

FEUILLE FÉDÉRALE

101^e année

Berne, le 3 novembre 1949

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 28 francs par an;
15 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 K.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

5699

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
concernant la ratification de la convention du 4 juillet 1949
relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport
de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim**

(Du 24 octobre 1949)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre ci-après un message concernant la ratification par la Suisse de la convention du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim.

I

Après la guerre de 1914 à 1918, le canton de Bâle-Ville, centre commercial et industriel, reconnu la grande valeur de la navigation aérienne et lui voua toute son attention. En 1920, la société « Aviatik beider Basel » fut fondée. Elle avait pour tâche de stimuler l'aéronautique bâloise. En 1924, grâce au soutien énergique du canton de Bâle-Ville, secondé par le canton de Bâle-Campagne, l'aérodrome de Sternenfeld près de Birsfelden entra en activité.

Le développement de l'aérodrome de Sternenfeld est illustré par les chiffres suivants:

| Année | Vols total | Trafic aérien régulier | | | | | Trafic aérien général | | | |
|-------|------------|---------------------------------------|-----------|-----------|---------|------------|-----------------------|-----------|-----------------------------|--|
| | | Lignes aériennes En vols par jours | Passagers | Postes T. | Fret T. | Bagages T. | Vols spéciaux | | Passagers vols de plaisance | Vols pour l'enseignement et l'entraînement |
| | | | | | | | Nombre de vols | Passagers | | |
| 1924 | 518 | 3 | 509 | — | 15 | — | — | — | 176 | — |
| 1938 | 8356 | 9 | 22 447 | 241 | 120 | 328 | 629 | 625 | 2179 | 2216 |
| 1939 | 8335 | 13 | 20 051 | 204 | 104 | 289 | 378 | 430 | 1 073 | 2941 |

La statistique pour l'année 1939 ne s'étend que jusqu'à la fin du mois d'août, le trafic aérien civil ayant été suspendu, en raison de la guerre, dès le début de septembre 1939.

Les autorités bâloises se sont occupées dès l'année 1934 de créer un nouvel aérodrome, car l'extension des installations du port fluvial sur le Rhin et la construction d'une usine électrique à Birsfelden devaient constituer, le moment venu, des obstacles mettant en danger de façon inadmissible la navigation aérienne et rendre ainsi inutilisables les installations de Sternenfeld. Entraient en considération les terrains suivants :

1. Allschwil-Bourgfelden,
2. la forêt du Hard,
3. la plaine de Reinach,
4. Therwil,
5. Hohenrain, entre la route Schweizerhalle-Augst et le chemin de fer de Pratteln à Augst,
6. la plaine de Möhlin,
7. Bruderholz.

Les terrains de Reinach, Therwil, Hohenrain et Bruderholz durent être rayés de la liste parce qu'insuffisants du point de vue technique. La plaine de Möhlin ne put pas être prise en considération, en raison de son éloignement de Bâle, car c'est le gain de temps qui a dans le trafic aérien une importance primordiale. Il ne restait donc plus que le terrain d'Allschwil-Bourgfelden et la forêt du Hard. Mais le projet du Hard se heurta à de vigoureuses résistances, la plus grande partie de la population de la ville de Bâle étant opposée à la suppression de cette forêt.

Les autorités bâloises poursuivirent l'étude du projet Allschwil-Bourgfelden. Elles arrivèrent à la conclusion que ce terrain, dont une partie se trouve en France, était de beaucoup le plus approprié.

Par décision du 22 novembre 1937, le Conseil fédéral, considérant :

Que les études qui avaient été faites sur la possibilité de créer un nouvel aérodrome à Bâle avaient démontré qu'un aérodrome répondant à toutes les exigences d'un trafic régulier international ne peut pas être installé ailleurs que dans la région d'Allschwil, le long de la frontière française, et qu'il devrait englober une petite partie du territoire français;

Qu'il était certain qu'un aérodrome placé à la frontière même présente des inconvénients;

Qu'il s'agissait de décider si l'on veut permettre à Bâle d'avoir un aérodrome ou si l'on veut refuser l'autorisation;

Que le département des postes et des chemins de fer, à l'avis duquel s'était rallié le département militaire, estimait qu'il faudrait

se décider à admettre la création de cet aérodrome dans la région d'Allschwil;

Autorisa l'office aérien à entamer des pourparlers avec le ministère de l'air à Paris en vue d'une prise de contact dans le domaine technique pour se rendre compte des possibilités réelles de collaboration et des conditions qui seraient posées par les autorités françaises à la création de l'aérodrome d'Allschwil. Selon le résultat de ces pourparlers techniques, le Conseil fédéral déciderait s'il y a lieu d'entamer des pourparlers diplomatiques.

En raison de l'avancement de ces pourparlers techniques, le Conseil fédéral autorisa le 22 novembre 1938 le département politique à charger notre ministre à Paris de saisir le gouvernement français du projet de création d'un aérodrome à Allschwil-Bourgfelden.

Juste avant le début de la deuxième guerre mondiale, les pourparlers étaient assez avancés pour que le ministère des affaires étrangères à Paris pût, par note du 26 juillet 1939, faire connaître à notre légation à Paris l'assentiment de principe de la France à la création d'un aérodrome près d'Allschwil.

Le déclenchement des hostilités interrompit naturellement les négociations. Comme on ne pouvait plus compter dans un avenir rapproché sur la réalisation du projet d'Allschwil-Bourgfelden, les autorités bâloises reprirrent le projet de la forêt du Hard, qui fut cependant quelque peu réduit. Celui-ci fut soumis à la votation populaire comme solution de transition, propre à doter Bâle d'un aérodrome jusqu'à ce qu'on puisse reprendre les pourparlers avec la France en vue de la création d'un grand aérodrome à Allschwil-Bourgfelden, qui seul pouvait donner entière satisfaction. Mais ce projet fut rejeté par 20 342 contre 10 682 voix dans la votation cantonale des 20 et 21 mars 1942. Précisons que les citoyens bâlois reconnaissaient que Bâle, vu sa position importante dans le domaine économique et dans celui des communications, devait avoir un aérodrome. Ils ne voulaient toutefois pas sacrifier à ce but une partie de la forêt du Hard.

Le canton de Bâle-Ville, ensuite de ce vote, fit procéder à de nouvelles études, qui le conduisirent à reprendre le projet de créer un aérodrome à la frontière franco-suisse, aux environs d'Allschwil. La fin de la guerre, qui laissait entrevoir la reprise du trafic aérien international, rendait l'affaire urgente. Aussi le gouvernement de Bâle-Ville demanda-t-il au département politique l'autorisation de prendre directement contact avec les autorités françaises compétentes pour discuter officieusement avec elles la question de l'aérodrome et le choix de l'emplacement le mieux approprié. La division des affaires étrangères, sur avis conforme du commandement de l'armée, estima ne pas devoir s'opposer à cette requête, étant donné l'intérêt qu'il y a à ce que Bâle dispose aussitôt que possible d'un aérodrome satisfaisant les exigences actuelles de la navigation aérienne.

Une délégation du secrétariat général de l'aviation civile et commerciale française vint le 6 août 1945 à Bâle. Après visite des lieux et étude des projets, elle déclara donner la préférence au projet « Blotzheim » — appelé actuellement projet « aéroport de Bâle-Mulhouse » — qu'elle estimait meilleur du point de vue technique et plus favorable du point de vue financier. Ce projet diffère de celui d'Allschwil-Bourgfelden en ce que l'aérodrome est complètement sur territoire alsacien, au lieu d'être à cheval sur la frontière.

Le 12 octobre 1945, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville envoya au Conseil fédéral une requête par laquelle il lui demandait :

- 1^o D'entrer en pourparlers avec la France et de lui demander son accord de principe à la création d'un aérodrome international, sur le terrain de Blotzheim. Au cours d'une seconde phase des pourparlers, un règlement contractuel ayant le caractère d'un traité international franco-suisse devrait intervenir au sujet de la construction et de l'exploitation de l'aéroport, le canton de Bâle-Ville devant participer à cette phase des pourparlers;
- 2^o D'octroyer une subvention de 30 pour cent des frais de construction de l'aéroport de « Bâle-Mulhouse » et de mettre à la charge de la Confédération les frais des installations du service de la sécurité aérienne.

