



IGUL

institut de géographie

BFSH 2

1015 Lausanne

Séminaire de géographie  
économique et économie spatiale

LE TOURISME HIVERNAL  
EN VAL MAGGIA

Professeur: Jean-Bernard Racine

Assistant: Veronica Nosedà

Claudio Filipponi

Lausanne, été 1999

# Table des matières

1. Introduction .....	3
1.1. VAL MAGGIA, DESCRIPTION .....	3
1.2. LE VAL MAGGIA À LA FIN DES ANNÉES SOIXANTE .....	5
2. Les projets de développement.....	6
du tourisme hivernal en val Maggia. ....	6
2.1. ROBIEI.....	6
2.2. CAMPO - CIMALMOTTO .....	8
2.3. BOSCO GURIN .....	10
2.4. FUSIO .....	13
3. Les problèmes d'accessibilité .....	14
4. L'étude Urbaplan .....	15
5. Le développement du ski à Bosco Gurin.....	18
5.1 LES ANNÉES DIFFICILES.....	18
5.2. 1er AGRANDISSEMENT .....	20
5.3. 2ème AGRANDISSEMENT.....	23
5.4. L'IMPORTANCE SOCIO-CULTURELLE DE LA GROSSALP SA.....	25
5.5. PROSPECTIVES FUTURES.....	27
6. Conclusion.....	28
7. Bibliographie .....	29

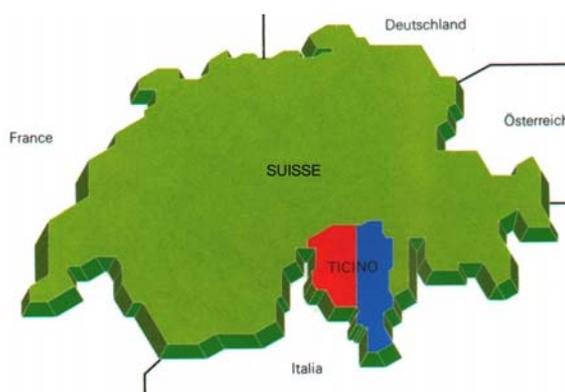
# 1. Introduction

Avant de commencer avec le premier chapitre il est important, je crois, de dresser un profil du val Maggia afin de comprendre la situation dans laquelle se trouve. Il est aussi important de connaître la situation dans les années soixante afin de mieux comprendre certains faits qui se sont déroulés il y a une trentaine d'années.

## 1.1. VAL MAGGIA, DESCRIPTION

Le val Maggia, qui s'étend sur 568 kilomètres carrés, occupe un cinquième environ du territoire du canton du Tessin. Il est donc très vaste et présente en son sein des situations hétérogènes. On compte même 1208 mètres de dénivellation entre le village le plus bas, Avegno à 299 mètres, et celui qui est à cote 1507 mètres, Bosco Gurin, le plus haut de la vallée.

