

8546

**MESSAGE**

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi  
d'une subvention aux cantons du Tessin et du Valais pour la  
construction d'une route au col du Nufenen**

(Du 14 septembre 1962)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet d'arrêté allouant une subvention aux cantons du Tessin et du Valais pour la construction d'une route au col du Nufenen.

**I**

Les «Forces motrices de la Maggia S. A.», à Locarno, ont décidé, en vertu d'une concession accordée par le canton du Tessin, de poursuivre l'aménagement de leurs installations hydro-électriques et de collecter les eaux du Val Bedretto supérieur. Les «Forces motrices d'Aegina S. A.» à Ulrichen, associées à l'«Industrie de l'aluminium S. A.» à Zurich/Chippis et aux «Forces motrices de la Maggia», prévoient d'alimenter leurs installations du Val d'Aeginen par les eaux de l'Aegina et d'amener ensuite ces eaux aux installations des «Forces motrices de la Maggia» sises dans le Val Bedretto supérieur. Ce projet repose sur les concessions de droits d'usage accordées par les autorités valaisannes. Pour l'exécution de ces travaux, une route de chantier sera aménagée dans chacune des vallées aboutissant de part et d'autre au col du Nufenen. Ces routes ne se rejoindront pas, mais resteront séparées par une distance de quelque 4 km seulement à vol d'oiseau.

L'amélioration des possibilités locales de communication dans cette région a amené les cantons du Tessin et du Valais à examiner plus attentivement la question d'une liaison routière par le col du Nufenen. Cette étude a montré que les entreprises hydro-électriques n'étaient pas intéressées à un prolongement et à la jonction des deux routes de chantier. Les entreprises

disposeront, de chaque côté du col, d'une direction des travaux. Les matériaux seront acheminés vers les chantiers par les versants valaisan et tessinois sans qu'il soit nécessaire, ni simplement désirable, de passer le col. Pour les cantons, l'importance du raccordement est en revanche évidente. Ils ont donc demandé à la Confédération de s'associer à leurs efforts en vue de la réalisation de ce projet. A l'appui de leur requête, les cantons du Valais et du Tessin invoquent le fait que la construction des installations hydro-électriques offre l'occasion unique d'aménager à un prix relativement avantageux une voie de communication qui servirait aussi bien leurs intérêts que ceux de la Confédération, notamment sur le plan militaire, vu l'importance que revêt à cet égard le col du Nufenen.

## II

L'examen détaillé de la requête présentée par les deux cantons a montré que l'aménagement d'une route au col du Nufenen offrirait des avantages certains à divers égards.

Les intérêts militaires entrent les premiers en considération. Notons qu'il ne s'agit pas seulement des avantages plus ou moins importants qu'offre toute liaison routière en montagne. Eu égard au rôle que jouent pour notre défense nationale le Gothard et les communications dans cette région, nous constatons qu'il s'agit d'un cas particulier, sur lequel nous ne pouvons nous étendre ici.

Considérant les choses sous le seul angle des communications, nous relevons que la liaison Haut-Tessin-Haut-Valais par Airolo-Urichen (Val Bedretto-col du Nufenen-Val d'Aeginen), 35,5 km au total, a une longueur de 27 km et une dénivellation de 530 m de moins que la route Airolo-col du Gothard-col de la Furka-Urichen, longue de 62 km.

L'aménagement du col du Nufenen n'a pas cependant seulement une importance militaire et routière. Il est également de nature à apporter certains avantages aux deux vallées alpestres, le val Bedretto et la vallée de Conches, de même que, partant, aux cantons intéressés. Ces avantages sont précisément ceux que vise à obtenir de diverses manières la Confédération. N'étant pas parcouru par une route de transit propre à maintenir et à animer son économie, le val Bedretto souffre d'un dépeuplement massif. Il offre sur ce point un exemple regrettable. La commune de Bedretto comptait 263 habitants en 1941, encore 213 en 1950 et aujourd'hui 148 seulement. Dans tous les villages, les écoles ont été fermées et les 5 enfants que compte encore la vallée vont à l'école d'Airolo en car postal. Il y a 12 ans encore, 19 enfants fréquentaient les classes des 5 villages. A défaut de mesures énergiques (l'ouverture de la route du col ranimant l'économie et le tourisme en est certainement une), cette haute vallée, où le climat est vraiment rude et où l'avalanche menace, continuera à se dépeupler.

