

17. April 1952

o.C.15.31.F.1. - TJ
o.C.15.21.I.2.

Note pour le Chef du Département

Concerne : Tunnels routiers du Grand-Saint-Bernard
 et du Mont-Blanc; état actuel de l'affaire.

I. Tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard.

Le Département de l'intérieur est chargé, depuis octobre 1948, d'étudier le projet. Les Services fédéraux consultés ont donné, à l'exception du Département des postes et des chemins de fer, une réponse négative, l'entreprise paraissant difficilement viable. L'Inspection fédérale des travaux publics dispose de données objectives. Elle a consulté une commission d'experts qui a présenté un rapport provisoire, mais très défavorable.

Un tel projet ne peut être réalisé sans l'aide des pouvoirs publics. Le financement pose des problèmes qui ne sont pas résolus. Le Conseil fédéral n'a pris encore aucune décision. Il n'a jamais reçu de communication du Gouvernement italien à ce sujet.

Le syndicat pour la réalisation du tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard n'a été fondé que le 5 février 1951, à Lausanne. Le capital initial de 50.000 francs aurait été versé à raison de 40 % par l'Etat de Vaud, 30 % par l'Etat du Valais et 30 % par la Ville de Lausanne. A notre connaissance, il n'existe encore rien du côté italien. La Commission du Grand-Saint-Bernard, constituée en 1946, n'a jamais présenté une étude sérieuse. Elle n'a pas pu convaincre les autorités et l'opinion publique suisses. Le nouveau syndicat sera-t-il plus heureux ?

La déclaration de M. Pinay : "Si l'on renonce au projet, un tunnel sera percé sous le Grand-Saint-Bernard et la France restera en dehors du réseau routier reliant l'Italie aux pays de l'Europe du nord" a été confirmée par notre Légation à Paris, qui en a précisé la portée très limitée. Elle a été faite lors de la discussion du budget et ne serait qu'un pur argument de polémique.

C'est le Département de l'intérieur qui se chargera de préparer une réponse à la lettre du Syndicat du Grand-Saint-Bernard du 10 avril, dont vous avez reçu la copie. Il présentera à ce sujet une proposition au Conseil fédéral qui saisira cette occasion pour définir son attitude dans cette affaire.

./.



S201 119A 51

II. Tunnel sous le Mont-Blanc

Se présente pour nous sous un aspect différent. La décision à prendre incombe à la France et à l'Italie, dont les Gouvernements paraissent bien décidés à réaliser le projet, actuellement au point.

Lors de la 4ème réunion de la Commission intergouvernementale en février dernier, à Paris, les délégations française et italienne ont abandonné l'idée de la subvention, admise jusqu'ici, et proposé de souscrire des actions. Sur un total de 80 millions, le capital privé ne souscrirait plus que 28 millions. L'entente n'a pu se faire.

La Commission a créé deux sous-commissions : l'une, technique, pour soumettre le devis à un dernier examen, l'autre, financière, pour régler le problème du financement des travaux. Cette sous-commission doit rechercher notamment dans quelle mesure et à quelles conditions le capital privé peut participer à l'entreprise et déterminer les modalités de la contribution financière des Etats. Les sous-commissions ne se sont pas encore réunies. Cependant, les renseignements techniques demandés par les autorités françaises ont été fournis par les syndicats et les banques intéressées - françaises, italiennes et suisses - s'occupent activement de l'affaire. Elles ont constitué entre elles un syndicat d'étude et examinent l'opportunité d'émettre un emprunt.

Le syndicat français a proposé, au début d'avril, au syndicat suisse d'envisager la création d'une société suisse d'exploitation du tunnel. Le capital-actions serait compris entre 10 et 20 millions. Il y aurait, en outre, deux sociétés concessionnaires qui construiraient chacune la moitié du tunnel. La société italienne disposerait de la subvention du Gouvernement italien et de celle du Val d'Aoste; la société française disposerait de la subvention du Gouvernement français et de celles du Canton et de la Ville de Genève. Le syndicat suisse examinera cette proposition dans sa séance du vendredi 18 avril.

Par ailleurs, notre Légation à Paris nous a fait savoir que le comité de gestion du fonds d'équipement routier a approuvé récemment l'inscription d'un crédit de 2 milliards pour le tunnel du Mont-Blanc. Cela est bien normal, car ce fonds a été créé principalement pour financer les travaux de construction du tunnel. En revanche, notre Légation n'a pas pu encore nous confirmer la nouvelle parue dans la presse suisse, le 9 avril,

./.

- 2 -

annonçant que "la commission sénatoriale des finances a adopté un amendement souhaitant que les dépenses entraînées par la construction du tunnel sous le Mont-Blanc ne soient pas engagées tant que le Parlement ne se sera pas prononcé sur cette question".

Le texte du Journal officiel nous sera adressé dès que possible. La date de la prochaine réunion de la Commission n'est pas encore connue.

Berne, le 16 avril 1952.

sig. Micheli

~~Copie à Mlle Trentini.~~

MG