

FEUILLE FÉDÉRALE

110° année

Berne, le 31 octobre 1958

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 80 francs par an;
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement
Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

7681

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le percement d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard

(Du 21 octobre 1958)

Monsieur le Président et Messieurs,

Le 23 mai 1958, des représentants des gouvernements suisse et italien signèrent à Berne, sous réserve de ratification, une convention entre la Confédération suisse et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard. Le même jour, des représentants des cantons de Vaud et du Valais s'engagèrent également, par convention avec la Confédération, à décharger les autorités fédérales de toute responsabilité financière en ce qui concerne tant la construction que l'exploitation de ce tunnel.

L'œuvre que se proposent d'entreprendre les deux sociétés constructrices reliera, en traversant les Alpes, les vallées d'Entremont, côté suisse, et du Grand-Saint-Bernard, côté italien, et établira une communication directe entre le réseau routier de la Suisse romande et celui de l'Italie du Nord.

Nous commencerons ce message par un aperçu historique. Nous vous décrirons ensuite comment le projet a été conçu, étudié, mis au point et de quelle manière se sont engagées et poursuivies les négociations à son sujet entre la Confédération et les cantons de Vaud et du Valais ainsi que la municipalité de Lausanne. Elles furent le prélude à une négociation internationale avec l'Italie, dont l'aboutissement est la convention italo-suisse du 23 mai 1958. Enfin, après une brève analyse de cette convention et de celle qui a été passée entre la Confédération et les cantons de Vaud et du Valais, nous vous exposerons l'aspect technique et financier du projet.



APERÇU HISTORIQUE

Le col du Grand-Saint-Bernard a un passé prestigieux. Il remonte aux Romains, qui transformèrent l'étroit sentier des Gaulois en une large voie principale de liaison militaire et commerciale avec l'Helvétie, la Germanie et une grande partie de la Gaule septentrionale. Ce col joua, jusqu'au XV^e siècle, un rôle important dans les relations de la Méditerranée avec le Nord. Par la suite, son importance diminua et il fut délaissé au profit d'autres cols, dont l'aménagement était meilleur que le sien. Pourtant, la traversée des Alpes est, à cet endroit, à la fois étroite, aisée, rapide et sans contre pente. Martigny, ville située le plus au sud de la Suisse du nord des Alpes, ne se trouve en effet séparée d'Aoste que par 80 kilomètres.

L'idée de raccourcir le trajet de ce col est relativement récente. Elle remonte à 1839, où, pour la première fois, il fut question d'un tunnel reliant Martigny à Aoste. On songea au passage des Alpes dans ce secteur à l'effet de développer les échanges commerciaux et culturels avec l'Italie.

En 1873, Henri Lefèvre et Juvénal Dorsaz de Liddes proposèrent la construction d'un tunnel ferroviaire de 5,8 km sous le col de Menouve, à l'altitude de 1815 mètres. Quelques années plus tard, soit en 1884, le baron de Vauthéleret présenta un autre projet ferroviaire sous le Grand-Saint-Bernard; il envisageait un tunnel d'une longueur de 9500 mètres à une altitude de 1620 mètres. Faute de moyens financiers, aucun de ces projets ne vit jamais le jour.

De toute manière, le percement des tunnels ferroviaires du Saint-Gothard puis du Simplon firent disparaître l'intérêt qu'avait présenté pendant un temps l'idée d'un percement sous le Grand-Saint-Bernard.

Dans la première moitié du XX^e siècle, on assista au développement de l'automobile, qui devint bientôt un facteur important de la vie économique de chaque pays. La construction des routes prit alors un essor considérable. Chaque vallée s'efforça d'aménager une voie de communication qui procurerait à ses habitants les avantages du trafic. Il n'est dès lors pas étonnant qu'en 1936, un ingénieur de Turin, en collaboration avec un bureau technique suisse, présenta un projet de tunnel routier, ouvert toute l'année, reliant directement Martigny à Aoste en passant sous le col de Ferret.

Le canton du Valais marqua immédiatement l'intérêt qu'il portait à la réalisation d'une telle idée en accordant, le 3 juin 1938, l'autorisation et les déclarations d'utilité publique nécessaires à la construction et à l'exploitation d'un tunnel routier et de ses voies d'accès. La deuxième guerre mondiale allait cependant interrompre momentanément la poursuite de ce projet.

PÉRIODE 1946-1958

Le 29 août 1946, se constitua à Lausanne, sous les auspices de la chambre de commerce vaudoise, une commission suisse pour l'étude et la

construction d'un tunnel routier transalpin reliant Martigny à Aoste. En décembre de la même année, diverses personnalités des régions italiennes intéressées à la réalisation de ce projet créaient un comité d'initiative à Turin. Milan suivit ce mouvement au début de 1947. Cette même année, la chambre de commerce vaudoise à Lausanne organisait une première réunion de la «commission romande pour le tunnel routier transalpin Suisse-Italie». Plusieurs projets furent mis en discussion. Le 28 août 1947, cette commission adressa au Conseil fédéral une lettre précisant quelle avait été jusqu'alors son activité. On y lisait notamment: «Avant de passer à l'étude du projet définitif, notre comité d'action a estimé qu'il était indispensable que, dans l'état actuel de la question, celle-ci soit portée à la connaissance du Conseil fédéral, ainsi que des divers départements intéressés, afin qu'ils puissent se rendre compte de l'importance et de l'intérêt national de ce projet, tout particulièrement si l'on considère le projet du percement du Mont-Blanc qui, s'il est exécuté seul, détournerait de la Suisse un trafic important.»