Je disais hétérogénéité. A commencer par le paysage naturel. On

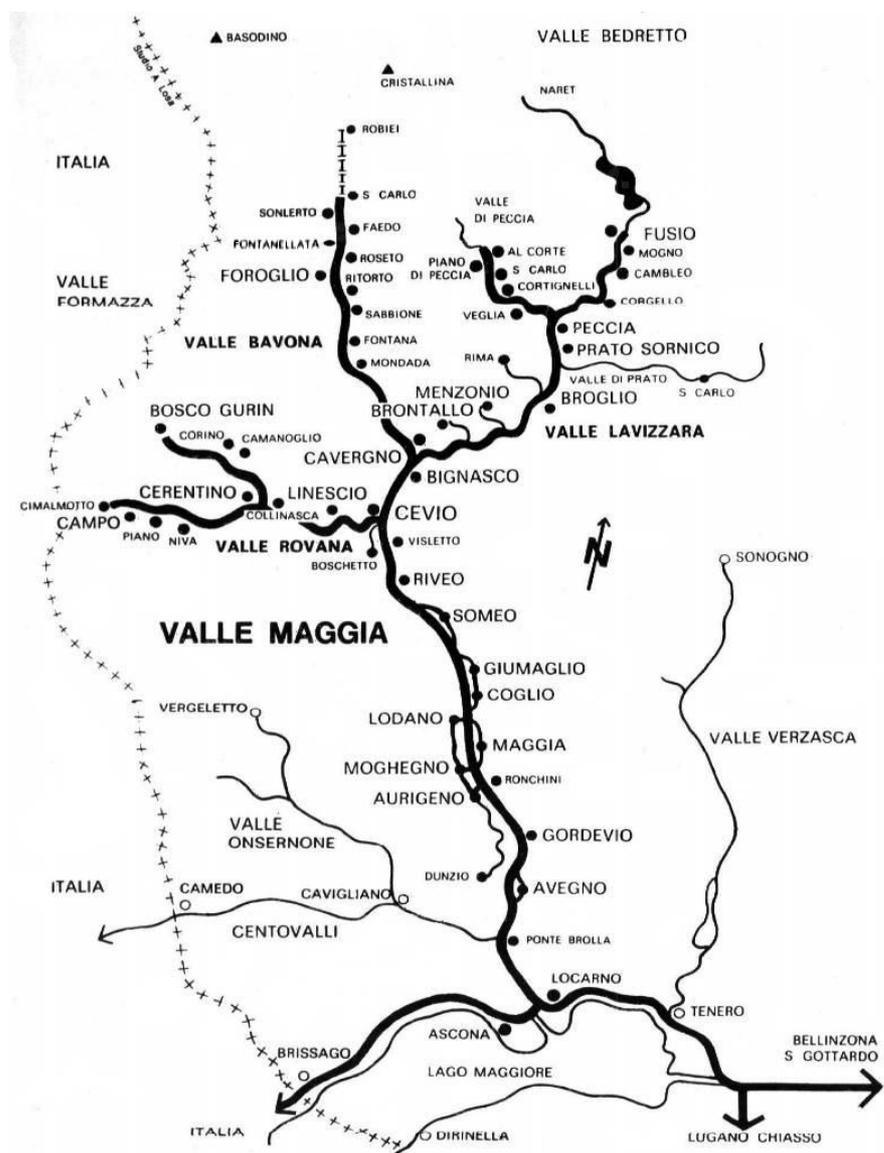


... passe du fond de la vallée (Fondovalle), exemple unique de paysage fluvial à l'état naturel, aux nombreux monts (pour la plupart



abandonnés) pour atteindre enfin la haute montagne avec des sommets qui frôlent et dépassent même les 3000 mètres.

Grande diversité que l'on retrouve du point de vue socio-démographique, avec les villages du Fondovalle qui se particularisent par une nette augmentation de la population, tandis que plus on monte plus l'hémorragie démographique devient difficile à contenir. Par conséquent, le paysage architectural passa lui aussi du Fondovalle caractérisé par une édification de type résidentiel récente (même si n'y manquent pas des constructions ou des groupes d'édifices témoignant du passé) aux villages des vallées latérales où prévaut une typologie traditionnelle, et enfin aux monts et alpages.



## 1.2. LE VAL MAGGIA À LA FIN DES ANNÉES SOIXANTE

Le val Maggia du début du siècle était une région isolée essentiellement agricole et très pauvre, c'est aussi à cause de cette dynamique d'isolement et d'abandon qui doit son origine l'important flux migratoire outre-Atlantique qui dépouilla la vallée de centaines de jeunes durant la période qui va de 1860 à 1930. Une fois terminée l'émigration en direction du Nouveau Monde, commença l'exode des villageois vers la ville. Voici le résultat de cette tendance à la désertion: de 10'000 habitants présents dans la vallée en 1700, on passe à 4500 en 1950.

Pourtant pendant la décennie suivante s'amorça, d'abord presque imperceptible, une reprise globale (et non seulement démographique), les causes de cette reprise sont les grands travaux hydroélectriques et la multiplication des travailleurs qui font la navette entre la vallée et l'agglomération urbaine.

Il ne faut cependant pas oublier les polémiques qui ont accompagné la vallée en ces années: la concession des débits minimaux ou les discussions qui ont suivi la suppression du chemin de fer en 1965.

Cette meilleure conjoncture économique (qui a par ailleurs favorisé le tourisme) ont permis au val Maggia de s'engager sur une voie de croissance et de progrès qui est loin de s'interrompre, dans les vallées latérales on particulier.

## 2. Les projets de développement du tourisme hivernal en val Maggia.

### 2.1. ROBIEI

Robiei a été placé parmi les candidats à devenir une grande station touristique grâce aux travaux de construction du barrage du même nom qui ont débuté en 1963. En effet pour pouvoir apporter le matériel de construction sur place, la société hydroélectrique (l'OFIMA<sup>1</sup>) avait dû améliorer considérablement la petite route entre Cavigno et San Carlo et avait dû construire également pour les travaux deux téléphériques menants de San Carlo à Robiei (à 1940 mètres d'altitude).

L'idée était d'utiliser, une fois terminée la construction du barrage, les deux téléphériques comme base de départ pour le développement du ski à Robiei.

Le fait que les téléphériques fussent construits pour les travaux et que ces installations dussent être utilisées pour la manutention du barrage aussi après la construction, était un avantage énorme confronté à des infrastructures similaires constituées seulement à but touristique. Les coûts de gestion auraient donc pu être tenus très bas.

---

<sup>1</sup> OFIMA: Officine Idroelettriche della Maggia, c'est à dire officines hydroélectriques de la Maggia

De plus l'OFIMA à Robiei avait dû construire un hôtel pour les exigences du travail, hôtel qui est resté à disposition du public quand les travaux furent terminés, en 1970.



Mais pourquoi donc les projets de cette station ne furent jamais réalisés?

La raison est à chercher, justement, dans les projets de l'époque qui excluaient la possibilité de pratiquer le ski pendant les mois de décembre, janvier et février! La station aurait donc dû s'adresser aux pratiquants du ski de printemps puisque les conditions atmosphériques hivernales (trop de neige, danger d'avalanches et tourmentes soudaines) ne permettaient pas d'autres choix.

On comprend donc mieux combien ce projet était absurde, mais l'échec définitif ne fut donné qu'en 1974 à la suite de la publication du rapport Urbaplan<sup>2</sup> (voir chapitre 4). Pourtant l'idée ne fut pas rejetée complètement, au contraire elle fut adaptée au tourisme estival: en effet aujourd'hui un téléphérique et l'hôtel sont à disposition des excursionnistes pendant tout l'été.

