

Berne, le 17 mai 1954.

Notice pour le dossier.

A l'occasion de son passage à Lausanne, où il devait participer à la réunion interne de la délégation suisse pour l'aménagement du Rhône, M. Merminod m'avait demandé de lui fixer un rendez-vous avec M. Belet, secrétaire de la Chambre de commerce vaudoise, en vue d'obtenir quelques renseignements sur le projet de percement d'un tunnel dans le massif du Grand St. Bernard. M. Merminod désirait en effet recevoir ces informations, afin d'être en mesure, le cas échéant, de les transmettre aux autorités françaises qui s'intéressent, paraît-il, beaucoup à la question, et craignent de voir s'établir prochainement une liaison directe entre l'Italie et la Suisse. Une telle éventualité stimulerait peut-être le gouvernement français à hâter la ratification de la Convention franco-italienne pour le percement du Mont-Blanc et à commencer les travaux. En effet, l'une des raisons invoquées par le Conseil économique français, lorsqu'il demanda l'ajournement du percement du Mont-Blanc, était qu'une percée du Grand St. Bernard doit tenir compte de conditions techniques et économiques telles que la menace de cette percée ne doit pas brusquer une décision du côté français.

M. Belet reçut M. Merminod que j'accompagnais, en présence de M. le Conseiller national Troillet et de M. Campiche, secrétaire général de l'OSEC.

Il ressort de cet entretien que l'étude entreprise par les milieux intéressés pour le percement d'un tunnel dans le massif du Grand St. Bernard n'est pas encore terminée. On estime qu'elle pourra l'être à la fin de cette année. A ce moment-là, le Département Politique sera saisi officiellement du projet par le syndicat, qui lui demandera d'engager des négociations avec l'Italie par la voie diplomatique. M. Troillet est persuadé que la création d'un premier tunnel routier amènera le percement d'autres tunnels. Aussi n'est-il pas du tout opposé au projet du tunnel sous le Mont-Blanc. Il croit en effet que vu le développement intense du trafic et du tourisme en Europe d'ici quelques années, les tunnels du Grand St. Bernard et du Mont-Blanc se compléteront parfaitement, comme plus tard celui du Gotthard et éventuellement celui du Simplon.

En ce qui concerne le percement dans le massif du Grand St. Bernard, il y a deux projets: 1) le projet du Grand St. Bernard proprement dit; 2) le projet du Val Ferret. Les Italiens préféreraient le second, qui permettrait un développement plus grand de la vallée italienne conduisant à l'entrée du côté italien. Les Suisses voient un avantage dans le premier, qui est plus direct. Si le percement du Mont-Blanc avait lieu, le projet du Val Ferret



tomberait automatiquement, étant donné que sa sortie du côté italien débouche dans la même vallée que la sortie italienne du tunnel du Mont-Blanc. C'est la raison pour laquelle M. Troillet estime que son syndicat a un intérêt à voir le percement du tunnel du Mont-Blanc s'effectuer rapidement.

La question des voies d'accès est réglée malgré l'altitude. On a l'intention de construire une route semi-couverte à partir de St.Rémy. Le seul problème qui reste encore à étudier, vu son coût très élevé, est celui de la ventilation. M. Troillet estime que 30 millions de francs suisses suffiront à couvrir les frais du percement du tunnel, soit 15 millions à la charge de la Suisse et 15 millions à la charge de l'Italie. Cet argent serait, paraît-il, déjà trouvé. En Italie, la région de Turin et particulièrement l'industrie automobile semblerait très intéressée à ce projet. Les fonds privés qui seraient avancés du côté suisse seraient couverts par des garanties des cantons.

M. Merminod donna à ses interlocuteurs certains renseignements sur la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui à Paris, et analysa les chances de ratification de la convention franco-italienne pour le percement du Mont-Blanc. Il souligna en particulier les difficultés d'ordre financier qui ont surgi ces derniers temps, vu la réticence de la Banque de France. Il semble quasi impossible de prédire aujourd'hui si le Parlement français, dans sa composition actuelle, ratifiera cette convention, mais, à son avis, les choses pourraient traîner encore longtemps.

BT.