Le département des postes et des chemins de fer exprima l'avis qu'il fallait se décider à admettre la création de cet aéroport de « Bâle-Mulhouse » dans la région de Blotzheim, puisqu'il serait certainement meilleur du point de vue technique et coûterait vraisemblablement moins que le projet Allschwil-Bourgfelden.

Le département politique exposa entre autres ce qui suit :

L'idée d'un aérodrome situé entièrement sur territoire français semble avoir eu, dès 1938, la faveur des services français intéressés. A cette époque déjà, le département politique était de l'avis que cette idée ne devait pas être plus difficile à réaliser que celle d'un aérodrome à cheval sur la frontière. C'est également la conclusion à laquelle le professeur Oppikofer arrive dans la consultation qu'il a établie à l'intention des autorités bâloises. On peut même aller plus loin et se demander si, en tant qu'elle y voit son intérêt, la France ne facilitera pas ce projet, l'aéroport à construire devant servir à la fois Bâle et Mulhouse.

Par sa décision du 22 novembre 1937, le Conseil fédéral avait admis que l'aérodrome de Bâle serait aménagé en partie en dehors du territoire national. Le département politique est d'avis qu'au point de vue international un aérodrome situé dans sa totalité sur territoire étranger ne se présente pas différemment. Il estime donc, la question de principe étant tranchée affirmativement, qu'il n'y a pas d'inconvénient à aborder officiellement le gouvernement français au sujet du projet d'aéroport dit de « Bâle-Mulhouse » et à établir la convention envisagée.

Le 5 février 1946, le Conseil fédéral autorisa le département politique à entamer des pourparlers avec le gouvernement français pour obtenir

son accord de principe à la création, sur le terrain de Blotzheim, d'un aéroport qui serait international en ce sens qu'il serait utilisé aussi bien par la Suisse que par la France.

Lorsque cet accord de principe serait obtenu, le département politique serait autorisé à continuer les pourparlers avec le gouvernement français en vue de rédiger une convention franco-suisse réglant la construction et l'exploitation de l'aéroport Bâle-Mulhouse, le canton de Bâle-Ville devant être représenté à ces pourparlers.

Relevons que, dans le message du 13 février 1945 concernant le développement des aérodromes civils, il est déjà mentionné que pour Bâle les conditions les plus favorables pour un aéroport digne de ce nom seraient offertes par la plaine entre Allschwil et Bourgfelden, bien qu'une grande partie de ce terrain soit située en territoire alsacien. Le montant des subventions fédérales en faveur de Bâle-Ville indiqué par ce message était calculé, approximativement, pour la création d'un aéroport dans la région Allschwil-Bourgfelden.

Ensuite de la décision du Conseil fédéral du 5 février 1946, des pourparlers officiels furent engagés par le département politique avec le gouvernement français. Au cours de ces pourparlers, les autorités françaises décidèrent, pour venir en aide à Bâle, de créer à Blotzheim, un aéroport provisoire, qui fut ouvert à la circulation aérienne le 8 mai 1946. Cet aéroport provisoire est soumis entièrement à la souveraineté française, quoique les autorités de Bâle aient contribué à sa création et qu'elles prennent à leur charge une partie du déficit d'exploitation. Il est encore en exploitation.

Le 12 décembre 1946, le gouvernement français fit parvenir au département politique un projet de convention relative à la construction et à l'exploitation d'un aéroport en France sur le territoire de la commune de Blotzheim, avec ses annexes, soit les statuts de la société, le cahier des charges et le plan de masse.

Ce projet de convention, ainsi que ses annexes, furent examinés à fond tant par les autorités bâloises que par les départements fédéraux intéressés, soit les départements politique, de justice et police, militaire, des finances et des douanes et des postes et des chemins de fer.

Un contre-projet suisse de convention et d'annexes, daté de novembre 1947, fut rédigé d'entente entre les autorités bâloises et les départements fédéraux.

Le projet français de convention prévoyait la constitution d'une société anonyme régie par la loi française et ayant son siège social en France, société dont le conseil d'administration serait composé d'un nombre égal de Suisses et de Français.

Le contre-projet suisse, lui, écartait l'idée d'une société anonyme suisse ou française et envisageait la création d'un office franco-suisse ayant son

siège à l'aéroport. Il s'agit ainsi d'un organe officiel, à structure intergouvernementale et paritaire, fondé sur une convention internationale.

Les autorités fédérales pouvaient admettre une telle solution, d'autant plus que ce contre-projet prévoyait que le canton de Bâle-Ville serait substitué en fait à la Confédération, aux points de vue technique et financier, en ce qui concerne les obligations découlant de la construction et de l'exploitation de l'aéroport.

Bien que le département politique eût été autorisé par l'arrêté du Conseil fédéral du 5 février 1946 à poursuivre les pourparlers avec le gouvernement français, il parut désirable de soumettre tout d'abord à l'approbation du Conseil fédéral le texte mis au point du contre-projet suisse.

Par décision du 5 décembre 1947, le Conseil fédéral approuva le texte de la contre-proposition suisse en vue d'une convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation d'un aéroport en France, sur le territoire de la commune de Blotzheim, y compris les annexes « statuts de l'office » et « cahier des charges » et donna mission au département politique de conclure, avec la collaboration du département des postes et des chemins de fer et du Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville, une convention internationale avec la France sur la construction et l'exploitation d'un aéroport Bâle-Mulhouse, sous réserve d'approbation par l'Assemblée fédérale.

Le gouvernement français ayant reçu le contre-projet suisse nous fit parvenir à son tour un nouveau contre-projet daté de mai 1948, et déclara se tenir à notre disposition en vue de sa discussion et de sa signature, soit à Paris soit à Bâle, à une date à fixer.

Le contre-projet français fut étudié lors d'une conférence tenue à Bâle le 5 juillet 1948, à laquelle assistaient, outre les représentants du canton de Bâle-Ville, ceux des départements politique, de justice et police, militaire, des finances et des douanes, des postes et des chemins de fer. Le contre-projet français avait pris comme base le contre-projet suisse de novembre 1947. Il y apporta un certain nombre de modifications de terme et même de fond, auxquelles les participants à la conférence du 5 juillet 1948 donnèrent leur assentiment partiel. En revanche, il restait un certain nombre de divergences intéressant le fond, sur lesquelles la conférence du 5 juillet 1948 élaborait des propositions.

Par décision du 23 juillet 1948, le Conseil fédéral nomma la délégation suisse à la conférence qui devait se réunir à Paris le 30 juillet 1948 pour les pourparlers concernant une convention franco-suisse. Il donna comme instructions à la délégation suisse de s'inspirer des considérations développées à la conférence du 5 juillet 1948, de maintenir le texte du contre-projet suisse de novembre 1947 en ce qui concerne l'article 11 de la convention (droits des autorités suisses de police sur le territoire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse) et de faire ajouter à l'article 2 de la convention le para-

graphe proposé par l'administration des finances: «Le Conseil fédéral pourra payer en francs français, selon accord spécial entre les deux gouvernements, toutes les dépenses, excepté celles qui sont spécifiées en francs suisses dans les contrats avec du personnel et des entrepreneurs suisses». La délégation suisse fut autorisée à signer la convention ainsi que, le cas échéant, les statuts de l'établissement public «Aéroport de Bâle-Mulhouse» et le cahier des charges.

Les délégations suisse et française se réunirent au ministère des affaires étrangères à Paris les 30 et 31 juillet 1948. Elles purent se mettre d'accord sur la rédaction d'un texte définitif, sauf sur les trois points suivants, pour lesquels des accords spéciaux devaient encore être conclus:

1° Pour le paiement par la Suisse en francs français d'une partie des travaux et installations de premier établissement. L'article 2, chiffre 13, alinéa 3, dit: «Les sommes à verser par la Confédération suisse en application du précédent alinéa pourront, à l'exception de celles qui sont stipulées payables en francs suisses à du personnel et des entrepreneurs suisses, être payées en francs français suivant un accord spécial à intervenir entre les deux gouvernements.»