Le Conseil fédéral chargea le département de l'intérieur, c'est-à-dire l'inspection fédérale des travaux publics, d'examiner le projet en question. Ses conclusions furent négatives. Un groupe d'experts *ad hoc*, créé par le département de l'intérieur, étudia ensuite le rapport de l'inspection fédérale des travaux publics sous l'angle du tourisme, de l'économie des transports et de la défense nationale et arriva aux mêmes conclusions. Cette opinion officielle ne découragea cependant pas les promoteurs du projet, qui fondèrent d'ailleurs, le 27 mars 1951, le «syndicat pour la réalisation du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard», présidé par M. Maurice Troillet, ancien conseiller d'Etat et député aux chambres fédérales. Sous son impulsion, ils continuèrent à insister auprès des autorités fédérales pour que leurs requêtes fussent prises en considération.

Finalement, le département politique s'informa, en 1953, de l'attitude qu'adopteraient les Italiens à l'égard du percement d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard. Le palais Chigi répondit que le gouvernement italien voyait avec sympathie une telle initiative. Au début de l'année 1955, un avant-projet faisant mention d'une liaison Bourg-Saint-Pierre/Saint-Rhémy par une route couverte complétée d'un tunnel routier, était remis aux autorités fédérales.

En septembre 1955, les conseils d'Etat de Vaud et du Valais, la municipalité de Lausanne et le syndicat pour la réalisation du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard s'adressèrent conjointement au Conseil fédéral pour lui demander d'engager des négociations diplomatiques avec l'Italie, en vue de permettre la constitution d'une société italo-suisse qui assurerait l'exécution du percement d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard. Il était précisé qu'il ne serait pas sollicité de subvention fédérale pour la réalisation de cette œuvre. Les deux cantons insistaient également sur la

grande importance de ce tunnel pour la Suisse et tout particulièrement pour la Suisse occidentale, qui risquait d'être complètement mise à l'écart du trafic du nord au sud de l'Europe par le tunnel du Mont-Blanc.

Pour la première fois, les cantons déclaraient officiellement qu'aucune aide directe ne serait demandée à la Confédération pour la construction de ce tunnel.

Il ne fut cependant pas possible de donner une suite immédiate aux sollicitations des cantons de Vaud et du Valais, de la municipalité de Lausanne et du syndicat d'initiative, le Conseil fédéral ne désirant pas se prononcer avant que la commission du département de l'intérieur pour l'étude du plan d'ensemble du réseau des routes principales se soit exprimée sur l'opportunité du projet. Les promoteurs suisses et italiens du projet multiplièrent leurs démarches. Ils furent même reçus à Rome par M. Martino, alors ministre des affaires étrangères italien, et vinrent à Berne en décembre 1955, où M. Max Petitpierre, alors président de la Confédération, leur accorda une audience. À cette occasion, ils confirmèrent que le financement de l'œuvre était assuré, du côté italien, par une initiative privée et, du côté suisse, par les pouvoirs publics des cantons et communes intéressés au projet.

En mai 1956, les Conseils d'Etat de Vaud et du Valais et la municipalité de Lausanne intervenaient à nouveau auprès du Conseil fédéral. Ils lui demandaient de prêter ses bons offices sur la base de l'article 10, 1^{er} alinéa, de la constitution fédérale, afin qu'une prise de contact ait lieu entre le gouvernement italien et une délégation du Conseil fédéral.

En juillet 1956, la commission pour l'étude du plan d'ensemble du réseau routier s'occupa du problème des tunnels transalpins devant assurer le trafic de transit en hiver. Elle disposait pour ses délibérations des études de l'inspection fédérale des travaux publics. Elle avait en outre en main des consultations sur l'intérêt que présentent les passages alpins pour le tourisme étranger et les entreprises de transport de marchandises, des études concernant la possibilité d'améliorer le transport des véhicules automobiles par chemin de fer et, enfin, les avis des principaux groupements économiques et associations professionnelles intéressés. Après avoir examiné le problème dans son entier et les propositions en discussion, la commission pour l'étude du plan d'ensemble du réseau routier formula la proposition suivante à l'intention du département de l'intérieur:

«La ligne du Simplon, complètement aménagée pour le transbordement des véhicules à moteur en hiver, pouvant suffire à assurer jusque vers 1980 l'ensemble du trafic présumable par lequel seront sollicités les cols alpestres dans la région supérieure du Rhône, il n'existe pas, pour le moment, du point de vue du trafic, de nécessité urgente de construire un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard.

Cependant, la construction d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard peut encore se justifier du point de vue économique, au cas où le tunnel routier sous le Mont-Blanc ne serait pas construit.