A cet égard, nous rappelons que la Confédération a pris à sa charge une somme de 5 millions de francs sur les dépenses pour les travaux de protection contre les avalanches et de mise en valeur des terres; ce programme est en voie de réalisation. Ces travaux importants prendront leur pleine valeur seulement si, une fois achevés, ils servent à protéger des lieux habités, des forêts, des pâturages, des alpages exploités, ainsi que des voies de communication, en un mot si vraiment ils contribuent efficacement à freiner la désertion de la vallée. Relevons aussi que l'entretien des installations de protection suppose un nombre minimum d'habitants. Si l'on ne parvient pas à maintenir ce nombre, on risque de dépenser inutilement de l'argent. A eux seuls, ces travaux de protection et d'amélioration ne peuvent cependant mettre un frein à la dépopulation de la vallée. La construction d'une voie de communication directe serait par conséquent le complément des améliorations entreprises et donnerait un résultat cohérent et prometteur du point de vue économique.

De plus, tant le Valais que le Tessin sont occupés, à un haut degré, par des installations militaires, telles qu'aérodromes, places d'armes, d'exercices et de tir. Dans bien des régions, l'économie alpestre et rurale doit, de ce fait, s'accommoder de divers inconvénients. La construction de la route du Nufenen contribuerait à maintenir l'économie dans d'autres endroits de ces cantons où elle est menacée.

Tout cela montre que la jonction, au col, des routes d'accès construites de chaque côté par les entreprises hydro-électriques, revêt une importance d'ordre militaire, routier, démographique, social et touristique et intéresse indirectement l'économie alpestre et forestière. Il est ainsi indiqué que la Confédération soutienne les efforts des cantons.

### III

Lorsque la question d'une aide fédérale éventuelle a été examinée avec les cantons, on a précisé d'emblée qu'il ne pouvait s'agir de construire au Nufenen une route nationale ou principale. Les cantons ont cependant la faculté de faire entrer les frais de construction d'une nouvelle route dans le calcul de leur part du produit des droits d'entrée sur les carburants affectée aux dépenses générales pour les routes (art. 15 et 16 de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 concernant l'emploi de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières). Ces contributions revenant automatiquement aux cantons, un arrêté fédéral particulier n'est pas nécessaire. De telles ressources n'auraient cependant pas permis aux cantons de réaliser le projet. Des contributions à la construction du tronçon de raccordement, au titre d'encouragement de l'économie alpestre et forestière, auraient été également insuffisantes. En effet, le tracé dépasse la limite des alpages et des forêts, ce qui diminue l'intérêt que présente la route.

Les intérêts multiples qui justifient la construction d'une route au col du Nufenen, tout particulièrement dans le domaine de la défense nationale font cependant que la condition requise par l'article 23 de la constitution est remplie en l'occurrence. Cette disposition prévoit en effet que la Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. Ce qui est précisément le cas.

Primitivement, les grands travaux, tels que la construction de routes et la correction de cours d'eau, étaient subventionnés en vertu de l'article 23 de la constitution. Ces travaux devenant de plus en plus nombreux, des lois particulières ont été arrêtées pour régler leur financement. L'article 23 de la constitution a pris ainsi un caractère nettement subsidiaire. Le financement des routes en particulier, notamment depuis la construction des routes alpestres, a été progressivement considéré comme un champ d'activité à part. De nouvelles dispositions constitutionnelles ont été adoptées de ce fait, ce qui a rendu l'article 23 inopérant en l'espèce. La construction de la route du Nufenen ne peut cependant pas être subventionnée en vertu de l'article 36 *ter* de la constitution, étant donné que la Confédération a arrêté définitivement le régime des subventions pour les routes principales dans des programmes de constructions s'étendant sur plusieurs années et que, vu les conditions posées, la route du Nufenen n'a pu y être incluse. Ce projet constitue en revanche un cas d'espèce typique, caractérisé avant tout par les intérêts militaires déjà évoqués et la construction de routes d'accès en direction du col entreprise par des tiers. C'est pourquoi le financement de ces travaux doit être assuré par d'autres moyens que ceux qui sont affectés à la construction des routes en général.

