



VERTRETUNG
REPRÉSENTATION

Ambassade de Suisse

P a r i s .

BC	DZ	RV					
2.0/23.1							
EPD	201287	18					
Ref	p.B.11.31.F.1						

DPF
Organisations internationales
B e r n e .

Ihr Zeichen
Votre référence

Ihre Nachricht vom
Votre communication du

Unser Zeichen
notre référence

Datum
Date

p.B.11.31.F.1.

C.15.13.2.-SA/ba/ 20 décembre 1957.

Convention du 25 avril 1956,
Genève-Cointrin

En confirmation de mon télégramme de ce jour, j'ai l'honneur de vous faire savoir qu'après un débat qui a duré une heure et demie le Conseil de la République a adopté à main levée et sans opposition le projet de loi qui autorise le Président de la République à ratifier la Convention franco-suisse du 25 avril 1956 relative à l'aménagement de l'aérodrome de Genève-Cointrin. Ce texte avait été adopté en première lecture le 25 juillet 1957 par l'Assemblée nationale.

Après avoir ouï le rapport sur le fond présenté par M. Jean Bertaud au nom de la Commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, le Conseil a entendu celui de M. Marius Moutet, qui parlait au nom de la Commission des affaires étrangères. Vous trouverez ces deux textes joints ici.

La discussion s'ouvrit par une intervention de M. Durand-Réville (Gauche démocratique - 1er Collège du Gabon), qui a violemment critiqué la convention. Il estime que les prestations sont unilatérales et il a été jusqu'à dire : "Le compte ne me paraît pas bon". Cependant il déclare qu'il votera quand même la proposition de l'

*autobrevet
nom 8.9.58*



Il forme également le voeu que la France revienne sur la question des zones, si onéreuses pour elle. Le tunnel du Mont-Blanc devrait être une occasion de reprendre la question.

M. Ruin (MRP - Haute Savoie) insiste à son tour sur la question des zones. Il regrette que celle-ci n'ait pas été abordée à l'occasion de la signature de la convention en question. Il remarque qu'Annamasse, qui n'est pas compris dans cette zone, a triplé en quelques années et que le cordon douanier émerge par 300 millions au budget français. Il pense que le précédent historique doit céder le pas à des considérations plus actuelles et demande qu'on recherche une occasion de reprendre le problème des zones.

M. Pinton, ancien Ministre, à son tour déclare que la question des zones n'est qu'un aspect du problème. La France a fait des sacrifices beaucoup plus importants que ceux auxquels la Suisse a consenti. D'autre part, il n'est pas du tout satisfait de l'arrangement qui est signé entre les compagnies aériennes. Passant à un autre sujet, il aborde la question du Grand Saint-Bernard. Alors que l'on croyait du côté français que ce projet était abandonné, il semble au contraire que du côté suisse on cherche à en poursuivre la réalisation. Enfin il a cru devoir remarquer que l'agrandissement de l'aéroport de Genève se faisait au détriment des autres aérodromes de province, en particulier de celui de Lyon.

M. le rapporteur Moutet est intervenu alors pour dire en substance que si Strasbourg avait pris l'initiative, il est probable que l'aéroport de Bâle - Mulhouse ne se serait pas construit.

M. Laurent-Thouverey (Gauche démocratique - Jura) voudrait savoir si l'Automobile-Club du Haut-Jura recevra une indemnité pour une construction dont il

- 3 -

est propriétaire et qui sera expropriée. Revenant sur la question des zones, il estime que Genève a beaucoup perdu à la suite de leur institution et qu'elle le sait.

M. Litaise (Gauche démocratique - Ain) prie le Conseil de ne pas mélanger les questions. Il estime que l'accord n'est pas si mauvais, que, s'agissant de la question des zones franches, il croit pouvoir dire que Genève serait prêt à renoncer à leur institution, mais que la Suisse étant un Etat fédératif, la question doit être tranchée par le pouvoir central.

M. Bonnefous (Ministre des transports) intervenant alors dans le débat a dressé la liste des avantages que la France tirera de la convention. Celle-ci lui paraît très équitable. Toutefois, il s'est déclaré d'accord de relier le problème des zones franches aux prochaines négociations franco-suissees. S'agissant du Mont-Blanc il a déclaré qu'il était tout près de réussir dans sa recherche d'investissements privés pour la réalisation du tunnel et que les travaux pourraient commencer probablement en 1958. Selon lui, le tunnel pourrait être une occasion de reparler de la question des zones franches. Il en a d'ailleurs entretenu déjà son collègue des Affaires étrangères. Il relève enfin que sur 40 propriétaires intéressés, 3 seulement n'ont pas encore traité. Il espère vivement qu'ils arriveront prochainement à un accord amiable.

Cette intervention a marqué la fin du débat, l'article unique du projet a été accepté tacitement et l'ensemble de la loi voté à main levée, comme je l'ai relevé au début de cette communication.

2 annexes

L'Ambassadeur de Suisse :

P. Micheli