2° Pour les pouvoirs des services de police suisses dans la zone réservée au contrôle suisse dans l'aéroport. L'article 8, alinéa 7, dit: «Les pouvoirs des services de police suisses dans la zone prévue au paragraphe 1 seront définis dans une convention générale entre les gouvernements français et suisse concernant les droits respectifs des services de police suisses en France et des services de police français en Suisse.»

3° Pour la fixation des impôts et charges fiscales français à supporter par l'aéroport. L'article 14, 1^{er} alinéa, du cahier des charges dit: «Les conditions d'application des impôts et taxes fiscales français à la charge de l'aéroport feront l'objet d'un accord entre les deux gouvernements.»

La délégation suisse estima qu'il ne serait pas prudent dans ces conditions de signer la convention, les statuts et le cahier des charges. Les signatures ne devront être données que lorsqu'on sera orienté sur la solution des problèmes restés en suspens.

Tous les textes furent paraphés par les délégations française et suisse.

Depuis le 31 juillet 1948, ces points laissés en suspens ont été réglés de la façon suivante:

1° *Paiement en francs français.* Un accord est intervenu en juin 1949 entre les délégations chargées de négocier un accord financier franco-suisse.

2° *Pouvoirs des services de police.* Cette question, extrêmement délicate non seulement pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse mais aussi

pour les gares frontière suisses, est encore à l'étude dans les départements fédéraux intéressés, et il est probable qu'un certain temps s'écoulera encore avant qu'un projet de convention puisse être soumis au gouvernement français.

3° *Impôts et charges fiscales français à la charge de l'aéroport.* Les pourparlers avec les autorités françaises sont très avancés, et nous espérons recevoir prochainement leur accord à la proposition que nous leur avons soumise.

Le gouvernement français et le Conseil fédéral suisse estimèrent dès lors que rien ne s'opposait plus à la signature de la convention franco-suisse. La signature a eu lieu à Berne le 4 juillet 1949.

II

A la convention sont annexés les statuts de l'établissement public « Aéroport de Bâle-Mulhouse », le cahier des charges, l'état descriptif et estimatif des travaux de premier établissement, qui forment avec elle un tout indivisible.

Nous examinerons sommairement chacun de ces documents.

A. CONVENTION

L'article 1 crée un établissement public franco-suisse « Aéroport de Bâle-Mulhouse » régi par les statuts et le cahier des charges et subsidiairement par la loi française, qui a pour objet la construction et l'exploitation d'un aéroport commercial.

Selon convention à passer avec la Confédération, le canton de Bâle-Ville sera substitué au Conseil fédéral pour toutes les obligations découlant de la construction et de l'exploitation de l'aéroport.

D'après l'article 2, la France met à la disposition de l'aéroport les installations déjà réalisées pour l'aéroport provisoire, ainsi que tous les terrains nécessaires au futur aéroport, à ses installations et au raccordement avec les réseaux routier et ferroviaire.

Le Conseil fédéral — à qui selon l'article 1 sera en réalité substitué le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville — prend à sa charge exclusive les dépenses de premier établissement. Ce sera l'« aéroport de Bâle-Mulhouse » qui exécutera les travaux, les deux tiers du total des dépenses pouvant être attribués à des entrepreneurs et à du personnel suisses. L'aéroport comprendra trois secteurs:

Un secteur français pour les services français de contrôle des voyageurs et du fret en provenance ou à destination de la France;

Un secteur suisse pour les services suisses de contrôle des voyageurs et du fret en provenance ou à destination de la Suisse;

Un secteur englobant les pistes pour les services généraux de l'aéroport et pour le trafic des voyageurs et du fret.

Les articles 3 et 4 réglementent l'organisation de l'aéroport, qui sera géré par un conseil d'administration, un directeur et un commandant assistés de leurs adjoints. Les services techniques, soit radioélectrique, des télétypes, météorologique, direction de la navigation aérienne et des pistes, contrôle des activités aériennes, incombent au gouvernement français. Les services sanitaires, de douane et de police sont assurés par les deux gouvernements.

Chaque gouvernement supporte les frais de leurs services sanitaires, de douane et de police. Les recettes ou les déficits en cas de liquidation seront répartis entre les deux gouvernements proportionnellement à leur trafic national, suivant des modalités à fixer d'un commun accord (art. 5).

L'aéroport étant sis entièrement en France, la loi française sera seule applicable sur toute l'étendue de son territoire, sauf dérogations expresses de la convention ou de ses annexes (art. 6).

L'article 7 prévoit la création d'une route douanière reliant l'aéroport à la Suisse, ainsi que sa réglementation, tandis que l'article 8 institue dans l'aéroport une zone réservée au contrôle suisse.

Le visa français est supprimé pour toutes les personnes en transit qui ne sortent pas de l'aéroport et pour les voyageurs qui partent de l'aéroport à destination de la Suisse, ou qui y débarquent en provenance de la Suisse, par exemple pour un voyage Bâle-Genève, ou Zurich-Bâle (art. 9).

L'article 10 règle la franchise de douane et l'article 11 la police au sol — les droits de la police suisse sur l'aéroport devant faire, selon l'article 8, 7^e alinéa, l'objet d'un accord spécial entre les deux gouvernements.

Les articles 12 et 13 règlent le contrôle douanier sur l'aéroport, et l'article 14 la police de la circulation aérienne.

Selon les articles 15 et 16, l'aéroport est assimilé, pour les avions de nationalité suisse, à un aéroport suisse, avec la réserve que les lignes aériennes internationales exploitées par une entreprise suisse doivent, pour jouir du droit de transit que nécessite l'accès à l'aéroport, obtenir une autorisation du gouvernement français, qui ne pourra la refuser que pour des motifs de sécurité nationale. Il en sera de même pour les lignes internationales desservant la Suisse exploitées par des entreprises d'Etats tiers. En revanche, les droits commerciaux seront accordés aux entreprises de transports aériens des Etats tiers par chacun des gouvernements pour le trafic en provenance ou à destination de son territoire, les aéronefs civils suisses jouissant sur l'aéroport des mêmes droits commerciaux que sur un aéroport suisse. L'utilisation de l'aéroport par des aéronefs militaires ne sera autorisée que pour des activités identiques à celles de l'aviation civile et sous la responsabilité du commandant de l'aéroport.

Chaque partie peut dénoncer la convention pour la clôture d'un exercice, moyennant notification par la voie diplomatique faite six mois à l'avance. L'article 17 formule les règles qui seront applicables à la dissolution de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. En cas de dénonciation faite par la Suisse, qui ne serait pas motivée par un manquement grave de la France à ses obligations, celle-ci deviendra de plein droit propriétaire des constructions et installations faites conformément aux statuts, au cahier des charges et à l'état descriptif et estimatif et pourra devenir propriétaire de toutes autres installations, du matériel et des approvisionnements appartenant à l'aéroport en payant à l'aéroport une indemnité fixée par une expertise. Si c'est la France qui notifie la dénonciation de la convention sans que la Suisse l'ait provoquée par un manquement grave à ses obligations, elle deviendra également propriétaire des constructions et installations prévues par les annexes à la convention, mais elle devra verser à la Suisse une indemnité égale à la valeur initiale en francs suisses de ces constructions et installations, déduction faite d'un amortissement normal fixé éventuellement par expertise, sans que celui-ci puisse être inférieur au taux de 2 pour cent par an depuis leur entrée en service.

Selon l'article 18, la convention pourra être suspendue par le gouvernement français en cas de guerre, d'état de siège ou pour des motifs de sécurité nationale, les frais d'entretien de l'aéroport étant pendant la durée de la suspension à la charge de la France.

Les articles 19, 20 et 21 traitent la révision de la convention, la clause d'arbitrage, la ratification et l'entrée en vigueur de la convention.

B. STATUTS

Ces statuts sont assez semblables à ceux régissant une société anonyme. Ils fixent le but de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, qui est la construction et l'exploitation d'un aéroport situé en France. Le siège de l'établissement est à Blotzheim.