Toutefois, si le tunnel sous le Mont-Blanc se réalise, l'autonomie financière du tunnel sous le Grand-Saint-Bernard ne semble pas, dans un avenir prochain, pouvoir être garantie par la perception de taxes de passage acceptables.»

Malgré cette prise de position, les cantons de Vaud et du Valais, la municipalité de Lausanne et le syndicat pour la réalisation du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard persistèrent dans leur détermination de construire l'ouvrage projeté et firent une nouvelle démarche auprès du Conseil fédéral. Dans sa séance du 30 novembre 1956, celui-ci décida de donner suite à la requête des cantons de Vaud et du Valais en prêtant ses bons offices pour l'ouverture de négociations avec l'Italie en vue de la création d'une société italo-suisse pour la construction du tunnel sous le Grand-Saint-Bernard. Mais il était précisé qu'en engageant les négociations, la Confédération spécifierait qu'elle n'assumerait aucune responsabilité quant aux conséquences financières pouvant découler de l'exécution du projet et de l'exploitation du tunnel.

Au début de 1957, le gouvernement italien accepta la suggestion du Conseil fédéral; des négociations eurent lieu à Rome, en septembre de la même année. A cette occasion, un premier projet de convention italo-suisse fut élaboré.

Deux questions d'ordre juridique, qui s'étaient posées d'ailleurs dès le début, durent ensuite être examinées attentivement, à savoir:

- 1° La convention avec l'Italie devrait-elle être conclue par la Confédération en son propre nom ou au nom des cantons intéressés ?
- 2° La convention devrait-elle prévoir une disposition permettant à la société chargée de l'exploitation de prélever des droits de péage ?

1. Le Conseil fédéral, dans sa décision du 30 novembre 1956, prévoyait que la convention serait signée au nom des cantons, étant donné que ceux-ci avaient pris l'initiative dans cette affaire. Toutefois, après les négociations de Rome, il apparut préférable que cette convention avec l'Italie soit conclue au nom de la Confédération. En effet, le projet d'accord mis au point avec les autorités italiennes contenait plusieurs dispositions relevant de la compétence des autorités fédérales. D'autre part, on se rendit compte que l'ouverture d'une nouvelle voie de communication internationale au moyen d'un tunnel routier à travers les Alpes était une entreprise dépassant le caractère local et régional, seul cadre dans lequel une convention pourrait être conclue au nom des cantons, selon l'interprétation de l'article 9 de la constitution fédérale. Enfin, même si la convention italo-suisse était conclue au nom des cantons intéressés, la Confédération

devrait répondre envers le gouvernement italien de toute violation de cet acte international par les cantons.

Les cantons de Vaud et du Valais acceptèrent cette nouvelle manière de voir des autorités fédérales, qu'ils reconnurent pertinente, et c'est en son propre nom que la Confédération signa la convention dont il s'agit, le 23 mai dernier.

2. L'article 6 de la convention italo-suisse prévoit le prélèvement de droits de passage à travers le tunnel. Cette disposition apparaissait, tout d'abord ne pas se conformer à l'article 30, 2^e alinéa, de la constitution fédérale, généralement interprété comme impliquant l'interdiction de percevoir des péages. Cependant, une situation juridique nette est intervenue du fait de l'introduction dans la constitution de l'article 37, 2^e alinéa, approuvé en votation populaire le 6 juillet 1958 et abrogeant l'article 30, 2^e alinéa, susmentionné. La nouvelle disposition constitutionnelle est ainsi conçue: «Des taxes ne peuvent être perçues pour l'usage des routes ouvertes au trafic public dans les limites de leur destination. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions dans des cas spéciaux.» Etant donnée cette disposition, plus aucune objection ne subsistait dès lors, à ce que soit maintenue dans la convention la clause stipulée à l'article 6, disposant que la perception de taxes de passage sera prévue dans les actes de concession. Il n'y a pas de doute en effet que l'article constitutionnel précité, en parlant de «cas spéciaux», pour lesquels pourrait être accordé le droit de percevoir des taxes, vise principalement les tunnels routiers.

Nous avons donc inséré dans le projet d'arrêté fédéral approuvant la convention italo-suisse un article autorisant la perception de taxes de passage. Conformément à l'article 37, 2^e alinéa, de la constitution, l'Assemblée fédérale aurait la compétence non seulement d'autoriser, en principe, la perception de taxes, mais aussi d'en fixer les montants maximums. En règle générale, une telle autorisation ne peut être accordée que dans des limites précises: pour prendre une décision à ce sujet, il faut en effet peser les intérêts en jeu et, notamment, les besoins du trafic, auquel on ne saurait imposer des taxes trop lourdes. Or, il est clair que l'appréciation des intérêts en jeu n'est possible que si la discussion porte sur des taxes dont l'ordre de grandeur est connu. Dans le cas présent il serait cependant justifié que l'Assemblée fédérale délègue sa compétence à l'autorité concédante, ceci pour les motifs suivants:

Tout d'abord, le montant de ces taxes ne sera pas fixé par une entreprise privée, mais par une autorité cantonale qui, par la nature des tâches dont elle est chargée, doit tenir compte de tous les intérêts en cause. En outre, aux termes de l'article 9 de la convention conclue entre la Confédération et les cantons de Vaud et du Valais, les actes de concession devront être établis d'entente avec les autorités fédérales; celles-ci auront ainsi la

possibilité de s'opposer à la fixation de droits trop élevés. Enfin, des considérations ayant trait à l'exploitation de l'entreprise empêcheront que les taxes soient augmentées au-delà d'une limite supportable.

