

Berne, le 22 mars 1956 A

A u C o n s e i l f é d é r a l

Projet de tunnel sous  
le Grand-St-Bernard

I.

Par lettre du 3 septembre 1955, les Conseils d'Etat des Cantons de Vaud et du Valais, le Conseil municipal de Lausanne et le Syndicat pour le percement d'un tunnel sous le Grand-St-Bernard se sont adressés au Conseil fédéral pour le prier de prêter sans tarder ses bons offices à des négociations diplomatiques entre la Suisse et l'Italie, afin de fonder une société italo-suisse pour la construction du tunnel sous le Grand-St-Bernard.

II.

Le projet de tunnel sous le Grand-St-Bernard préoccupe le Département de l'Intérieur depuis plusieurs années. Ainsi, en 1949 déjà, l'Inspection des travaux publics a rédigé, à propos d'un projet alors en discussion, un rapport dont la conclusion était négative. Une commission d'experts, créée par le Département et composée du Professeur Saitzew de Zurich, du Commandant de corps Iselin et du Dr Krapf, privat-docent de Berne, a étudié le rapport de l'Inspection des travaux publics sous l'angle du tourisme, de l'économie des transports et de la défense nationale, pour arriver aux mêmes conclusions.

Par la suite, divers autres projets de tunnels routiers sous les Alpes ont vu le jour, dont certains ont été soumis pour étude et approbation aux autorités fédérales, savoir:

Projets de tunnels routiers proprement dits:

Grand St-Bernard (variante de M. Felber, ing., 1954), par le Syndicat pour la construction du tunnel du Grand St-Bernard, projet appuyé par une requête des cantons de Vaud et du Valais, de la commune de Lausanne et du Syndicat, en date du 3 septembre 1955

Gothard (projet de M. Kaech, ing., 1953), par le canton du Tessin

Bernardin (projet du Service cantonal des ponts et chaussées, 1953), par le canton des Grisons

- 2 -

Demandes de concession pour l'exploitation de tunnels destinés au transport de véhicules à moteur:

Mont Bonvin (projet de M. von Rotz, ing., 1955), par l'auteur du projet

Wildstrubel (projet de MM. Weber et von Rotz, ingénieurs, 1953), par les auteurs du projet

Grimsel-Nufenen (projet de M. Coudray, ing., 1954), par le Comité d'initiative intéressé

Ces projets, qui ont eu un certain retentissement dans l'opinion publique, nous ont amenés à confier à l'Inspection des travaux publics, la tâche d'étudier l'ensemble du problème du point de vue de l'intérêt général suisse. Dans un rapport provisoire du 1er juin 1953, l'Inspection est arrivée à la conclusion que les tunnels ferroviaires du Gothard et du Simplon seront, après agrandissement de leurs installations, en mesure d'assumer, par transbordement, pendant le semestre d'hiver, le passage du trafic routier, malgré sa forte augmentation - en sorte que pour le moment et vraisemblablement encore assez longtemps, le besoin d'un tunnel routier trans-alpin ne se fera pas sentir.

En automne 1954 a été constituée la Commission du Département de l'Intérieur pour la planification du réseau routier, à laquelle incombe entre autres de résoudre définitivement la question des liaisons routières à travers les Alpes.

Ayant été sollicitée de différents côtés de trancher le plus rapidement possible la question du tunnel du Grand St-Bernard, l'Inspection des travaux publics a rédigé un nouveau rapport sur le dernier projet déposé au début de 1955 par le Syndicat. Les méthodes auxquelles elle a recouru dans ce rapport ont été approuvées dans leur principe par les comités III et V de la Commission pour la planification (études en matière du trafic et planification du réseau des routes alpestres). Ces enquêtes récentes ont abouti, comme les précédentes, à une conclusion négative, étant donné les perspectives de rentabilité offertes par cet ouvrage. La Commission pour la planification à laquelle le rapport de l'Inspection des travaux publics avait été soumis, a cependant refusé, dans sa séance du 14 juillet 1955, de prendre position à l'égard d'un projet de tunnel particulier - le point ne pouvant être, à son avis, tranché que dans le cadre de l'ensemble de la question.

Outre les larges études faites dans le Département, les instances et les autorités suivantes ont été sollicitées de donner leur avis, aussi complet que possible, à l'égard des tunnels routiers en général:

- 3 -

Office fédéral des transports; sur la question de la promesse faite par la Confédération que les Grisons ne cessent de rappeler, relative à la construction d'un chemin de fer dans les Alpes orientales

Département fédéral de justice et police; sur la question si la perception de taxes de passage à travers les tunnels routiers alpestres est constitutionnellement admissible

Service des automobiles des PTT: sur les expériences faites en matière de trafic d'hiver sur les routes de montagne

CFF: sur les expériences faites dans le domaine du transport des automobiles au travers des tunnels du Gothard et du Simplon

Office national suisse du tourisme	) sur la question des tunnels eu égard au tourisme étranger et au trafic automobile suisse
Société suisse des hôteliers	
Fédération routière suisse	
Touring-Club suisse	
Automobile-Club de Suisse	