---

<sup>2</sup> Il s'agissait d'un bureau de planification de Lausanne

## 2.2. CAMPO – CIMALMOTTO

En 1971 le conseiller d'État Valmaggien Arturo Lafranchi charge deux experts, Legobbe<sup>3</sup> et D'Allères<sup>4</sup>, de rédiger une étude sur le possible développement touristique de la région de Campo. Le but était de chercher à sauver une région qui risquait le dépeuplement en la transformant en une station de ski performante.

Présentée en 1972 l'étude plaçait la zone de Campo dans les premières positions pour ce qui concernait le développement touristique hivernal, plus en particulier l'étude prévoyait la possibilité de créer jusqu'à 28 km de remontés mécaniques et de 70-80 km de pistes. Pour assurer un futur à la station et pour éviter le tourisme de week-end trop peu rentable il était prévu de transformer le village de Cimalmotto en un grand village touristique (avec hôtel, maison de vacances, infrastructures commerciales, ...).

Le seul problème selon les auteurs de l'étude était l'accessibilité, en effet la route de la vallée était seulement une petite route de montagne non adaptée à l'important flux de voitures attendues, il fallait donc l'améliorer.

Le but était donc de sauver la vallée en la transformant radicalement avec ces investissements, mais si tout cela avait été réalisé, aurait-on pu



Portion du glissement de terrain de Campo

---

<sup>3</sup> Legobbe: vice président de la Fédération Suisse de Ski (FSS), secrétaire de l'Association Tessinoise du Tourisme

<sup>4</sup> D'Allères: vice président FSS, président de l'Association Suisse des Guides Alpines

vraiment parler de sauvetage?

Ainsi, avec la présentation du rapport rédigé par Urbaplan, Campo a dû abandonner ses rêves de gloire en 1974.

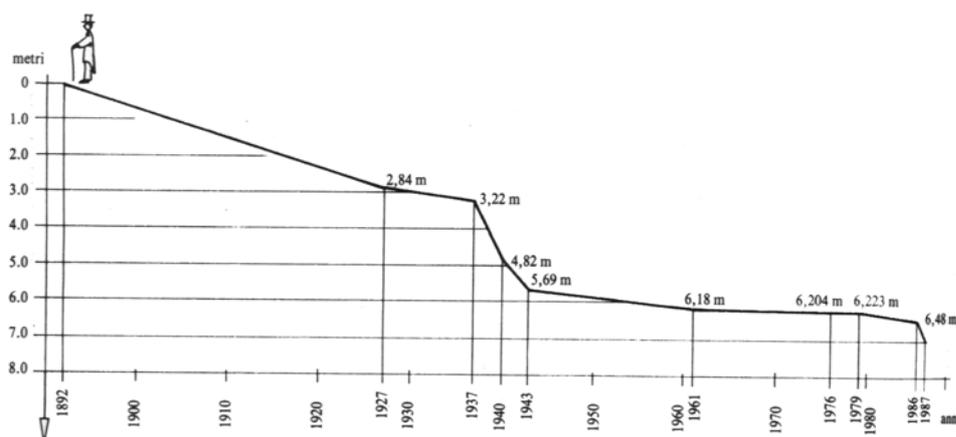
Mais la folie de ce projet ne résidait pas (seulement) dans ce fait, mais plutôt dans celui de vouloir construire une grande station sur un terrain instable. En effet tout le monde connaît les problèmes liés au glissement de terrain de Campo, les seuls à ne pas s'être aperçus du problème semblaient les auteurs de l'étude.

Le glissement de terrain de Campo, long de 2 kilomètres, est une gouffre de 100-120 mètres de profondeur, la masse en mouvement a été calculée, elle représente 150 milles mètres cubes. La cause de ce glissement de terrain est à chercher dans le terrain morainique qui constitue la vallée de Campo, il tend à glisser vers la vallée sur une couche de roche plus compacte.

Pour tenter de résoudre ce problème on a creusé, au début des années '90, un tunnel pour dévier les eaux de la rivière. Grâce à cette intervention il a été possible d'éliminer l'érosion au pied du glissement de terrain.

Pour information, il était prévu la création de 100 milliers de mètres carrés de parking, et bien aujourd'hui avec le glissement de terrain une bonne partie n'existerait plus!

### Déplacements verticaux de l'église de Campo entre 1980 et 1986



## 2.3. BOSCO GURIN

À Bosco, le ski a une longue tradition, c'est en effet en 1901 déjà qu'un curé d'origine autrichienne apprit aux jeunes habitants du village comment construire et utiliser l'équipement nécessaire pour la pratique du ski. En 1945 fut fondé le ski club local, et en 1954 a eu lieu l'organisation de celle qui est devenue une classique pour Bosco: la



Ski à Bosco au début du siècle

GARA de slalom géant Riri.

C'est grâce a cette GARA qu'en 1958 naît l'idée de construire un ski lift. En 1961 on demanda a la SKIMA<sup>5</sup> l'élaboration de deux offres: l'une d'un télésiège qui aurait surmonter une dénivellation de 640 mètres, l'autre, moins ambitieuse, pour la construction d'un ski lift surmontant une dénivellation de 220 mètres.

En fait le ski club (promoteur de l'œuvre) n'avait aucune idée de combien pouvait coûter un télésiège, et en cas de prix trop élevé, on se serait contenté du ski lift. Après quelques semaines la SKIMA informa que les coûts pour le télésiège étaient de 200 - 300'000 francs, et de 65 milliers de francs (sans les dépenses pour le montage) pour le ski lift. Le ski club accepta la deuxième offre mais malheureusement il n'a pas réussi à trouver l'argent nécessaire et le rêve fût nuancé.