ANALYSE DE LA CONVENTION ITALO-SUISSE

La construction du tunnel sera exécutée par une société suisse et une société italienne, tandis que l'exploitation de l'ouvrage sera assurée par une entreprise unique créée par ces deux sociétés sous forme de société anonyme. Celle-ci aura son siège en Suisse, et le conseil d'administration sera composé par moitié de ressortissants suisses et de ressortissants italiens. Le personnel d'exploitation et d'entretien sera formé autant d'Italiens que de Suisses. Cette règle ne sera, en revanche, pas observée en ce qui concerne le personnel spécialisé, chargé de la ventilation (art. 1^{er} et 2).

Les deux gouvernements se consulteront quant à l'établissement des concessions, dont le contenu devra être aussi semblable que possible. Il ne pourra être modifié qu'après consultations réciproques. Les concessions prendront fin 70 ans après la réception des travaux; le tunnel deviendra ensuite propriété des personnes morales de droit public désignées par les deux Etats (art. 3 et 4).

Les eaux et minéraux trouvés lors de la construction seront attribués d'après la législation de l'Etat sur le territoire duquel la découverte aura été faite (art. 5).

La question de la perception de droits de passage sera réglée par les concessions. En ce qui concerne la fixation de la frontière, la commission déjà constituée pour l'entretien de la frontière entre les deux Etats prendra les mesures nécessaires (art. 6 et 7).

Des accords particuliers pourront, d'autre part, être conclus en vue de régler les questions de douane, de police, monétaires, fiscales et sociales. Une commission mixte veillera au bon fonctionnement de la convention et sera composée de quatre membres suisses et de quatre membres italiens. Les différends éventuels entre les deux gouvernements au sujet de l'interprétation et de l'application de la convention seront réglés conformément au traité italo-suisse du 20 septembre 1924, relatif à la conciliation et au règlement judiciaire. La convention est soumise à la procédure de ratification et entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification (art. 8, 9, 10 et 11).

ANALYSE DE LA CONVENTION ENTRE LA CONFÉDÉRATION ET LES CANTONS

Comme nous l'avons indiqué au début de ce message, une convention a été également signée le 23 mai 1958 entre la Confédération et les cantons de Vaud et du Valais, afin de définir clairement les positions respectives

de chacun. Nous estimons indiqué pour compléter votre documentation, de vous en donner un aperçu :

Après avoir constaté que la convention italo-suisse a été négociée et conclue sur l'initiative des cantons de Vaud et du Valais, l'accord énonce le principe selon lequel la Confédération est déchargée de toute responsabilité financière en ce qui concerne la construction et l'exploitation du tunnel (art. 1^{er} et 2).

Quant aux objets de sa compétence, la Confédération prendra toutes dispositions utiles dans l'intérêt de l'ouvrage, notamment pour ce qui a trait à la détermination de la frontière dans le tunnel et au contrôle de douane. Les autorités cantonales seront tenues au courant. Pour le contrôle de police, les mesures nécessaires seront prises d'un commun accord (art. 3, 4 et 5).

Par ailleurs, toutes responsabilités prises par la Confédération, dans cette affaire, sur le plan international, seront assumées, sur le plan interne, par les cantons de Vaud et du Valais (art. 6).

Les concessions seront établies par les autorités cantonales, d'entente avec les autorités fédérales; les services cantonaux pourront se mettre directement en rapport à ce sujet avec les autorités italiennes (art. 9 et 10).

Les autorités cantonales désigneront les membres de la délégation suisse au sein de la commission mixte italo-suisse chargée de l'application de la convention entre la Suisse et l'Italie. Les autorités fédérales nommeront leurs délégués pour les questions qui sont de leur ressort. De même, il appartiendra aux autorités fédérales de prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires, d'entente avec les autorités cantonales, en ce qui concerne l'application de la procédure de conciliation et d'arbitrage (art. 11 et 12).

ASPECT TECHNIQUE DU PROJET

Selon les indications du syndicat d'initiative pour la réalisation du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard, le projet comprend le tronçon qui relie Bourg-Saint-Pierre à Saint-Rhémy.

Au nord de Bourg-Saint-Pierre, à 1630 mètres environ, une route-galerie de 7 mètres de largeur de chaussée, à 6 pour cent de pente, se développera jusqu'à l'entrée du tunnel. Elle longera le lac que va créer le barrage des Toules aménagé par les «Forces motrices du Grand-Saint-Bernard» et qui recouvrira la Cantine de Proz; à la Cantine d'En-Haut débutera le tunnel routier lui-même.