Union suisse du commerce et de l'industrie et les chambres de commerce suisses qui lui sont affiliées: sur le problème des tunnels du point de vue du commerce et de l'industrie

Association fiduciaire de l'industrie des transports automobiles: sur les avantages des tunnels alpins pour le trafic des marchandises

Les réponses reçues n'ont guère apporté d'éléments nouveaux à la discussion du problème des tunnels, quelques considérations techniques mises à part. Les milieux du trafic international intéressés se sont avant tout prononcés pour une amélioration des tunnels transalpins actuels; le Syndicat des transports routiers s'est montré résolument sceptique en ce qui concerne le transport des marchandises. Les Chambres de commerce se sont exprimées en faveur du projet de tunnel intéressant leur région respective, sans étayer cependant leur thèse d'arguments plus précis.

Les enquêtes faites en 1949 ayant démontré que les données en matière de trafic sur les Alpes étaient encore insuffisantes pour pouvoir en tirer une analyse fidèle sur laquelle il soit possible de fonder des prévisions pour l'avenir, l'Inspection a fait faire de nombreux recensements de trafic par les cols alpins comportant indication de la provenance des véhicules par cantons et par provinces étrangères. Des calculs ont été effectués en collaboration avec la

- 4 -

Commission de planification pour déterminer les zones d'accès aux différents cols alpins. Combinés avec les statistiques précédentes concernant la provenance des véhicules suisses et étrangers qui franchissent nos cols, ces chiffres donnent une base solide aux estimations du trafic par les divers tunnels envisagés.

Au nombre des enquêtes de la Commission pour la planification figure toute une série d'expertises faites pour compléter les données disponibles et éclaircir encore les points restés obscurs. Ces expertises portent

- sur les problèmes techniques que pose la ventilation de longs tunnels routiers;
- sur l'économie des transports;
- sur les avantages pour l'hôtellerie d'un tunnel routier transalpin assurant le trafic nord-sud en hiver;
- sur les possibilités d'aménager le Simplon pour le trafic automobile hivernal.

L'expertise du Professeur Krapf, directeur de l'Institut de recherches touristiques à l'Université de Berne, sur l'intérêt d'un tunnel routier pour l'hôtellerie nous est parvenue dans l'intervalle. Son auteur arrive à la conclusion que ces tunnels n'apporteraient vraisemblablement pas de très grands avantages, c'est pourquoi ils devraient être étudiés avec prudence.

Au point de vue de la technique et de l'économie du tourisme en général, l'expert arrive à des conclusions identiques à celles que l'Inspection des travaux publics a exposées dans son rapport du 1er juin 1953.

Lorsque seront parvenus les résultats de toutes les enquêtes en cours, ce qui ne saurait tarder, il sera possible d'apprécier la nécessité de tunnels routiers ouverts en hiver, et dans le cas d'une réponse affirmative, de choisir la meilleure solution. Il faut, d'ores et déjà, prévoir que cette réponse sera différente selon les régions de la Suisse envisagées.

### III.

La complexité de la question des tunnels routiers ressort de l'exposé ci-dessus. Considérant les importantes conséquences financières qu'elle implique, nous partageons l'avis de la Commission, selon laquelle on ne peut détacher un projet particulier, en l'espèce celui du Grand-St-Bernard, du problème d'ensemble, mais qu'il est nécessaire, au contraire, de le traiter dans le cadre de la planification toute entière.

- 5 -

Par conséquent, une décision du Conseil fédéral dans cette affaire ne pourra être prise qu'au vu des résultats définitifs des recherches menées par la Commission pour la planification.

Cette opinion se fonde sur les considérations suivantes:

1. Bien que les gouvernements vaudois et valaisan, ainsi que le Conseil municipal de Lausanne préconisent le projet, la preuve n'est pas encore faite qu'il réponde à un réel besoin, ni qu'il puisse être rentable dans les années à venir. Le rapport préliminaire de l'Inspection des travaux publics amène à envisager ce projet avec quelque scepticisme.

2. Si la Confédération prêtait maintenant son appui diplomatique au projet, et par là son appui moral, cela aurait pour effet d'éveiller dans le public l'impression qu'il s'agit d'une entreprise pleine de promesses. Un éventuel échec financier de l'affaire conduirait certainement, vu l'importance des sommes en jeu, à une demande d'aide fédérale.

3. Dans leur requête, le Syndicat pour le percement du tunnel du Grand-St-Bernard et les cantons qui l'appuient ont expliqué qu'ils ne demanderaient de subvention fédérale que dans le cas où la Confédération prêterait un appui financier à d'autres projets. Etant donné qu'il n'est pas exclu qu'un tunnel soit un jour percé dans une partie des Alpes, avec une participation fédérale, le projet du Grand-St-Bernard comporte une requête indirecte pour obtenir des subventions. Cette circonstance oblige encore à traiter le projet dans le cadre du plan d'ensemble.