---

<sup>5</sup> SKIMA: Skilift und Maschinenbau, Zurich

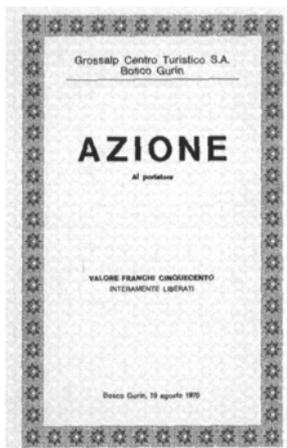
C'est ainsi que le premier modeste ski lift de Bosco, qui permettait de franchir une dénivellation de 220 m, fut construit sur l'initiative du gérant de l'hôtel Edelweiss en 1967. Parallèlement, à la fin des années soixante, l'exigence d'une installation plus performante se fit sentir et c'est ainsi qu'une cinquantaine de patriciens ont présenté une pétition au patriciat pour stimuler la création d'infrastructures pour le tourisme hivernal.

À partir de là, le patriciat et la Commune prirent contact avec le conseil d'État qui chargeait Legobbe et d'Allères de réaliser une étude examinant la possible réussite du projet. La présentation du rapport en 1969 donna une réponse positive. Pour la gestion de l'infrastructure les auteurs de l'étude proposaient la création d'une société anonyme afin d'être moins entravés par les dispositions soutenant les entreprises publiques, une participation de la Commune et du patriciat restait cependant indispensable.

Le projet était prévu en deux étapes:

la première était de construire un ski lift avec piliers porteurs pour un télésiège entre Bosco et Grossalp (1500 - 1930 mètres); la deuxième prévoyait la construction du ski lift Grossalp - Guriner Furka (1930 - 2230 mètres) et la transformation du ski lift Bosco - Grossalp en télésiège. Les dépenses prévues pour la réalisation de la première étape étaient d'environ un demi-million de franc.

Pour réaliser ces projets le 1er août 1970 fut fondé à Bosco la "Centro Turistico Grossalp SA" (Centre Touristique Grossalp SA), le capital social était de 294'000 Fr. subdivisé en 588 actions nominales de 500 Fr. chacune souscrites par 147 actionnaires.



Les buts de la nouvelle société étaient:

- la construction et l'exploitation de n'importe quel moyen de transport de personnes et de choses, en particulier un ski lift et un télésiège entre Bosco Gurin et la Grossalp et des ski lifts dans la région de la

Grossalp;

L'action de 500 francs

- la construction et l'exercice de restaurants, bars, hôtels et magasins de tout genre
- la construction et l'exercice de toutes autres entreprises ou initiatives qui soient en rapport avec le développement touristique de la Commune de Bosco Gurin
- l'achat de terrains dans la zone pour les réalisations cités

Les travaux de construction de la première étape (confiés à la Von Roll) débutèrent tout de suite et l'installation put déjà être ouverte pour la saison hivernale 1970-1971. L'inauguration officielle eut lieu le 13 mars 1971 avec la présence du conseiller d'État Valmaggien Arturo Lafranchi.

Après avoir pris conscience du résultat de la première saison l'assemblée des actionnaires proposa le 25 mai 1971 de construire le



deuxième ski lift avec un investissement de 600'000 francs à financer grâce à une augmentation du capital social jusqu'à un maximum de 700'000.

Pourtant malgré l'enthousiasme initial les

difficultés ne tardaient pas à se faire sentir, notamment les difficultés d'accès, l'infailibilité du moteur du ski lift auxquelles il ne faut pas

oublier les difficultés économiques qui portent la Grossalp SA à avoir des déficits dans le bilan jusqu'à en 1980!

Pour l'approfondissement de ces problèmes je vous renvoie au chapitre 5.1 «Années difficiles» et au chapitre 3 en ce qui concerne les problèmes d'accessibilité. Le 17 mars 1973 l'assemblée des actionnaires prenait conscience que la souscription des nouvelles actions n'avait pas donné le résultat espéré, la construction du deuxième ski lift ne put donc pas être effectuée. Les actions vendues ont quand même permis l'augmentation du capital social de 150 milliers de francs en le portant à 444'000 francs.

## **2.4. FUSIO**

Fusio est la dernière localité du val Maggia à avoir eu des intentions à développer le tourisme hivernal. En effet le plan d'aménagement de Fusio de 1974 prévoyait d'investir jusqu'à 30 millions de francs pour le développement du ski dans la région.

Les travaux auraient dû commencer, selon les promoteurs, quand la liaison Fusio-Airolo sous le Sasso Aurato aurait été terminée. Mais, comme on le verra dans le chapitre suivant, cette route n'a heureusement jamais été construite.

Dans le cas de Fusio des projets très précis n'ont jamais existé à cause de la publication de l'étude d'Urbaplan pendant la même année (1974)

### 3. Les problèmes d'accessibilité

Comme on l'a vu les grands projets de développement du tourisme hivernal sont nés entre la fin des années soixante et le début des années septante, mais à cette époque le val Maggia n'était pas l'endroit le plus accessible du monde. Il faut en effet savoir que la route cantonale qui parcourt la vallée (jusqu'à Bignasco) n'était pas la grande route qui existe maintenant, c'était une route avec un largeur comprise entre 4,30 et 5,20 mètres seulement.