Les organes de l'établissement public « Aéroport de Bâle-Mulhouse » sont :

a. Le conseil d'administration, composé de huit membres français et huit membres suisses nommés par les ministères et départements intéressés à la navigation aérienne pour six ans, sous réserve du droit de l'autorité compétente de remplacer la moitié des membres tous les trois ans à partir de la première nomination. Le conseil d'administration peut être dissous pour cause de gestion contraire à l'intérêt public par décision commune des deux gouvernements. Il nomme son président et son vice-président, ainsi que le directeur et son adjoint. Le président et le directeur sont obligatoirement de nationalité différente, de même que le président et le vice-président, le directeur et

le directeur-adjoint. Ainsi, si le président est français, le vice-président et le directeur doivent être suisses, et le directeur-adjoint français — ces dernières fonctions pouvant être exercées par le commandant de l'aéroport.

Le conseil d'administration nomme un comité de direction de composition paritaire franco-suisse, qui comprendra obligatoirement le président et le vice-président, auquel il délègue une partie de ses attributions conformément à son règlement intérieur. Il se réunit au moins huit fois par an. L'article 12 des statuts précise d'une façon très détaillée les pouvoirs du conseil, qui sont ceux qui sont nécessaires pour construire et exploiter un aéroport. L'article 13 énumère les décisions qui doivent être soumises aux autorités compétentes suisses et françaises lorsqu'elles n'ont pas au cours des délibérations obtenu l'accord des administrateurs chargés de représenter leurs propres intérêts, ainsi que les décisions qui doivent toujours être soumises à la ratification des autorités compétentes suisses et françaises.

Les fonctions du président et du vice-président, la responsabilité des administrateurs et la signature sociale font l'objet des articles 14 à 16.

b. *Le directeur* est l'agent d'exécution du conseil d'administration. Ses fonctions, de caractère économique et commercial, sont précisées par l'article 17.

c. *Le commandant de l'aéroport* est un agent du gouvernement français, nommé par celui-ci après avis du conseil d'administration. Il est chargé de la direction des services techniques — radioélectrique, télétypes, météorologie, navigation aérienne, piste, contrôle des activités aériennes. Il est payé par le gouvernement français, mais son traitement est remboursé à ce dernier par l'aéroport.

d. *Le contrôle financier* exercé par deux contrôleurs, chaque gouvernement en nommant un.

e. *Le contrôle technique*, qui appartient normalement au gouvernement français, puisque tous les services techniques sont assumés par lui, peut aussi être exercé par les autorités suisses compétentes, soit par l'office fédéral de l'air, avec l'accord du ministre français des travaux publics et des transports.

Tout le personnel employé sur l'aéroport est payé par l'aéroport de Bâle-Mulhouse, sauf le personnel de douane, de police et de santé, qui est rétribué par le gouvernement dont il dépend. Le personnel technique relevant du gouvernement français, est payé par celui-ci, à charge de remboursement par l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Le chapitre VII des statuts traite très en détail le régime financier. L'exercice annuel correspond à l'année civile. Le budget, établi par le conseil d'administration, est soumis à l'approbation des deux gouvernements. Il comprend une section ordinaire, qui est le budget de l'exploitation de l'aéroport, et une section extraordinaire, qui est le budget de la construction, de l'amélioration et de l'extension de l'aéroport. Le déficit éventuel de la section ordinaire sera réparti entre les deux gouvernements proportionnellement à leur trafic propre, tandis que le bénéfice sera versé à un fonds de réserve, et lorsque celui-ci aura atteint son maximum, il sera soit utilisé pour des améliorations de l'aéroport, soit réparti entre les deux gouvernements, selon accord à passer entre ceux-ci. Les attributions du directeur de l'aéroport, de l'agent comptable, des régisseurs d'avances et de recettes sont fixées en détail. La liquidation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse en cas de dénonciation de la convention sera faite par un ou plusieurs administrateurs-liquidateurs nommés par les gouvernements. Le produit net de la liquidation sera réparti entre les deux gouvernements au prorata du trafic moyen de l'aéroport à destination de la France et de la Suisse durant les cinq exercices antérieurs.

Pour la constitution de l'établissement public « Aéroport de Bâle-Mulhouse », l'article 42 prévoit qu'il pourra valablement fonctionner à la date du début du premier exercice fixé dans le premier état de prévision des recettes et des dépenses soumis à l'approbation des deux gouvernements.

C. CAHIER DES CHARGES

Le titre I a trait à l'exécution des travaux de premier établissement de l'aéroport, qui se feront en tranches successives, soumises à l'approbation des autorités compétentes suisses et françaises. L'aéroport devra faire faire à ses frais le bornage des terrains mis à disposition par le gouvernement français, nécessaires à l'exploitation de l'aéroport.

L'aéroport devra mettre gratuitement les locaux nécessaires à l'exploitation des services techniques — radioélectrique, météorologique, navigation aérienne, contrôle — et des services de douane, de police et de santé, ainsi que les logements du personnel dont la présence permanente sur l'aéroport est indispensable.

La franchise douanière est accordée pour tous les matériaux et le matériel nécessaires à la construction, l'exploitation et l'entretien de l'aéroport.

L'aéroport devra entretenir à ses frais les ouvrages et les installations. Il est responsable envers les tiers des dommages causés par leur défaut de solidité ou d'entretien. Un avenant au cahier des charges concernant l'établissement et la mise en service d'installations ou ouvrages supplémentaires pourra être rédigé d'entente entre les deux gouvernements.

Le titre II traite de l'exploitation de l'aéroport. L'aéroport de Bâle-Mulhouse doit faciliter l'exercice des services de douane et de police. Il peut avoir recours, sous certaines conditions, à des sous-traitants. Les commerces annexes sont soumis au droit français. L'aéroport est tenu de s'assurer auprès de compagnies suisses ou françaises. Les impôts et taxes feront l'objet d'un accord spécial entre les deux gouvernements. Des états statistiques mensuels et annuels de l'exploitation seront remis aux deux gouvernements.

Les troubles d'exploitation provoqués par des mesures temporaires d'ordre ou de police prises par le gouvernement français ou des travaux d'intérêt général exécutés sur le domaine public sur son ordre devront être tolérés par l'aéroport de Bâle-Mulhouse, le gouvernement français supportant les frais d'entretien de l'aéroport proportionnellement aux interruptions totales de service d'une certaine durée.

Il sera tenu à l'aéroport un registre des réclamations.

Le titre III régleme les taxes et les redevances, les locations d'immeubles et le contrôle des perceptions.

D. ÉTAT DESCRIPTIF ET ESTIMATIF DES TRAVAUX DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

Cet état fixe le nombre, la longueur et la largeur des pistes à établir, les installations qui comprendront une aérogare, des garages, des logements pour le personnel qui doit résider sur l'aéroport, des hangars, et les installations pour le service de sécurité, qui comprendront entre autres un poste radiogoniométrique, une installation pour l'atterrissage aux instruments et une station d'émission.

Il prévoit également la création d'une auto-route reliant l'aéroport à la Suisse, qui permettra aux ressortissants de nationalité suisse l'accès à l'aérodrome sans formalités douanières, ainsi que celle d'une route reliant l'aéroport au réseau routier français. Il fixe la surface maximum de terrain à exproprier par le gouvernement français à 405 hectares.

L'état estimatif des dépenses de premier établissement, dressé d'une façon sommaire, fait prévoir une dépense totale de 1 400 000 000 francs français.

Le message relatif à la demande de subventions du canton de Bâle-Ville pour la création de l'aéroport de Bâle-Mulhouse donne tous les détails sur les travaux à effectuer et les dépenses à prévoir.

III

Il faut relever que l'aéroport de Bâle-Mulhouse sera le premier aéroport international du monde — international en ce sens qu'il est mis à la disposition de deux États. La Suisse et la France ont donc fait œuvre d'innovateurs dans le droit aérien international.

Une telle conception juridique a soulevé une quantité de problèmes extrêmement délicats, qui n'ont pu être résolus que par la volonté de chacune des deux parties d'aboutir à un résultat. La Suisse devait tenir compte du fait qu'en principe un aéroport sis complètement sur territoire français était soumis à la souveraineté de la France, et la France a dû de son côté abandonner une partie de ses droits de souveraineté pour que cet aéroport rende à la Suisse les services qu'elle en attendait.

En résumé, cet aéroport, dont le terrain a été mis à disposition par la France, les frais d'établissement et de constructions étant à la charge de la Suisse, est pour la France un aéroport français et est pour la Suisse assimilé à un aéroport suisse.

