

## **CH\_VB 2000-0933 3015 vom 3. Februar 2000**

Bundesverwaltung, 2000-02-03, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_2000-0933\\_3015](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_2000-0933_3015)

FR: CH\_VB 2000-0933 3015 du 3 février 2000

IT: CH\_VB 2000-0933 3015 del 3 febbraio 2000

### **Erwägungen**

#### **E. 3**

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

#### **E. 4**

Motifs pour reclasser la route de Prättigau

##### **E. 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.

##### **E. 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.

##### **E. 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.

#### **E. 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.

3023

#### **E. 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.

#### **E. 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

#### **E. 5**

Cf. art. 2 et 3 LRN

3021 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 %<sup>6</sup>. 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-

### **E. 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 3e 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.

## **E. 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.

## **E. 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.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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

#### **E. 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.