Sur le versant sud, une autoroute couverte supprimera tous les lacets rencontrés sur la route d'accès n° 27. Son point de départ se trouvera à la cote 1540 mètres, au-dessous de Saint-Rhémy. Elle se développera sur 9670 mètres de longueur. Sa largeur sera de 9 mètres, sa pente inférieure à 5 pour cent. Elle passera sous la route actuelle à son kilomètre 26,

traversera le torrent du Grand-Saint-Bernard pour rejoindre directement l'entrée du tunnel. Elle constituera l'amorce de l'autoroute Grand-Saint-Bernard-Aoste-Turin-mer, qui est projetée par l'Italie.

Cette solution réduira considérablement les frais de percement: le tunnel proprement dit n'aura, en effet, que 5854 m 34.

L'embouchure nord du tunnel se trouvera à la Cantine d'En-Haut, à la cote 1918. L'entrée sud sera à la cote 1875.

L'altitude relativement élevée est imposée par la topographie du terrain et le barrage des Toules, mais cet inconvénient est en partie supprimé par la route couverte.

Selon le syndicat d'initiative, les conditions géologiques, qui ont fait l'objet d'études approfondies, sont favorables: la zone en question appartient au régime des roches cristallines sans calcaire marneux (argileux), ni marne, ni schiste argileux friable. Cette qualité de la roche permet une excavation idéale et un avancement à plein profil. Quant à l'infiltration des eaux, des surprises ne sont, paraît-il, pas à craindre.

Le profil du tunnel a été étudié, selon les indications du syndicat d'initiative, tant en fonction de la circulation que de la ventilation et de la géologie. La chaussée sera de 7 m 50 de large et de 4 m 50 de haut. De chaque côté courra un marchepied de 0 m 90 de large. La pente du côté suisse sera de 0,2 pour cent et du côté italien de 1,69 pour cent.

Dans un tunnel routier, la ventilation constitue un élément primordial, les véhicules en circulation dégageant de l'oxyde de carbone. La technique la plus parfaite en cette matière exige que l'élimination de l'air vicié et l'amenée de l'air frais se fassent pas des canalisations totalement séparées du pertuis de roulement: c'est la ventilation du type transversal. C'est selon ce système que sera aménagé le tunnel.

L'électricité sera soit achetée, soit produite par une petite usine que la société pourrait construire à proximité du tunnel.

Aux deux entrées du tunnel se trouveront un bâtiment administratif et une place de stationnement, qui, en Suisse, aura 10 000 mètres carrés.

COÛT DU PROJET

Vu les différences qui existent entre la Suisse et l'Italie sur le plan financier et social, les syndicats suisse et italien ont fini par convenir que chaque société exécuterait l'aménagement lui incombant et en assumerait le coût total, aucun devis général ne pouvant être établi. En revanche, une coordination technique sera assurée entre l'exécution suisse et italienne. Conformément à ces accords, la société suisse exécutera et paiera le coût de l'aménagement de l'entrée du tunnel jusqu'à la cheminée centrale comprise, qu'elle construira avec un subside italien; notons que pour la route d'accès, l'Etat du Valais en assumera l'infrastructure et les protections

contre les avalanches; la société suisse sera responsable de la couverture de la route. Quant à la société italienne, elle s'est engagée à aménager tout le secteur sud dès la cheminée centrale jusqu'au-dessous de Saint-Rhémy.

En ce qui concerne la partie suisse, voici brièvement à combien sont évalués les frais de première installation à sa charge, selon les données du syndicat d'initiative.

1. Couverture de la route d'accès sur 5230 mètres (chaussée 7 mètres)	Fr. 6 630 000
2. Tunnel de 2960 m 74 et deux cheminées, installations mécaniques et électriques correspondant à un trafic de 250 véhicules à l'heure, installation d'éclairage, de signalisation et de ventilation, de téléphone, etc.	19 800 000
La dépense suisse s'élèverait, du côté suisse, à approximativement	<u>26 430 000</u>

Le coût à la charge de la société italienne est de 4 450 000 000 liras, c'est-à-dire à peu près 35 millions de francs suisses.

LES DÉPENSES D'EXPLOITATION

La ventilation joue un rôle important dans l'exploitation d'un tunnel routier. Mais il faut encore de l'électricité pour la faire fonctionner, un service de contrôle, de dépannage et de circulation en même temps que l'éclairage parfait du souterrain assurant la transition avec la lumière du jour. Enfin restent la peinture, l'entretien, le nettoyage. Il y a donc des dépenses d'exploitation annuelles. En voici le tableau:

1. Dépenses pour le personnel:	Fr.
a. administratif, commercial et technique	50 000
b. receveurs, contrôleurs, personnel supplémentaire, charges sociales	202 000
2. Dépenses d'exploitation de l'usine électrique, courant électrique	179 700
3. Téléphone, jeep, lampes, peinture, entretien, nettoyage	121 600
4. Frais généraux	<u>106 700</u>
Dépenses totales d'exploitation	<u>660 000</u>

soit à charge du côté suisse en 1961: 330 000 francs.