Le canton de Bâle-Ville pourra, grâce à cette convention et à ses annexes, avoir un aéroport qui lui permettra d'être directement relié au réseau international des lignes aériennes régulières, ce qui est pour lui une nécessité, son commerce et son industrie devant pouvoir jouir des mêmes possibilités de transport rapide que celles qui sont mises à disposition de leurs concurrents étrangers.

Il y a lieu de préciser que l'aéroport de Blotzheim, qui est en exploitation depuis le 8 mai 1946, n'est que provisoire, en ce sens qu'il n'a qu'une piste, alors que deux pistes sont indispensables en raison des vents dominants, et que cette piste, qui est constituée par un treillis métallique posé sur le sol, est déjà très fatiguée et sera dans un prochain avenir hors d'usage.

De plus, pour le trafic aérien suisse, le fait d'avoir un aéroport dans la plaine aux environs de Bâle est un avantage qui ne doit pas être sous-estimé, car cet aéroport offrira la faculté aux avions commerciaux d'atterrir en Suisse, alors que les aéroports de Genève-Cointrin et de Zurich-Kloten seront inutilisables pour des raisons météorologiques — brouillard au sol — le régime météorologique de la plaine d'Alsace étant tout à fait différent de celui du plateau suisse.

L'article 17 de la convention donne la possibilité à chacune des parties de dénoncer la convention, moyennant notification par la voie diplomatique six mois au moins avant la clôture de l'exercice, pour prendre effet à la date de cette clôture. Nous sommes donc en présence d'une convention conclue pour une durée indéterminée, mais qui peut être dénoncée en tout temps moyennant préavis donné six mois avant la clôture d'un exercice. Elle n'est donc pas soumise au referendum. Il n'en serait autrement

que si la dénonciation ne pouvait intervenir qu'après une période de quinze années (cf. Burekhardt, *Kommentar*, 3^e édition, page 713).

Nous vous recommandons d'accepter le projet d'arrêté ci-joint et saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous présenter les assurances de notre haute considération.

Berne, le 24 octobre 1949.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

E. NOBS

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

**la ratification par la Suisse de la convention franco-suisse
du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation
de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du 24 octobre 1949,

arrête :

Article unique

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier la convention franco-suisse du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim.

7883

CONVENTION FRANCO-SUISSE

relative

à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim

Article 1^{er}

1. Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement français conviennent de construire et d'exploiter en commun un aéroport commercial au mieux des intérêts représentés et conformément aux principes et règles de la présente Convention et de ses annexes, qui forment avec elle un tout indivisible.

Constitution
d'un Etablissement public
franco-suisse

2. Il sera constitué à cet effet un Etablissement public qui prendra le nom d'**AÉROPORT DE BÂLE-MULHOUSE**.

Ledit Etablissement sera, dans la suite du texte, désigné par l'expression l'**AÉROPORT**.

3. L'**AÉROPORT** est régi par les statuts et le cahier des charges ci-annexés et par la loi française dans la mesure où il n'y est pas dérogé par la présente Convention et ses annexes.

4. Le Conseil d'Etat du Canton de Bâle-Ville sera substitué au Conseil fédéral suisse, suivant des modalités techniques et financières à arrêter entre ces deux Autorités, en tout ce qui concerne les obligations qui découlent de la construction et de l'exploitation de l'aéroport.

Article 2

1. L'aéroport sera construit sur le territoire des communes de Blotzheim, Hésingue, Bourgfelden et Saint-Louis.

Construction
de l'aéroport

2. Le Gouvernement français met à la disposition de l'**AÉROPORT** les installations qu'il a déjà réalisées. Il s'engage à acquérir, classer dans le domaine public et mettre également à sa disposition les terrains nécessaires à l'aéroport, à ses installations et au raccordement avec les réseaux routier et ferré.

3. Le Conseil fédéral suisse s'engage à prendre à sa charge exclusive les dépenses de premier établissement, telles qu'elles sont définies au cahier des charges et à l'état descriptif et estimatif ci-annexés.

Ces travaux et installations seront exécutés par l'AÉROPORT. Celui-ci passera, sur demande du Conseil fédéral suisse, des contrats avec du personnel et des entrepreneurs suisses jusqu'à concurrence des deux tiers du total des dépenses à la charge de la Confédération suisse.

Les sommes à verser par la Confédération suisse en application du précédent alinéa pourront, à l'exception de celles qui sont stipulées payables en francs suisses à du personnel et des entrepreneurs suisses, être payées en francs français, suivant un accord spécial à intervenir entre les deux Gouvernements.

4. Le Gouvernement français s'engage à déclarer urgents et d'utilité publique ces travaux et installations.

5. Les deux Gouvernements s'engagent :

- à donner toutes les autorisations nécessaires pour permettre le raccordement de l'aéroport à tous réseaux de l'un ou de l'autre pays utiles à son fonctionnement, tels que les réseaux routier, ferré, électrique, téléphonique;
 - à assurer à l'aéroport des dégagements aériens équivalents à ceux de tout autre aérodrome de même importance. Les législations française et suisse sur les servitudes aériennes seront respectivement applicables sur les territoires français et suisse. Des accords locaux interviendront pour assurer un raccordement satisfaisant des dégagements en territoire suisse et en territoire français.
- Chacun des deux Gouvernements supportera sur son territoire les frais de ces servitudes.

6. Pour faciliter l'exercice des contrôles de douane et de police, les installations et les bâtiments comprendront trois secteurs :

- un secteur affecté aux services français chargés du contrôle des voyageurs et marchandises en provenance ou à destination de la France;
- un secteur affecté aux services suisses chargés du contrôle des voyageurs et marchandises en provenance ou à destination de la Suisse;
- un secteur, englobant les pistes, affecté aux services généraux de l'aéroport et au trafic des voyageurs et marchandises.

Article 3

Organisation
de l'AÉROPORT

1. L'AÉROPORT est géré par un Conseil d'administration assisté d'un Directeur, d'un Commandant de l'aéroport et de divers adjoints.

2. Les statuts précisent les pouvoirs du Conseil d'administration, du Directeur, du Commandant de l'aéroport et des adjoints.

Article 4

1. L'exploitation des ouvrages et installations actuels et futurs est confiée à l'AÉROPORT, à l'exception des services suivants:

Compétence

- a. les services généraux radioélectriques (radiotélégraphie, radiotéléphonie et radiogoniométrie), des télétypes et de météorologie;
- b. la direction de la navigation aérienne et de la piste;
- c. le contrôle des activités aériennes;
- d. le contrôle sanitaire;
- e. les services de douane et de police.

2. Les trois premiers services incombent au Gouvernement français. Les services mentionnés sous lettres *d* et *e* seront assurés par les Gouvernements français et suisse. A cette fin, le Conseil fédéral suisse pourra déléguer les pouvoirs nécessaires au Conseil d'Etat du Canton de Bâle-Ville.

3. Pour tout ce qui concerne leurs fonctions et la discipline, les fonctionnaires, agents et employés des Administrations suisses dans les services mentionnés sous lettres *d* et *e* relèveront exclusivement des Autorités suisses.

Ils pourront porter leurs uniformes réglementaires dans l'enceinte de l'aéroport, ainsi qu'entre l'aéroport et leur domicile.

Article 5

1. Chaque Gouvernement prendra à sa charge les frais des services de douane, de police et de santé.

Charges
et bénéfices
d'exploitation

2. Les excédents de recettes disponibles après l'application de l'article 36 des statuts seront versés aux deux Gouvernements proportionnellement au trafic en passagers ou marchandises de toute catégorie en provenance ou à destination de la Suisse ou de la France, suivant des modalités qui seront arrêtées d'un commun accord entre les deux Gouvernements.

3. Le déficit éventuel sera réparti entre les deux Gouvernements suivant la règle du paragraphe précédent.

Article 6

La législation et la réglementation françaises sont seules applicables dans l'enceinte de l'aéroport, sauf les dérogations expresses apportées à ce principe par la présente Convention et ses annexes.