Pour résoudre ce problème le Conseil d'État tessinois proposa au début des années '60 la suppression du chemin de fer<sup>6</sup> qui parcourait notre vallée pour utiliser l'espace qui était occupé par les rails pour l'amélioration de la route. Le projet prévoyait l'élargissement de la route jusqu'à sept mètres pendant tout le tracé et la construction de 8,5 km de nouveau tronçons (ce qui représente un tiers environ de la longueur de la route). Pourtant les habitants et les communes de la vallée se prononçaient contre la suppression du chemin de fer, cependant l'État tessinois décida d'en interrompre la subvention en décrétant de facto la fermeture en novembre 1965.

Les travaux d'amélioration de la route commencèrent de suite et ils étaient prévus pour une durée de six ans. Pourtant après trois années (en 1968) les trois premiers kilomètres n'étaient toujours pas terminés!

Parallèlement au début des années septante les habitants du haut val Maggia avançaient l'ancienne revendication d'une liaison avec Airolo

---

<sup>6</sup> Le chemin de fer du val Maggia était le premier chemin de fer régional du Tessin (il fut ouvert en 1907), il a été aussi le premier à être démantelé en 1965

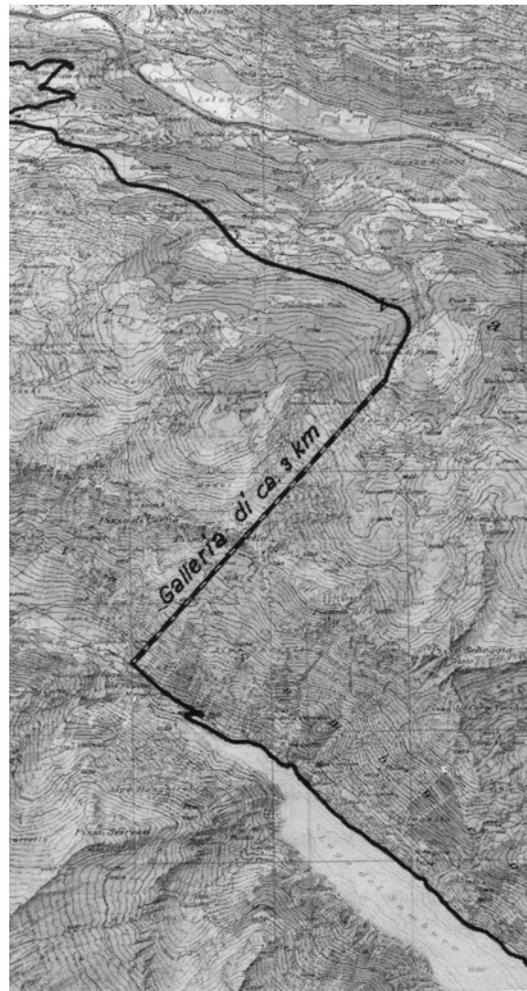
à réaliser grâce à un tunnel sous le Sassello. Cette initiative offrait la possibilité de faire sortir le haut de la vallée de son isolement.

Ce projet avait aussi le soutien des promoteurs des stations de Fusio et Robiei qui prévoyaient que les skieurs vendraient d'Airolo et non pas de Locarno. On attendait en effet avec impatience la fin des travaux du tunnel autoroutier de Saint Gotthard afin de garantir une parfaite accessibilité pour les touristes du nord des Alpes.

Fusio se serait ainsi trouvé à 18 km d'Airolo, Robiei à 53 km (à seulement 2 heures et demie de Zurich). Les promoteurs ne visaient donc pas sur une clientèle tessinoise ou Nord-italienne, mais sur une clientèle suisse allemande!

Pourtant le tunnel sous le Sassello ne fut jamais réalisé même s'il était la principale revendication des Valmaggien des années '60, en effet en 1974 la publication du rapport Urbaplan déconseillait la construction de la liaison avec le val Leventina.

### Le projet de la nouvelle route



## 4. L'étude Urbaplan

Comme on l'a vu dans le chapitre précédent, pendant les années soixante la voix de ceux qui voulaient une ouverture au Nord se fait sentir. Cette nouvelle route était, selon les promoteurs, la contrepartie minimale que l'État devait donner à la vallée à la suite des travaux hydroélectriques<sup>7</sup>.

Pourtant dès le début des années septante on commence à entendre quelques voix hors du chœur, en effet ceux qui pensaient que la réalisation du Sassello n'apporterait aucun avantage furent toujours plus nombreux. À ce sujet Augusto Gaggioni et Giuseppe Conti écrivirent en 1971: «il n'existera jamais aucune contrepartie qui puisse être capable de nous redonner ce qui a été enlevée (l'eau)». Pour cette raison Gaggioni et Conti demandèrent la réalisation d'une étude qui permettrait de reconsidérer le projet Sassello d'un point de vue neutre.

L'État du Tessin (sur demande de l'Association des Communes du val Maggia, l'ASCOVAM) fit rédiger une étude sur les possibilités de développement du haut val Maggia. Confiée au bureau de planification lausannois Urbaplan et présenté en 1974 cette étude fut un retentissant échec pour les fauteurs du Sassello, en effet une liaison avec la Levantina était déconseillée parce qu'elle ne s'inscrivait pas

---

<sup>7</sup> Il faut en effet savoir qu'à cause de la mise en place des usines hydroélectriques la rivière Maggia de grande rivière qu'elle était, s'est transformée en un petit cour d'eau. Très nombreuses furent les polémiques à ce sujet, polémiques qui se sont trainés pendant beaucoup (trop) d'années, l'accord sur la concession des débits minimaux fut trouvé en effet seulement à la fin des années septante

dans un concept de développement régional. Les bénéfices économiques pour la population n'étaient pas prouvés, et une liaison de ce type aurait risqué de ruiner la topographie et les valeurs naturelles de la région. Le type de tourisme que cette nouvelle route allait porter serait seulement un tourisme de transit négatif d'un point de vue environnemental et qui n'aurait en aucun cas porté les gros bénéfices souhaités.