À ces dépenses d'exploitation s'ajoutent les frais du service de l'emprunt qui, en comptant l'intérêt à 4 $\frac{1}{4}$ pour cent, absorbent 722 500 francs pour un total de 17 millions de francs. D'autre part, les frais de premier établissement grèveront les comptes des cinq premiers exercices à raison de 384 000 francs.

Le total des charges s'établit donc à 1 436 500 francs par année, dès 1961.

FINANCEMENT DU PROJET

Comme il a été prévu aux articles 1^{er} et 2 de la convention entre la Suisse et l'Italie, la construction de l'ouvrage sera confiée à une société suisse et à une société italienne. Cette dernière, fondée le 29 novembre 1957, est la SITRASB *Società italiana per il traforo del Gran San Bernardo*, dont le siège est à Turin. Son capital social est de deux milliards de lires; il a été entièrement souscrit à raison d'un milliard par la province de Turin, la ville de Turin et la vallée d'Aoste, et un milliard par la maison FIAT. Un emprunt public sera lancé, le moment venu, en Italie par cette société pour couvrir le total des dépenses occasionnées par la réalisation de l'œuvre.

Quant à la société suisse, elle sera créée sous peu, sous la raison sociale de Tunnel du Grand-Saint-Bernard S. A. Son capital social sera de 10 millions de francs, souscrit à raison de $\frac{2}{6}$ par le canton du Valais, $\frac{3}{6}$ par le canton de Vaud et $\frac{1}{6}$ par la ville de Lausanne. Est réservée l'augmentation du capital-actions par appel à d'autres souscripteurs. La société suisse aura recours à l'émission d'un emprunt public de l'ordre de 16 à 19 millions de francs, pour satisfaire aux exigences financières de la réalisation de l'ensemble de l'œuvre, y compris les frais de premier établissement.

Le Grand conseil du canton du Valais a accepté à l'unanimité, le 25 juin 1958, le décret du 10 mai 1958 autorisant le Conseil d'Etat à souscrire pour 3 millions 350 000 francs au maximum d'actions de la société en formation avec le canton de Vaud, la ville de Lausanne et d'autres souscripteurs éventuels.

Quant au canton de Vaud, le Grand conseil a ratifié à l'unanimité, le 3 septembre 1958, sur proposition du Conseil d'Etat, la convention, du 23 mai 1958, entre la Confédération et les cantons du Valais et de Vaud, et la convention, du 27 juin 1958, entre les deux cantons et la commune de Lausanne. Il a, en même temps, autorisé le Conseil d'Etat à participer, pour un montant de 5 millions de francs, au capital-actions de la société en formation pour la construction du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard.

Pour sa part, le conseil communal de Lausanne, sur le préavis de la municipalité du 24 juin 1958, a ratifié, le 7 juillet 1958, la convention passée entre le canton du Valais, le canton de Vaud et la ville de Lausanne, au sujet de la participation financière de la commune de Lausanne à la création de la société suisse chargée de la construction du tunnel du Grand-Saint-Bernard. A cet effet, il lui a accordé un crédit de 1 650 000 francs pour la souscription des actions.

CONCLUSION

Comme vous avez pu vous en rendre compte à la lecture de ce message, l'œuvre que se proposent d'entreprendre les deux sociétés constructrices

est de grande envergure. Les promoteurs du projet n'ont pas craint de prendre cette initiative hardie, qui contribuera à améliorer les communications entre la Suisse et l'Italie. Il est difficile de faire, dès aujourd'hui, des pronostics sur ce que pourra être le trafic à travers le futur tunnel du Grand-Saint-Bernard. Les opinions divergent d'ailleurs sur ce point. L'étude entreprise par la maison FIAT, intéressée financièrement à l'œuvre, est très optimiste. Les conclusions de la commission du département fédéral de l'intérieur pour l'étude du plan d'ensemble du réseau des routes principales sont beaucoup plus réservées.

Les gouvernements suisse et italien ont décidé de ne pas participer financièrement à la construction et à l'exploitation du tunnel sous le Grand-Saint-Bernard. Estimant cependant qu'il y avait un intérêt à prêter l'appui qui leur était demandé, ils ont joué, dans cette affaire, un rôle d'intermédiaire entre les deux groupements intéressés, en concluant une convention qui constitue le cadre juridique indispensable sur le plan international pour la réalisation de l'ouvrage en question.

A la lumière des considérations qui précèdent, nous avons l'honneur de vous proposer d'approuver la convention, du 23 mai 1958, entre la Confédération suisse et la République italienne relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard, et, en adoptant le projet d'arrêté ci-joint, de nous autoriser à la ratifier.

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

Berne, le 21 octobre 1958.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Pour le président de la Confédération,

Etter

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

la convention entre la Confédération suisse et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 37, 2^e alinéa, et 85, chiffre 5, de la constitution;

vu la convention passée le 23 mai 1958 entre la Confédération et les cantons de Vaud et du Valais, déchargeant les autorités fédérales de toute responsabilité financière tant pour la construction que pour l'exploitation du tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard;

vu le message du Conseil fédéral du 21 octobre 1958,

arrête:

Article premier

Est approuvée la convention conclue le 23 mai 1958 entre la Confédération suisse et la République italienne au sujet de la construction et de l'exploitation d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard.