Législation
applicable

Article 7

1. L'aéroport sera relié directement à la frontière franco-suisse par une route affectée à son trafic. L'aéroport et la route seront séparés

Route
douanière

par une clôture du reste du territoire douanier français. Sous réserve des dispositions qui seront éventuellement arrêtées d'un commun accord en vue de son utilisation pour le trafic général, cette route fera partie du secteur affecté aux services suisses conformément aux articles 2 et 8.

2. Le contrôle de police sur cette route sera assuré conjointement par les Autorités françaises et suisses.

3. Il n'y aura pas de contrôle de police ni de douane à la frontière franco-suisse sur la route donnant accès à l'aéroport. Les deux Gouvernements se réservent, toutefois, de faire exercer en tout temps un contrôle si des circonstances spéciales le justifient.

Article 8

Zone réservée
au contrôle
suisse
dans l'aéroport

1. Conformément à l'article 2, il sera créé dans l'enceinte de l'aéroport une zone nettement délimitée à l'intérieur de laquelle les Autorités suisses auront le droit de contrôler, à tous points de vue, les voyageurs et les marchandises en provenance ou à destination de la Suisse.

2. Pour l'exercice de ce contrôle, les Autorités suisses appliqueront leurs lois et règlements nationaux.

3. Ce contrôle s'effectuera avant ou après le contrôle français suivant qu'il s'agit de voyageurs et de marchandises en provenance ou à destination de la Suisse.

4. Les lois et règlements suisses seront appliqués:

à l'entrée en Suisse:

- pour les voyageurs, à partir du moment où commence le contrôle suisse ou à partir du moment où les voyageurs cherchent à se soustraire à ce contrôle;
- pour les marchandises, à partir du moment où elles ont été déclarées à la douane suisse ou à partir du moment où l'on cherche à les soustraire à son action;

à la sortie de Suisse:

- pour les voyageurs et les marchandises, jusqu'au moment où est terminé le contrôle suisse.

5. A l'égard des voyageurs et des marchandises en provenance et à destination de la Suisse, l'autorité douanière française n'exercera qu'une surveillance entre la zone suisse et l'aéronef. Dans ce cas, les effets et bagages des voyageurs et les marchandises ne sont passibles d'aucun droit français d'importation ou d'exportation, ni assujettis à aucune prohibition française d'entrée ou de sortie.

6. L'autorité douanière suisse aura le droit de transporter en territoire suisse les marchandises saisies ou retenues dans ladite zone pour infraction aux lois et règlements suisses.

7. Les pouvoirs des services de police suisses dans la zone prévue au paragraphe 1 seront définis dans une convention générale entre les Gouvernements français et suisse concernant les droits respectifs des services de police suisses en France et des services de police français en Suisse.

Article 9

Les personnes de toute nationalité qui transitent par le territoire français sans sortir de l'enceinte de l'aéroport et celles qui embarquent ou débarquent à l'aéroport à destination ou en provenance de la Suisse seront dispensées de tout visa français.

Visa de transit

Article 10

1. Les matériaux ou matériels divers destinés aux travaux et installations seront exonérés de tous droits et taxes d'importation dans les conditions prévues à l'article 5 du cahier des charges.

Franchise
de douane

Aucun obstacle ne sera mis à l'importation en France dans la zone suisse de l'aéroport, ou à la réexportation éventuelle des objets ou matières nécessaires aux besoins des services, à la réparation ou l'avitaillement des aéronefs, à l'installation et l'approvisionnement des commerces annexes.

L'importation ou la réexportation éventuelle s'effectuera en franchise de tous droits et taxes.

2. Les agents de l'AÉROPORT ainsi que le personnel des Administrations suisses bénéficieront lors de leur premier établissement en France de la franchise des droits de douane et d'autres redevances pour les meubles, effets et autres objets de ménage usagés. En revanche, les provisions de ménage et les boissons seront passibles des droits.

Article 11

Le gardiennage de l'aéroport pourra être assuré par des gardiens français et suisses. Ceux-ci seront placés sous l'autorité directe du Commandant de l'aéroport. Seuls les agents français assermentés seront qualifiés pour verbaliser.

Police au sol

Article 12

Dans le secteur englobant les pistes, les Autorités suisses seront autorisées à contrôler les aéronefs venant de Suisse ou s'y rendant, ainsi que les marchandises et les voyageurs qu'ils transportent. Dans ce cas, elles appliqueront la réglementation douanière suisse. Lorsque l'application de la réglementation douanière française ou

Contrôle douanier
dans le secteur
englobant
les pistes

suisse nécessitera la retenue ou la saisie d'une marchandise, la priorité appartiendra à l'autorité douanière du pays exportateur.

Article 13

Commission
douanière
mixte
franco-suisse

1. Une commission permanente franco-suisse sera constituée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention. Elle sera composée de trois membres français et de trois membres suisses. Le président, qui sera alternativement choisi parmi les membres français et les membres suisses, sera désigné par la commission elle-même; il n'aura pas voix prépondérante.

Cette commission aura pour mission:

- d'aplanir, dans le service douanier, les difficultés qui pourront résulter du fonctionnement du régime prévu par la présente Convention;
- de prendre les mesures nécessaires pour adapter le service douanier aux besoins du trafic;
- d'élaborer les préavis et propositions concernant le service douanier, à l'intention des deux Gouvernements.

2. Les cas où un accord n'interviendrait pas au sein de la commission seront soumis sans délai aux deux Gouvernements pour être réglés par la voie diplomatique ou, au besoin, par la procédure prévue à l'article 20.

Article 14

Réglementation
et police
de la circulation
aérienne

1. Les aéronefs évoluant dans la zone de circulation de l'aéroport et en particulier sur l'aire de manœuvre seront soumis à la réglementation française en matière de circulation aérienne.

2. En ce qui concerne les conditions à remplir par les aéronefs, il est convenu

- que tout aéronef suisse ou français sera soumis à sa législation nationale;
- que tout aéronef d'un Etat tiers sera soumis à la réglementation internationale ou, à son défaut, à la loi française.

Article 15

Utilisation
de l'aéroport
par les aéronefs

1. Tous les aéronefs civils non commerciaux bénéficieront d'une autorisation générale d'accès à l'aéroport s'ils sont admis à la circulation en France ou en Suisse.

2. Cette autorisation s'appliquera, en outre, à tous les aéronefs civils suisses effectuant des vols sans escale en dehors du territoire suisse.

3. Les aéronefs civils suisses affectés à des services internationaux, entendus au sens de l'article 6 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944, ainsi que les aéronefs civils d'Etats tiers affectés à de tels services desservant la Suisse jouiront du droit de transit nécessaire pour l'accès à l'aéroport, sous réserve d'une autorisation que le Conseil fédéral suisse poursuivra par la voie diplomatique, pour chaque service, auprès du Gouvernement français. L'autorisation demandée ne pourra être refusée que pour des motifs de sécurité nationale.

4. Tous autres aéronefs civils suisses affectés à des transports internationaux autres que ceux visés au paragraphe précédent seront autorisés à utiliser l'aéroport en tant qu'ils assurent le trafic avec le secteur de l'aéroport affecté aux services suisses, tel que ledit secteur est défini à l'article 2.

S'ils sont utilisés aux mêmes fins, les aéronefs civils d'Etats tiers bénéficieront, dans des conditions similaires et sous réserve de la réglementation suisse en la matière, de la même autorisation, à condition que l'accès de l'aéroport ne leur soit pas refusé pour des motifs de sécurité nationale.

5. L'utilisation de l'aéroport par des aéronefs militaires ne sera autorisée que pour des activités identiques à celles de l'aviation civile et sous la responsabilité du Commandant de l'aéroport.

Article 16

1. Les aéronefs civils suisses jouiront sur l'aéroport des mêmes droits commerciaux que sur un aéroport suisse.

Droits
commerciaux

2. En ce qui concerne les aéronefs civils d'Etats tiers, les droits de trafic international sur l'aéroport seront respectivement accordés par chacun des deux Gouvernements pour le trafic en provenance ou à destination de son propre territoire.

Article 17

1. La dissolution de l'AÉROPORT pourra résulter d'un accord amiable des parties, ou de la dénonciation de la Convention par l'une d'elles.