Mais l'échec arriva aussi pour les grands projets de Robiei et de Campo - Cimalmotto puisqu'ils se seraient heurtés à la faiblesse socio-économique de la région, laquelle n'aurait pas permis à la population locale de profiter du développement de ce type de tourisme. L'expérience d'autres stations en Suisse avait démontré que la population locale ne profite pas des avantages économiques de ces gros investissements.

L'étude donnait par contre feu vert à la Grossalp SA parce que ses investissements modérés pouvaient bien s'adapter à la réalité économique et sociale locale.

Les auteurs de l'étude voyaient dans la beauté du paysage, dans la richesse de la flore, dans les habitats ruraux encore intacts la vraie chance du tourisme du haut val Maggia. Selon le concept présenté il s'agissait de renforcer économiquement le pôle central de Cevio - Bignasco - Cavigno en le dotant d'infrastructures complètes et d'utiliser le dense réseau de chemins pédestres pour développer un tourisme plus respectueux de l'environnement, en accord avec une croissante sensibilité écologique de la population.

A fin que ce tourisme soit vraiment un bénéfice pour la population locale la création de 800 places lits était prévue.

## 5. Le développement du ski à Bosco Gurin

### 5.1 LES ANNÉES DIFFICILES

Les premières années d'exploitation du ski lift de Bosco furent extrêmement difficiles à cause de différentes raisons comme l'accessibilité, l'infailibilité du moteur ou les problèmes financiers.

Si on ne pouvait presque rien faire pour le problème d'accessibilité, en ce qui concerne les inconvénients du moteur les problèmes furent résolus en 1977. Il faut savoir qu'au début l'installation fonctionnait

grâce à un moteur diesel-électrique qui s'entravait (trop) souvent, en effet l'installation communale était à peine suffisant pour l'illumination des maisons.

Cependant en 1977 en collaboration avec la Commune il fut possible de se brancher directement au réseau de distribution de la SES<sup>8</sup>.

Mais les caprices du moteur n'étaient que des raisons secondaires pour



---

<sup>8</sup> SES: Società Elettrica Sopracenerina, c'est la société électrique qui s'occupe de la distribution d'électricité dans la région de Locarno et vallées

l'explication des déficits que la Grossalp SA avait accumulée (200'000 Fr. jusqu'à 1977!), la raison principale est à rechercher dans le fait que la station était (et l'est encore en partie maintenant) une station de week-end, donc extrêmement soumise aux caprices météorologiques. L'installation ne restait en effet qu'ouverte le samedi et le dimanche et pendant les vacances scolaires (2 semaines à Noël et une à carnaval) parce que l'insuffisance de places-lits dans le village ne permettait pas l'ouverture quotidienne.

Si la société n'a pas fait faillite c'est grâce aux nombreuses donations de privés et à Von Roll (propriétaire du ski lift) qui accepté à plusieurs reprises la suspension de la quote-part annuelle du paiement de l'installation de 35 milliers de francs, elle a même complètement renoncé à sa quote-part de leasing pendant les saisons 1979-80 et 1980-81.

Von Roll a été décisif dans le processus d'assainissement de la Grossalp SA parce qu'en 1981 vu les difficultés de la société à se charger de ses devoirs, elle a proposé un accord final très favorable à la Grossalp SA: en effet, bien que la dette en sa faveur soit de 200'000 Fr., elle se contenterait de 10'000 Fr. si la Grossalp SA pouvait racheter immédiatement le ski lift pour 180 milliers de francs. Les actionnaires approuvèrent l'accord le 28 novembre 1981, et à partir de cette année le bilan de fin saison a toujours terminé dans les chiffres noirs.

Cet accord fut possible grâce aux subventions<sup>9</sup> dont la société a pu bénéficier (pour la première fois). L'assainissement de la société a redonné un nouvel élan, et la deuxième étape prévue dès le début recommença à faire parler d'elle.

---

<sup>9</sup> 95 milliers de francs de subvention plus 66 milliers de francs de prêt sans intérêts remboursable en 15 ans

## 5.2. 1er AGRANDISSEMENT

En 1983 la société a procédé à la préparation d'un concept de développement pour l'exploitation touristique de Bosco Gurin, ce document fut soumis et approuvé par tous les organismes touchés par le projet: Commune, patriciat, office du tourisme, ASCOVAM, RVLM. Plus en détail le concept prévoyait la construction d'un ski lift en QUOTA, la réalisation d'un restaurant au Grossalp et la construction



d'un télésiège entre Bosco et la Grossalp. Pourtant la construction de cette dernière infrastructure fut renvoyée. Elle reprendrait après la construction de nouvelles infrastructures pour

Les travaux de construction du deuxième accueillir les touristes, en effet la réalisation d'un télésiège, qui aurait servi aussi pendant l'été, est étroitement lié à une augmentation du nombre des places de lits présents à Bosco, ceci afin d'améliorer la rentabilité de l'œuvre.