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier cette convention.

Art. 2

La société qui sera chargée de l'exploitation du tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard est autorisée à percevoir des taxes de passage, dont les montants maximums seront fixés dans les actes de la concession.

Art. 3

Le présent arrêté est soumis aux dispositions de l'article 89, 3^e alinéa, de la constitution fédérale concernant le referendum en matière de traités internationaux.

CONVENTION

entre

la Confédération suisse et la République italienne relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

ET

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

ayant reconnu que le percement d'un tunnel routier reliant à travers le massif du Grand-Saint-Bernard les localités de Bourg-Saint-Pierre et de Saint-Rhémy est de nature à améliorer les communications entre les deux pays, ont résolu de conclure à cet effet une convention et ont, en conséquence, nommé pour leurs Plénipotentiaires, à savoir :

Le Conseil fédéral suisse:

Monsieur Jean de RHAM, Ministre plénipotentiaire, Chef de la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral;

Le Président de la République italienne:

Monsieur Maurilio COPPINI, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire d'Italie en Suisse,

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Les Hautes Parties Contractantes conviennent de permettre la création d'une communication routière entre les territoires suisse et italien par la construction d'un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard. A cet effet, elles s'engagent à faire concéder par les autorités compétentes, chacune pour la partie de sa compétence respective, aux deux sociétés prévues à l'alinéa premier de l'article suivant, l'exécution du percement du tunnel du Grand-

Saint-Bernard sur la base du projet technique qui aura été approuvé par les autorités compétentes des deux Etats. Elles s'engagent, en outre, à faire concéder l'exploitation du tunnel à l'entreprise unique prévue au deuxième alinéa de l'article suivant.

Article 2

La construction de l'ouvrage visé à l'article premier sera confiée à une société suisse et à une société italienne, qui exécuteront chacune la moitié de la longueur totale du tunnel aux termes des modalités fixées par lesdites sociétés, tandis que la construction des deux tronçons routiers d'accès sera assurée par les deux sociétés sur les territoires nationaux respectifs.

L'exploitation de l'ouvrage visé à l'article premier sera assurée par une entreprise unique créée sous forme de société anonyme par les deux sociétés prévues au premier alinéa du présent article, lesquelles souscriront chacune par moitié le capital social.

La société anonyme visée à l'alinéa 2 du présent article aura son siège légal en Suisse. Le conseil d'administration, les autres organes administratifs et la direction de la société se composeront par moitié de ressortissants suisses domiciliés en Suisse et par l'autre moitié de ressortissants italiens.

Le Président du conseil d'administration, nommé pour cinq ans, sera alternativement suisse et italien.

Il aura voix prépondérante.

Le personnel d'exploitation et d'entretien comprendra, en principe, à grade égal, autant de Suisses que d'Italiens.

Par dérogation, le personnel chargé de la ventilation pourra être du personnel spécialisé que la société agréera sans être tenue par la règle de l'alinéa précédent.

Article 3

Le Gouvernement suisse et le Gouvernement italien se concerteront sur les dispositions de la concession accordée par les autorités compétentes des deux Etats et du cahier des charges qui s'y trouvera annexé, ainsi que sur toute modification des concessions.

Ils s'efforceront de fixer de part et d'autre des dispositions aussi semblables qu'il sera possible et n'y apporteront par la suite de modification qu'après s'être concertés.

Les concessions prendront fin soixante-dix ans après la date fixée d'un commun accord entre les Gouvernements suisse et italien dès la réception des travaux.

Article 4

Lorsque les concessions prendront fin, le tunnel deviendra propriété commune et indivisible des deux Etats ou des personnes morales de droit public que chaque Etat pourra désigner de par sa législation interne; il sera exploité en commun, à égalité de droits et de charges.

Les modalités de la gestion commune feront l'objet d'un accord préalable entre les deux parties contractantes.

Article 5

Les eaux et les minéraux utiles trouvés au cours de la construction de l'ouvrage seront attribués d'après la législation de l'Etat sur le territoire duquel la découverte aura été faite, quelle qu'ait été la société inventrice.

Article 6

La perception de droits de péage à travers le tunnel par la société concessionnaire sera prévue dans les actes de concession à octroyer par les autorités compétentes des deux Etats.

Article 7

La frontière italo-suisse à l'intérieur du tunnel sera fixée par l'intersection de l'axe du tunnel avec la verticale abaissée d'un point du tracé de la frontière à ciel ouvert.

La commission permanente pour l'entretien de la frontière italo-suisse sera chargée par les deux gouvernements d'effectuer les opérations nécessaires en vue de la fixation et de la démarcation de la frontière à l'intérieur du tunnel.

En cas de différend entre les délégations suisse et italienne au sein de la commission mixte, il y aura lieu de recourir à la décision des deux gouvernements.

La commission mixte adressera aux deux gouvernements chaque année un compte rendu documenté sur son activité.

Article 8

Les questions de douane, de police, monétaire, fiscales et sociales soulevées par la construction et l'exploitation du tunnel feront l'objet d'accords particuliers entre le Gouvernement suisse et le Gouvernement italien.