Dissolution
de l'Établis-
sement public

2. Si la dénonciation faite par l'une des parties n'est pas motivée par un manquement grave de l'autre partie aux obligations résultant de la présente Convention, elle devra être notifiée par la voie diplomatique six mois au moins avant la clôture de l'exercice, pour prendre effet à la date de cette clôture. La dissolution de l'AÉROPORT s'effectuera alors selon les règles suivantes:

a. Si la dénonciation émane du Conseil fédéral suisse, tous les ouvrages et installations réalisés sur le territoire français con-

formément aux statuts, au cahier des charges et à l'état descriptif et estimatif ci-annexés deviendront sans indemnité propriété de l'Etat français.

Celui-ci aura la faculté de reprendre tous autres ouvrages et installations, ainsi que le matériel et les approvisionnements appartenant à l'AÉROPORT, moyennant indemnité fixée par voie d'expertise; pour les éléments de l'actif sujets à dépréciation, cette indemnité sera calculée compte tenu d'un amortissement normal de ces éléments. Le montant de l'indemnité sera versé à l'AÉROPORT, dont la liquidation sera effectuée dans les conditions prévues à l'article 37 des statuts.

- b. Si la dénonciation émane du Gouvernement français, l'Etat français entrera en possession des ouvrages et installations visés sous lettre a, à charge pour lui de verser à la Confédération suisse une indemnité au titre des ouvrages et installations réalisés aux frais exclusifs de la Confédération suisse ou avec une participation spéciale de celle-ci. Cette indemnité, payable en francs suisses, sera égale à la valeur initiale en francs suisses desdits ouvrages et installations, ou à la quote-part de la participation, déduction faite d'un amortissement normal de ces éléments fixé, éventuellement, par voie d'expertise sans qu'il puisse être inférieur au taux de 2% par an depuis leur mise en service.

L'Etat français pourra, d'autre part, reprendre les autres ouvrages et installations, ainsi que le matériel et les approvisionnements appartenant à l'AÉROPORT dans les conditions indiquées sous lettre a.

3. Pour l'éventualité de l'application des dispositions précédentes, il sera annexé annuellement à l'état de prévision des recettes et des dépenses un état faisant ressortir le montant des indemnités correspondant aux différents ouvrages et installations susceptibles d'être mis en cause.

4. Si la dénonciation est motivée par un manquement grave de l'autre partie, la reprise des ouvrages et installations sera faite conformément aux règles précédentes, en supposant que l'initiative de dénoncer a été prise par la partie fautive.

Elle prendra effet dans un délai de trois mois à compter de sa notification par voie diplomatique.

Article 18

1. En cas de guerre, d'état de siège ou pour des motifs de sécurité nationale, la présente Convention pourra être suspendue par décision

du Gouvernement français, moyennant avis donné par écrit au Conseil fédéral suisse.

2. Les frais d'entretien de l'aéroport seront, pendant toute la durée de la suspension, à la charge du Gouvernement français.

Article 19

La révision des statuts et du cahier des charges, provoquée par une décision du Conseil d'administration prise à la majorité des $\frac{2}{3}$ des membres en exercice, pourra être effectuée d'entente entre les deux Gouvernements.

Révision
des statuts
et du cahier
des charges

Article 20

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes pourra être soumis, à la requête d'un des deux Gouvernements, à la Cour Internationale de Justice.

Clause
d'arbitrage

Article 21

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification en seront échangés le plus tôt possible à Paris.

Ratification
et entrée
en vigueur
de la Convention

Elle entrera en vigueur dès l'échange des instruments de ratification.

Fait à Berne, le 4 juillet 1949, en double exemplaire.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) Max PETITPIERRE

*Pour le Gouvernement
de la République Française:*

(signé) H. HOPPENOT

(Annexe I)

STATUTS

Article 1

Objet
de l'Établis-
sement public

L'Établissement public dit AÉROPORT DE BÂLE-MULHOUSE a pour objets la construction et l'exploitation d'un aéroport, établi sur le territoire français, destiné exclusivement au trafic civil, selon les clauses et conditions définies à la Convention, aux statuts, au cahier des charges et à l'état descriptif et estimatif ci-annexés et généralement toutes opérations industrielles, commerciales, immobilières, mobilières et financières se rattachant directement ou indirectement, en totalité ou en partie, à l'un quelconque des objets de l'Établissement public ou à tous autres objets similaires ou connexes.

Article 2

Siège
de l'Établis-
sement public

Le siège de l'Établissement public est situé en France, sur le territoire de la commune de Blotzheim.

Chapitre I

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Article 3

Composition
du Conseil
d'administration

1. Le Conseil d'administration de l'Établissement public comprend seize membres, dont:

- la moitié de nationalité française, nommés par arrêté du Ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,
- la moitié de nationalité suisse, nommés par décision du Chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer.

2. Les membres du Conseil d'administration pourront recevoir des jetons de présence, dont le montant est compté dans les frais généraux de l'AÉROPORT. Des indemnités pour frais de représentation seront allouées au Président et au Vice-Président et, éventuellement, à d'autres membres du Conseil chargés d'attributions spéciales. Les frais de séjour et de déplacement des administrateurs appelés à siéger au Conseil seront remboursés sur des états appuyés de toutes justifications utiles.

3. Le montant et les modalités d'attribution de ces diverses indemnités et allocations seront fixés par décision du Conseil d'administration soumise à la ratification des Autorités compétentes françaises et suisses, conformément à l'article 13.

Article 4

Ne peuvent être membres du Conseil d'administration que les personnes de nationalité française ou suisse qui jouissent de leurs droits civils et politiques.

Conditions
à remplir
par les ad-
ministrateurs

Article 5

Les membres du Conseil d'administration ne pourront prendre ou conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise, qu'elle soit personnelle ou sous forme de société civile ou commerciale, ou dans une filiale d'entreprise, contractant avec l'AÉROPORT, à moins qu'ils n'y soient autorisés par décision spéciale du Conseil d'administration, prise à la majorité des $\frac{2}{3}$ et sur avis des Contrôleurs financiers prévus à l'article 23.

Incompatibilité
d'intérêts

Article 6

1. Les membres du Conseil d'administration sont nommés pour une durée de six ans, sous réserve du droit de l'Autorité compétente, conformément à l'article 3, de remplacer la moitié des membres tous les trois ans à partir de la première nomination.

Renouvellement,
Vacances,
Remplacements

2. Cessent de plein droit de faire partie du Conseil d'administration les membres qui ont perdu la qualité en laquelle ils ont été désignés ou nommés. Les membres qui, pendant trois mois, se sont abstenus de se rendre aux convocations sans motif légitime sont déclarés démissionnaires par le Conseil d'administration.

3. Les vacances par décès, démission, expiration du mandat et pour toute autre cause sont portées d'urgence par le Président du Conseil d'administration à la connaissance des Autorités compétentes françaises et suisses.

4. Les Autorités compétentes françaises et suisses pourvoient, pour le temps restant à courir sur la durée de leur mandat, au remplacement des membres qui ont cessé de faire partie du Conseil d'administration. Le remplacement est effectué en suivant les règles posées pour la nomination, et selon la catégorie des membres à remplacer. Les Autorités compétentes françaises et suisses notifient au Président le nom des nouveaux membres.

Article 7

Le Conseil d'administration peut être dissous pour cause de gestion contraire à l'intérêt public, par décision commune des Gouvernements français et suisse, sur le rapport des Contrôleurs financiers. Il est dans ce cas remplacé provisoirement par une délégation instituée par la même décision et chargée d'expédier les affaires courantes. Un nouveau Conseil sera désigné dans les formes définies ci-dessus dans un délai de trois mois au plus.

Dissolution
du Conseil
d'administration

Chapitre II

FONCTIONNEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Article 8

Le Président,
le Directeur,
le Secrétaire

1. Le Conseil choisit:
— parmi ses membres: son Président
son Vice-Président,
— en dehors du Conseil: le Directeur
le Directeur-Adjoint.

2. Le Président et le Directeur sont obligatoirement de nationalité différente; il en est de même du Président et du Vice-Président, du Directeur et du Directeur-Adjoint.

3. Leur nomination est soumise à l'agrément des Autorités compétentes françaises et suisses.

4. Les fonctions du Président et du Vice-Président expirent normalement avec le mandat d'administrateur. Les mêmes membres peuvent être désignés à nouveau pour ces fonctions si leur mandat d'administrateur est renouvelé. Le Conseil peut à tous moments leur retirer leurs fonctions. Les révocations interviennent dans les mêmes conditions que les nominations.