Les cantons intéressés se sont ralliés à ces considérations. Ils ont su clairement, dès le début, que la Confédération participerait aux frais de construction de la route de liaison, mais ne les prendrait pas entièrement à sa charge. Il n'a pas été question non plus d'autre chose que la construction d'une voie de communication ayant le caractère d'une simple route secondaire, propre à suffire aux besoins mentionnés. D'autres travaux à effectuer plus tard, notamment en faveur du tourisme, tels que des places de parc au col, etc., ne pourront pas être subventionnés en vertu de l'article 23 de la constitution. Ils seront à la charge des cantons, de même que les frais d'entretien de la totalité de la route.

#### IV

Pour réunir les éléments permettant de poursuivre les pourparlers et d'arrêter des propositions, les « Forces motrices de la Maggia », ont été invitées à établir un projet général d'aménagement. Celui-ci, du 19 mai 1962, a servi aux pourparlers engagés avec les cantons au sujet des subventions. Les explications qui suivent s'y réfèrent.

La longueur totale de la route projetée, Airolo–Ulrichen, est de 35,5 km, les divers tronçons se présentant comme il suit :

1. Airolo–Ronco	
route cantonale existante, largeur variable, en partie avec revêtement . . . . .	9,2 km
2. Ronco–All'Acqua	
petite route de corporation à une voie, avec places d'évitement . . . . .	2,3 km
3. All'Acqua–Alpe Cruina	
route étroite de corporation . . . . .	4,1 km
4. Alpe Cruina–Sciuri di mezzo	
piste carrossable d'une bourgeoisie, avec possibilité d'élargissement . . . . .	1,0 km
5. Sciuri di mezzo–Treichboden	
tronçon manquant . . . . .	6,5 km
6. Treichboden–Kummstafel	
route de chantier, en corrélation avec l'extraction de gravier pour construire le barrage hydraulique de Gries . . . . .	1,6 km
7. Kummstafel–Ulrichen	
route de chantier, actuellement en construction . . . . .	10,8 km
Longueur totale de la route Airolo–Ulrichen . . . . .	<u>35,5 km</u>

Les tronçons de liaison pour lesquels la subvention fédérale est envisagée ont été délimités sur la base des conditions routières et des routes de chantier construites ou projetées par les entreprises hydro-électriques. Compte tenu de tous ces facteurs, le point de raccordement aux routes de chantier des « Forces motrices de la Maggia » se trouve, du côté tessinois, à All'Acqua. Du côté valaisan, ce raccordement à la route de chantier des « Forces motrices d'Aegina » se situe à Kummstafel. Le tronçon de liaison All'Acqua–Kummstafel aura ainsi 13,1 km, dont 10,35 sur territoire tessinois, 2,75 sur territoire valaisan. Les frais des tronçons d'accès seront supportés par les entreprises hydro-électriques dans la mesure où ils demeurent dans les limites des dépenses nécessaires à l'aménagement de simples routes de chantier. Les dépenses supplémentaires requises pour l'aménagement des routes servant au trafic public sont à la charge des cantons, qui s'entendront à ce sujet avec les entreprises hydro-électriques. Côté tessinois, il s'agit du tronçon d'accès Ronco–All'Acqua (2,3 km), côté valaisan, du tronçon d'accès

Ulrichen-Kummstafel (10,8 km). Le projet ne tient pas compte de la route cantonale Airolo-Ronco (9,2 km), dont l'aménagement n'entre pas en considération, pour l'instant du moins.