4. Bien que le Syndicat ait primitivement insisté sur le fait qu'il ne voulait pas concurrencer le projet du Mont-Blanc, ses démarches récentes montrent clairement qu'il s'agit bel et bien de le devancer et par là même de l'écarter. Les bons offices diplomatiques que la Confédération prêterait au Syndicat pourraient être interprétés, en Italie, en France et à Genève comme une tentative de torpiller le projet du Mont-Blanc - car il n'est pas concevable que des tunnels si proches l'un de l'autre répondent à un besoin et puissent être rentables. La question se pose ainsi de savoir s'il est justifié de faire concurrence à un projet étranger bien conçu au point de vue des cotes d'altitude (1'300 mètres) avec un projet suisse prévoyant un tunnel très élevé (1'900 mètres).

Vu ce qui précède, le Département de l'Intérieur propose au Conseil fédéral de

d é c i d e r :

- 6 -

1. Il ne peut être actuellement entré en matière sur la requête des Conseils d'Etat des cantons de Vaud et du Valais, du Conseil municipal de Lausanne et du Syndicat pour le percement d'un tunnel sous le Grand-St-Bernard, selon laquelle le Conseil fédéral devrait prêter ses bons offices diplomatiques pour mener immédiatement des négociations avec l'Italie, afin de constituer une société italo-suisse pour la construction du tunnel du Grand-St-Bernard.
2. La décision du Conseil fédéral à ce sujet doit être réservée jusqu'à ce que soit déposé le rapport de la Commission fédérale pour la planification du réseau routier concernant le besoin de tunnels routiers ouverts en hiver et les meilleures solutions à cet égard.
3. Il sera répondu aux Conseils d'Etat des cantons de Vaud et du Valais, au Conseil municipal de Lausanne et au Syndicat pour le percement du tunnel du Grand-St-Bernard selon le projet de lettre ci-joint (annexe A).

-----

Aux Conseils d'Etat des cantons de Vaud et du Valais;  
au Conseil municipal de la Ville de Lausanne;  
au Syndicat pour la réalisation du tunnel routier du Grand  
St-Bernard, Lausanne;  
(par lettres séparées) par les soins de la Chancellerie fédérale.

Extrait du procès-verbal au Département de l'intérieur (Inspection des travaux publics), en 15 exemplaires avec les pièces, et au Département politique pour son information.

Département fédéral de l'intérieur

Annexes page 7

Annexes:

- A. Projet d'une lettre du Conseil fédéral aux Conseils d'Etat des Cantons de Vaud et du Valais, au Conseil Municipal de la Ville de Lausanne et au Syndicat pour la réalisation du tunnel routier du Grand-St-Bernard
  1. Requête des Conseils d'Etat des Cantons de Vaud et du Valais, du Conseil Municipal de la Ville de Lausanne et du Syndicat pour la réalisation du tunnel routier du Grand-St-Bernard du 3 septembre 1955, adressée au Conseil fédéral
  2. Bericht des Oberbauinspektorates an das Eidg. Departement des Innern über die Frage des Baues eines Strassentunnels durch den Grossen St. Bernhard, sowie eines solchen durch den Mont Blanc (31. Mai 1949)
  - 3a. Zwischenbericht des Präsidenten der Expertenkommission (Saitzew/Iselin/Krapf) über den Bau eines Strassentunnels durch den Grossen St. Bernhard und eines solchen durch den Mont Blanc (4. Februar 1950)
  - 3b. Bericht von Oberstkorpskdt. Iselin über die Bedeutung eines Alpendurchstiches zur Verbindung der Schweiz mit dem Mittelmeerbecken in Kriegszeiten (30. Januar 1950)
  - 3c. Schlussbericht der Expertenkommission (Saitzew/Iselin/Krapf) über den Bau eines Strassentunnels durch den Grossen St. Bernhard und eines solchen durch den Mont Blanc (26. Juni 1951)
  4. Uebersichtskarte über die Projekte und Vorschläge für wintersichere Alpenübergänge
  5. Vorläufiger Bericht des Oberbauinspektorates an das Eidg. Departement des Innern zum Problem der Strassentunnel durch die Alpen (1. Juni 1953)
  - 6a. Bericht des Oberbauinspektorates über die Frage des Baues eines Strassentunnels durch den Grossen St. Bernhard (28. Juni 1955)
  - 6b. Nachtrag zum Bericht (6a) vom 28. Juni 1955 (6. Juli 1955)
  7. Einzugsgebiete der Alpenübergänge für den Winterverkehr (Ergebnisse der Untersuchungen des Oberbauinspektorates; 7a: Ausgangsort Mailand; 7b: Ausgangsort Turin)
  8. Graphische Darstellungen von Ergebnissen spezieller Verkehrszählungen (8a: 1953 auf 9 Alpenpässen; 8b: Ostern 1954 am Gotthard; 8c: 12.8.1954 auf dem Hauptstrassennetz)
  9. Gutachten über das Interesse des Fremdenverkehrs an wintersicheren Alpenübergängen; erstattet der Kommission des Eidg. Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes von Prof. Dr. Krapf (13. Februar 1956)