En février 1985 l'assemblée des actionnaires de la Grossalp SA approuva un investissement d'environ 2 millions de francs pour la réalisation d'un ski lift à la Grossalp en direction de la Guriner Furka. Pour pouvoir faire fonctionner le ski lift il a fallu porter l'électricité jusqu'à la Grossalp, cette nouvelle réalisation a apporté de nombreux avantages aux montagnards et à la cabane déjà existante qui a pu acquérir un important nombre de touristes en hiver aussi (avec logement, réfection, services). Le ski lift a été réalisé pendant l'été suivant et il a permis de doubler les billets vendus!

Pourtant, à cause de cette importante augmentation de skieurs, un problème surgit: le premier ski lift n'était plus en mesure d'absorber la nombreuse clientèle qui arrivait à cause de sa capacité horaire insuffisante. Pour résoudre ce problème le premier ski lift fut modernisé et subdivisé en deux tronçons en 1987, cette division a permis d'en augmenter la capacité horaire (de 650 personnes par heures à 1'000 personnes par heures chacun).

Le coût total de cet agrandissement était donc d'environ 2 millions de francs, mais seul le 15% était assuré par la société d'exploitation (aujourd'hui l'État exige le 25%) le reste provenant de subventions et prêts facilités concédés par le Canton et la Confédération. Pour



Le ski lift qui mène à la Griner Furka

financier son 15% la société décidait dans une assemblée d'augmenter le capital social de la société de 355 millions de francs à 853 millions (2133 actions de 400 francs pour 350 actionnaires environ).

Après le succès de ce agrandissement on commença à revoir les choses en grand, on pensait déjà à la réalisation d'une auberge de jeunesse, mais de nouveaux nuages parurent à l'horizon:

la matière première commençait à manquer, en effet pendant la saison 1988-89 les jours d'ouverture ne furent que 26, en 1989-90 seulement 34. Mais la pire fut celle de 1992-93 où la station n'a pu être ouverte que 3 week end, seule consolation: l'affluence dans les jours

d'ouverture à été très satisfaisante, et a démontré la qualité de la station en question.

### 5.3. 2ème AGRANDISSEMENT

Au début des années '90 le discours concernant la construction du télésiège Bosco - Grossalp a été à nouveau abordé.

Le premier ski lift constituait, en effet la base critique de tout le système parce que l'ouverture de la station dépendait de l'enneigement à la hauteur de la première installation, ainsi en dix ans (dés 1983) par six occasions on a pas pu skier à Noël à Bosco pour cette raison. Ce fait a poussé la Grossalp SA à se doter en 1993, en première tessinoise, d'un canon à neige utilisable en cas de manque de neige pour remettre en état acceptable la partie basse de la station.

Pourtant cette solution ne pouvait qu'être provisoire, il était en effet question du futur même de la station. Il fallait se demander si le destin de la station pouvait être assuré, en d'autres mots si la neige allait continuer à tomber sur Bosco dans le XXI siècle... Nombreuses sont en effet les petites stations en Suisse qui se trouvent en difficulté à cause du manque de matière première, signe évident d'une modification climatique.

Cela étant dit, il faut signaler que, même si le climat futur est difficile à prévoir, le fait que Bosco se trouve au-dessus du seuil critique de 1500 m devrait mettre la station à l'abri des mauvaises surprises.

Avec ces prémisses le conseil d'administration de la société décida en 1994 d'étudier la possibilité de réaliser un agrandissement ultérieur des installations.

La Grossalp SA décidait donc en 1996 d'investir 16'500'000 Fr. pour:

- la substitution des autoneiges
- la révision totale du premier ski lift
- la construction d'un télésiège Bosco Gurin - Grossalp

- la construction d'un télésiège Grossalp - Sonnenberg
- la construction d'un restaurant avec terrasse panoramique au Grossalp



Pour financer l'investissement l'assemblée générale de la Grossalp SA décida le 15 novembre 1996 d'augmenter le capital actionnaire jusqu'à un maximum de 1'279'600 Fr. grâce à l'émission d'un

Le nouveau restaurant et un nouvel nombre maximal de 1066 actions de 400 francs chacune. L'investissement de 16 millions et demi était ainsi reparti: 4'307'750 Fr. à la Grossalp (ce qui correspond au 25% exigé par l'État), 7'426'600 francs de subventions cantonales et fédérales et 4'765'650 francs de crédits sans intérêt.

En même temps pour augmenter la capacité de nuitées à Bosco, la Commune et le patriciat décidaient de construire un nouvel hôtel qui a été donné en gestion à la Grossalp SA.

Les travaux ont été menés pendant l'été 1998 et de ce fait les nouvelles infrastructures ont pu être inaugurées pour la saison hivernale 1998-99.



## 5.4. L'IMPORTANCE SOCIO-CULTURELLE DE LA GROSSALP

### SA

Comparer Bosco Gurin avant et après la réalisation des installations pour la pratique du ski, c'est comme comparer la nuit au jour. Il s'agit de deux situations complètement différentes.

À Bosco avant 1970 il y avait un tourisme essentiellement estival, même s'il était peu développé, pendant l'hiver il ne se passait rien du tout: en effet la possibilité de pratiquer le ski qui était presque nulle.

Les jeunes après avoir terminé l'école obligatoire partaient du village pour ne plus jamais y revenir.