Les cantons acceptent que la subvention de la Confédération allouée en vertu de l'article 23 de la constitution le soit uniquement pour le tronçon de liaison All'Acqua-Kummstafel.

La question de la largeur des routes a, elle aussi, retenu l'attention. Les routes à construire par les entreprises hydro-électriques ayant 3,5 m, il était prévu, à l'origine, d'adopter la même largeur pour le tronçon de liaison. Cette solution, défendable du point de vue purement militaire, présente toutefois des inconvénients indéniables du point de vue de la circulation routière et du tourisme. C'est pourquoi, le choix s'est porté sur une largeur de 4,5 m, les cantons assumant les frais d'élargissement de 3,5 m à 4,5 m, indépendamment des autres améliorations des routes de chantier. Ils acceptèrent cette obligation, tout en faisant valoir que les charges qu'ils ont à assumer de ce fait pour les tronçons de raccordement devraient être appréciées à leur juste valeur pour déterminer l'aide de la Confédération relative au tronçon de liaison.

## V

Le projet des « Forces motrices de la Maggia » suppose à 11 millions de francs au total les dépenses à consacrer, au-delà des besoins des entreprises hydro-électriques, à l'aménagement du col du Nufenen, y compris un million pour l'établissement du projet, la direction des travaux et les frais généraux. Les frais ont été estimés sur la base des offres demandées pour la construction du tronçon Ulrichen-Kummstafel, compte tenu du renchérissement survenu entre-temps (jusqu'en mai 1962). L'analyse des frais des constructions correspondantes exécutées dans le Val Maggia et le Val Blenio a fourni des éléments d'appréciation; il est ainsi possible de fonder les estimations sur des bases suffisamment sûres.

La pose d'un revêtement « Cutback », de 4 cm recouvert d'une couche bitumeuse de 2 kg/m<sup>2</sup>, est comprise dans l'estimation des frais. Les normes de la coupe transversale des routes correspondent à celles qui sont fixées pour l'aménagement de routes d'accès aux divers chantiers d'usines hydro-électriques du Val Blenio et Val Maggia. Elles sont aussi conformes, en principe, aux « Prescriptions de l'union suisse des professionnels de la route ».

Les frais totaux se répartissent ainsi qu'il suit sur les divers tronçons:

	Fr.	Fr.
— Tronçon All'Acqua–Kummstafel . . . . .		7 425 000
Dont sur territoire tessinois . . . . .	6 240 000	
sur territoire valaisan . . . . .	<u>1 185 000</u>	
Total	<u>7 425 000</u>	
— Tronçons d'accès		
Côté tessinois (Ronco–All'Acqua) . . . . .		935 000
Côté valaisan (Kummstafel–Ulrichen) . . . . .		<u>2 640 000</u>
Total		<u>11 000 000</u>

Pour pouvoir répartir ces frais entre la Confédération et les cantons, il importait de fixer le taux de la subvention pour le tronçon de liaison, seul subventionné.

Après examen de toutes les conditions, une subvention de 75 pour cent sur les 7 425 000 francs prévus pour ce tronçon paraît appropriée. Ce taux peut paraître très élevé. Il faut cependant tenir compte du fait qu'une partie seulement de la route, soit le tronçon de liaison, bénéficiera de la subvention. Dans l'ensemble, les cantons assumeront, selon la solution proposée, une charge presque aussi grande que celle de la Confédération. La répartition est la suivante:

Confédération	Fr.	Fr.
Tronçon de liaison 75 pour cent de . . . .	7 425 000	<u>5 568 750</u>
pour le canton du Tessin . . . . .	4 680 000	
pour le canton du Valais . . . . .	<u>888 750</u>	
	5 568 750	
Tessin		
Tronçon de liaison 25 pour cent de . . . .	6 240 000	1 560 000
Tronçon d'accès (Ronco–All'Acqua) . . . . .		935 000
		<u>2 495 000</u>
Valais		
Tronçon de liaison 25 pour cent de . . . .	1 185 000	296 250
Tronçon d'accès (Kummstafel–Ulrichen) . . . . .		2 640 000
		<u>2 936 250</u>

Considérées dans leur ensemble, les prestations se répartissent de la manière suivante :

Confédération 5 568 750 fr. ou 50,6 pour cent

Cantons 5 431 250 fr. ou 49,4 pour cent

Il y a lieu de considérer aussi les dépenses des « Forces motrices » pour les tronçons servant de route de chantier. Elles sont de l'ordre de 6 millions de francs. De ce point de vue également, l'aide de la Confédération paraît absolument équitable.

Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous recommander d'adopter le projet d'arrêté ci-annexé.

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

Berne, le 14 septembre 1962.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

*Le président de la Confédération,*

**P. Chaudet**

14287

*Le chancelier de la Confédération,*

**Ch. Oser**

---



(Projet)

**ARRÊTÉ FÉDÉRAL**

allouant

**une subvention aux cantons du Tessin et du Valais  
pour la construction d'une route au col du Nufenen***L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 23 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 14 septembre 1962,

*arrête:***Article premier**

<sup>1</sup> Les subventions suivantes sont allouées aux cantons du Tessin et du Valais pour la construction d'une route au col du Nufenen, conformément au projet du 19 mai 1962:

1. Au canton du Tessin, pour le tronçon tessinois All'Acqua-	Fr.
frontière cantonale Tessin/Valais (10,35 km), estimé à	
6 240 000 francs; 75 pour cent, au maximum . . . . .	4 680 000
2. Au canton du Valais, pour le tronçon valaisan Kummsta-	
fel-frontière cantonale Valais/Tessin (2,75 km), estimé à	
1 185 000 francs; 75 pour cent, au maximum . . . . .	<u>888 750</u>
Total	<u>5 568 750</u>

<sup>2</sup> Ces subventions constituent des prestations à porter en déduction au sens des articles 15 et 16 de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 concernant l'emploi de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières.

**Art. 2**

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fait exercer par le service fédéral des routes et des digues la haute surveillance sur la construction de la route du Nufenen.

<sup>2</sup> Les cantons soumettront à l'approbation de ce service, avant l'ouverture des travaux, le projet de détail, le programme de construction, ainsi que le résultat de la mise en soumission des travaux avec les propositions d'adjudication.

<sup>3</sup> Le service fédéral des routes et des digues surveille les travaux de construction.

#### Art. 3

<sup>1</sup> La subvention fédérale est calculée compte tenu des frais d'établissement du projet et du devis, y compris les sondages du sol, des frais d'acquisition du terrain, d'exécution de la construction et de la surveillance directe de la construction. Ne peuvent en revanche pas être comptés les frais concernant tous les autres préparatifs, le temps consacré par les autorités et les commissions, ainsi que les frais pour l'obtention des crédits de construction et les intérêts.

<sup>2</sup> Les subventions sont versées au fur et à mesure de l'avancement des travaux, conformément aux pièces justificatives produites par les cantons et vérifiées par le service fédéral des routes et des digues.

#### Art. 4

Les cantons du Tessin et du Valais s'engageront à porter à 4,5 m, à leurs frais, la largeur du tronçon d'accès Ronco-All'Acqua (Tessin) et Ulrichen-Kummstafel (Valais) et à entretenir en bon état la route du Nufenen.

#### Art. 5

<sup>1</sup> La subvention prévue ne sera versée que si l'exécution de l'ouvrage est assurée dans les deux cantons. Un délai d'une année est imparti aux cantons du Tessin et du Valais pour l'acceptation du présent arrêté.

<sup>2</sup> Le présent arrêté devient caduc s'il n'est pas accepté dans ce délai.

#### Art. 6

<sup>1</sup> Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entre immédiatement en vigueur.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution.

**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une subvention aux cantons du Tessin et du Valais pour la construction d'une route au col du Nufenen (Du 14 septembre 1962)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1962
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8546
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1962
Date	
Data	
Seite	399-408
Page	
Pagina	
Ref. No	10 096 668

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.