Article 9

Les Hautes Parties Contractantes procéderont, dès l'entrée en vigueur de la présente convention, à la création d'une commission mixte, composée de quatre membres suisses et de quatre membres italiens, qui pour-

ront se faire assister d'experts. Le président, qui sera alternativement choisi parmi les membres suisses et italiens, sera désigné par la commission elle-même; il n'aura pas voix prépondérante. La commission mixte aura pour tâche de veiller au bon fonctionnement de la présente convention et d'aplanir toute difficulté pouvant résulter de son application.

Article 10

Tout différend entre les deux gouvernements au sujet de l'interprétation ou de l'application de la présente convention sera réglé conformément aux dispositions prévues par le traité de conciliation et de règlement judiciaire conclu à Rome, le 20 septembre 1924, entre la Suisse et l'Italie.

Article 11

La présente convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés à Rome.

Elle entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé leur sceau.

Fait à Berne, le 23 mai 1958, en deux exemplaires originaux, en langue française.

Pour la Confédération suisse:

(signé) **J. de Rham**

Pour la République italienne:

(signé) **Maurillo Coppini**

CONVENTION

entre

la Confédération suisse et les cantons de Vaud et du Valais au sujet du tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard

Article premier

A la demande et pour le compte des cantons de Vaud et du Valais, la Confédération intervient en concluant avec l'Italie une convention au sujet de la construction et l'exploitation d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard.

Article 2

La Confédération est déchargée de toute responsabilité financière en ce qui concerne tant la construction que l'exploitation du tunnel.

Article 3

En ce qui concerne les objets de sa compétence, dont l'essentiel figure aux articles 4 et 5 ci-après, la Confédération prendra toutes mesures utiles pour faciliter la construction et l'exploitation de l'ouvrage dans l'intérêt des relations entre les deux pays.

Article 4

Les questions relatives à la détermination et à la fixation de la frontière italo-suisse à l'intérieur du tunnel sont exclusivement du ressort des autorités fédérales. Celles-ci tiendront cependant les autorités cantonales au courant des décisions qui seront prises à ce sujet.

Article 5

Les questions relatives au contrôle de douane sont exclusivement du ressort des autorités fédérales. Les mesures prises à ce sujet seront portées à la connaissance des autorités cantonales.

En ce qui concerne les questions relatives au contrôle de police, les mesures nécessaires seront prises d'un commun accord entre les autorités cantonales et fédérales.

Article 6

Toute responsabilité dérivant, sur le plan international, pour la Confédération, de la conclusion de la convention italo-suisse sur la construction et l'exploitation d'un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard, sera assumée, sur le plan interne, par les cantons de Vaud et du Valais.

Article 7

Le projet technique relatif à l'exécution du percement d'un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard, prévu à l'article 1 de la convention conclue à ce sujet entre la Confédération suisse et la République italienne, sera approuvé par les autorités cantonales compétentes. Ces plans seront portés à la connaissance des autorités fédérales, à savoir l'inspection fédérale des travaux publics et la direction générale des douanes, pour leur information.

Article 8

Les statuts de la société anonyme chargée de l'exploitation du tunnel et prévue à l'article 2 de la convention conclue entre la Confédération suisse et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard, seront soumis à l'approbation des autorités cantonales. Après qu'elles les auront approuvés, les statuts seront portés, pour information, à la connaissance des autorités fédérales, à savoir le département politique fédéral.

Article 9

Les actes de concession prévus à l'article 3 de la convention conclue entre la Confédération suisse et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard, seront établis par les autorités cantonales compétentes, d'entente avec les autorités fédérales. Ces actes de concession seront communiqués pour information aux autorités fédérales, à savoir à l'inspection fédérale des travaux publics et à la direction générale des douanes.

Article 10

Les autorités compétentes des cantons de Vaud et du Valais sont autorisées à se mettre directement en rapport avec les autorités italiennes compétentes en vue de la mise au point des actes de concession conformément à l'article 3 de la convention conclue entre la Confédération suisse et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard.

Article 11

Les membres de la délégation suisse au sein de la commission mixte prévue à l'article 9 de la convention conclue entre la Confédération suisse

et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard, seront désignés par les Conseils d'Etat des cantons de Vaud et du Valais. Pour les questions qui restent du domaine fédéral (douanes, fixation de la frontière, sécurité), le Conseil fédéral désignera ses membres qui pourront être accompagnés d'experts.

Article 12

En ce qui concerne la procédure d'arbitrage prévue à l'article 10 de la convention conclue entre la Confédération suisse et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard, il appartiendra au Conseil fédéral de prendre les mesures nécessaires d'entente avec les autorités cantonales.

Article 13

La présente convention sera ratifiée. La date de son entrée en vigueur sera fixée d'un commun accord par les deux Parties.

Fait à Berne, le 23 mai 1958, en trois exemplaires originaux.

Pour la Confédération suisse:

(signé) **J. de Rham**

Pour le Canton de Vaud:

(signé) **A. Maret**

Pour le Canton du Valais:

(signé) **M. Gard**