Avec la construction du premier ski lift une nouvelle histoire a commencé: cinq ou six jeunes (pour un village de 60 habitants ils représentent une force) ont pu trouver une occupation dans le village et freiner ainsi le processus de dépeuplement. Ce fait a permis d'effacer quasi complètement l'inévitable scepticisme qui se manifestait au départ.

Constater que Bosco Gurin se renforce dans ses structures est évidemment un fait encourageant. Donc même si le graphique de la population n'est pas (encore?) en hausse la présence d'infrastructures tel qu'une école, une boulangerie, un magasin et 4 restaurants permet de maintenir une certaine vitalité dans le village.

Dans tout cela la Grossalp SA a acquis un rôle très important puisque c'est grâce à elle et à son flux de touristes que les jeunes du village peuvent travailler à Bosco; directement comme employés de la société ou indirectement dans des infrastructures touristiques.

La présence de remontés mécaniques a aussi permis une amélioration de la route entre Cevio et Bosco Gurin, et, comme on l'a vu

auparavant, l'électrification de la Grossalp qui a apporté de nombreux avantages.

## 5.5. PROSPECTIVES FUTURES

Après le deuxième agrandissement l'avenir de Bosco ne donne plus de préoccupations, au contraire on peut regarder vers avant avec beaucoup de confiance. En effet pour la prochaine saison hivernale (1999-2000) le premier ski lift sera déplacé au Grossalp et la nouvelle auberge de jeunesse, actuellement en construction, sera prête. Cette nouvelle infrastructure avec ses 195 lits pourra sans doute apporter des bénéfices à l'ensemble du village. C'est grâce aussi à cette nouvelle initiative que Bosco s'est transformé de station hivernale ouverte seulement le week end à une station annuelle dans laquelle le tourisme estival se développe lui aussi de manière importante.

À plus long terme, un feu vert a été donné à l'étude de faisabilité d'une liaison avec le val Formazza (Italie) ce qui ouvrirait les portes à un nouveau marché important.

## 6. Conclusion

En conclusion, après avoir vu comment c'est développée le tourisme hivernal en val Maggia, on peut dire que grâce à une politique des investissements modères l'environnement a pu être sauvegardée à différence d'autres station en Suisse.

Il est important de souligner que le développement du tourisme hivernal bénéficie de l'accord unanime des responsables du secteur, en effet on veut améliorer l'offre hivernale pour compenser, en partie, les effets du tourisme estival qui ne sont pas toujours positives: en effet un touriste qui passe ses nuits à Locarno et qui vient visiter la vallée un jour seulement n'apporte pas un grand bénéfice.

La réussite de l'aventure Bosco Gurin a donc démontré qu'on peut réaliser une performante station de ski sans traumatiser ni l'environnement ni le tissu social; au contraire elle a pu porter un aide non négligeable (sinon déterminant) à revitaliser le village.

Que cela puisse être un exemple.

## 7. Bibliographie

- AAVV, 1987, Il «caso Bosco», dans «Valmaggia Viva» n°4 décembre 1987, Cevio, Associazione Valmaggia Viva, pp. 18-19;
- AAVV, 1988, Il «caso Bosco», dans «Valmaggia Viva» n°6 mai 1988, Cevio, Associazione Valmaggia Viva, p. 5;
- AAVV, Vallemaggia, guida per chi visita la Valle senza fretta e vuol conoscerla, Maggia, Ente Turistico di Vallemaggia;
- Airoldi Angelo, 1973, Lo sviluppo turistico di Bosco Gurin, dans «Pro Vallemaggia 1973», Cevio, Ente turistico di Valle Maggia, pp 61-64;
- Conti Giuseppe, 1972, Sviluppo turistico della zona di Robiei, dans «Pro Vallemaggia 1972», Cevio, Ente turistico di Valle Maggia, pp. 143-146;
- Conti Giuseppe, 1988, Noi, voltamarsina del Sassello, scavalcati dagli avvenimenti, dans «Valmaggia Viva» n°5 mars 1988, Cevio, Associazione Valmaggia viva, p. 4;
- Conti Giuseppe, Gaggioni Augusto, 1971, Prospettive per gli anni ottanta, dans «Pro Vallemaggia 1971», Cevio, Ente turistico di Valle Maggia, pp. 28-46;
- Conti Giuseppe, Mattei Fermo, 1967, Possibilità turistiche nella regione di Robiei, dans «Pro Vallemaggia 1967», Cevio, Ente turistico di Valle Maggia, pp. 60-63;
- Donati Mario, Martinelli Luca, Sailer Giorgio, 1995, Bosco Gurin, la scommessa della Grossalp, Bosco - Locarno, Centro Turistico Grossalp SA et Armando Dadò editore;
- Filipponi Claudio, 1997, La ferrovia della Vallemaggia, Locarno, Lycée cantonal de Locarno;
- Filipponi Luca, 1990, Vie e mezzi di comunicazione in Vallemaggia, Locarno, Lycée cantonal de Locarno;

- Rossi Martino, 1971, Considerazioni sull'importanza economica del collegamento stradale Leventina-Valle Maggia, dans «Pro Vallemaggia 1971», Cevio, Ente turistico di Valle Maggia, pp. 47-64;
- Sartori Milton, 1969, Per uno sviluppo della regione di Bosco Gurin, dans «Pro Vallemaggia 1969», Cevio, Ente turistico di Valle Maggia, pp. 58-67.