7.

Le canton de St-Gall déclarera dans le délai d'un an si lui-même et les autres cantons intéressés acceptent les conditions du présent arrêté.

Le droit à la subvention sera prescrit si l'acceptation n'est pas annoncée dans ce délai.

Art. 8.

Le présent arrêté, n'étant pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur.

Le Conseil fédéral est chargé de son exécution.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une subvention au canton de St-Gall et aux autres cantons intéressés pour l'amélioration des voies de communication reliant Rapperswil et Pfäffikon à travers le lac de Zurich. (D...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1933
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2936
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1933
Date	
Data	
Seite	415-422
Page	
Pagina	
Ref. No	10 086 855

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.