5. Le Conseil désigne son Secrétaire, lequel peut être pris au dehors.

Article 9

Règlement,
Comité
de direction

Le Conseil d'administration établit son règlement intérieur. Il constitue dans son sein un Comité de direction, de composition paritaire franco-suisse, qui comprend le Président et le Vice-Président. Le Conseil délègue une partie de ses attributions au Comité, qui doit lui rendre compte périodiquement de son activité.

Article 10

Réunions,
Délibérations

1. Le Conseil d'administration se réunit, sur la convocation de son Président, au moins huit fois par an et plus souvent si l'intérêt de l'AÉROPORT et les besoins du service l'exigent. Le Président est, en outre, tenu de le réunir immédiatement s'il y est invité par la moitié des membres au moins.

2. Le Conseil ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié des membres en exercice tant du groupe français que du groupe suisse assistent à la séance. Toutefois, si le quorum n'est pas atteint, le Conseil pourra être convoqué, avec le même ordre du jour, à une nouvelle séance, qui devra être séparée de la première par un intervalle de trois jours francs au moins. Les délibérations seront alors valables, quel que soit le nombre des membres présents, à condition

qu'il ne soit pas inférieur à quatre et que les deux nationalités soient représentées.

3. Les décisions sont prises à la majorité absolue des votants. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

4. Tout administrateur empêché peut donner procuration à un administrateur de même nationalité, sans qu'aucun puisse disposer de plus de deux voix.

5. Les membres du Conseil d'administration sont tenus au secret professionnel. Toute infraction sera réprimée conformément à la législation nationale des intéressés.

6. Le Directeur et le Commandant de l'aéroport peuvent assister, avec voix consultative, aux réunions du Conseil d'administration et du Comité de direction, sauf lorsqu'il est discuté des comptes ou de leur situation personnelle.

Article 11

1. Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés, soit par le Président, un administrateur dont la nationalité est différente de celle du Président et le Secrétaire, soit, en cas d'empêchement du Président, par la majorité des membres présents et le Secrétaire.

Procès-Verbaux,
Copies, Extraits

2. Les copies ou extraits de ces procès-verbaux à produire en justice ou ailleurs sont signés, soit par le Président du Conseil d'administration, soit par deux administrateurs de nationalité différente, soit par un mandataire désigné par le Conseil.

3. Une ampliation des procès-verbaux de chaque réunion est adressée aux Autorités compétentes françaises et suisses.

Article 12

1. Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de l'AÉROPORT et faire ou autoriser tous les actes et opérations intéressant son activité.

Pouvoirs
du Conseil
d'administration

2. Il a notamment, et sous réserve de l'article 13, les pouvoirs suivants, qui sont énumérés d'une manière indicative et non limitative:

Il définit la politique générale de l'AÉROPORT.

Il représente l'AÉROPORT envers les tiers, les administrations et les Gouvernements français et suisse.

Il établit les règlements intérieurs de l'AÉROPORT.

Il crée des agences ou bureaux partout où il le juge utile, en France et en Suisse.

Il arrête le plan d'organisation et de fonctionnement des services de l'AÉROPORT et fixe les tableaux d'effectifs par catégories générales, à l'exception des services relevant exclusivement des Gouvernements français ou suisse.

Il pourvoit à la nomination, prononce la révocation, fixe les conditions d'admission et de retraite de tous les agents et employés de l'AÉROPORT, à l'exception du Commandant de l'aéroport, des chefs des services radioélectriques et météorologique et des agents nommés par les Gouvernements français et suisse en vue d'assurer les services dont ils conservent la gestion; il n'a, à leur égard, que le pouvoir d'émettre des vœux.

Il fixe, sous réserve de l'article 22, les traitements, salaires, indemnités, remises, gratifications de tous les agents et employés; il organise les caisses de secours et de retraites pour le personnel.

Il remplit les formalités nécessaires pour soumettre l'AÉROPORT aux lois des pays dans lesquels celui-ci pourrait être appelé à opérer et nomme les agents responsables.

Il dresse l'état de prévision des recettes et des dépenses, qui doit être communiqué au moins trois semaines avant la délibération aux Contrôleurs financiers prévus à l'article 23.

Il perçoit les sommes dues à l'AÉROPORT et paye celles dont celui-ci est débiteur.

Il détermine le placement des sommes disponibles et règle l'emploi des fonds de réserve.

Il souscrit, endosse, accepte et acquitte les effets de commerce.

Il statue sur les contrats, soumissions, adjudications, passés à forfait ou autrement, intéressant l'activité de l'AÉROPORT.

Il autorise les acquisitions, retraits, transferts et aliénations de rentes, valeurs, créances, brevets ou licences de brevets d'invention et droits mobiliers quelconques.

Il consent, cède ou résilie les baux et locations avec ou sans promesses de vente.

Il autorise l'acquisition, l'échange de biens immobiliers ainsi que la vente de ceux qu'il juge inutiles, à l'exception des biens ou droits immobiliers faisant partie du domaine public de l'Etat.

Il décide l'exécution des constructions et travaux.

Il arrête chaque année, dans la limite des ressources disponibles, le programme général des travaux ordinaires et extraordinaires à exécuter et approuve les avant-projets ou projets correspondants.

Il approuve le plan de masse de l'aéroport et ses modifications, ainsi que les extensions et créations nouvelles qui pourraient s'imposer.

Il a l'initiative des mesures nécessaires à la création des ressources destinées à couvrir les charges d'administration, d'entretien, d'exploitation ou d'amélioration et, notamment, fixe les conditions d'usage et les tarifs des taxes et redevances à percevoir sur l'aéroport.

Il contracte les emprunts par voie d'ouverture de crédits ou autrement.

Il consent les hypothèques, nantissements, délégations, cautionnements, avals et autres garanties, mobilières et immobilières, sur les biens appartenant à l'AÉROPORT.

Il effectue les prêts et avances.

Il examine et transmet aux Gouvernements français et suisse, avec ses conclusions, le rapport annuel du Directeur, arrête les états de situation, les inventaires et les comptes.

Il exerce les actions judiciaires tant en demandant qu'en défendant.

Il autorise les transactions, compromis, acquiescements et désistements, ainsi que les antériorités et subrogations, avec ou sans garantie, et les mains-levées d'inscription, saisies, oppositions et autres droits avant ou après paiement.

Il donne son avis, chaque fois qu'il est consulté par les Autorités compétentes françaises ou suisses, sur toutes les questions relevant des divers services publics et intéressant directement l'exploitation de l'aéroport.

Article 13

I. Doivent être soumises à la ratification des Autorités compétentes françaises et suisses, lorsqu'elles n'ont pas, au cours des délibérations, obtenu l'accord des administrateurs chargés de représenter ces Autorités au sein du Conseil d'administration, les décisions portant sur les objets suivants, dont l'énumération est limitative:

- organisation du Comité de direction et délégation de certains pouvoirs du Conseil d'administration, soit à ce Comité, soit au Directeur,
- état de prévision des recettes et des dépenses,
- conditions d'usage et tarifs des taxes et redevances à percevoir sur l'aéroport pour les équipements concédés, autorisés ou exploités,
- contrats passés avec des sous-traitants en vue de l'exploitation des ouvrages de l'aéroport en tout ou partie,
- fixation des tarifs de remboursement des frais de séjour et de déplacement des administrateurs à l'occasion des réunions du Conseil d'administration,

Décisions
soumises
à ratification

- opérations financières dont l'importance est supérieure à un montant fixé par accord entre les Autorités compétentes françaises et suisses,
- acceptation des dons et legs.

2. Doivent toujours être soumises à la ratification des Autorités compétentes françaises et suisses les décisions portant sur les objets suivants, dont l'énumération est limitative:

- questions touchant aux réglementations nationales et internationales,
- plan de masse de l'aéroport, projets de modifications essentielles des ouvrages et installations existants, projets d'ouvrages et installations nouveaux dont l'importance est supérieure à un montant fixé par accord entre les Autorités compétentes françaises et suisses,
- fixation du montant des jetons de présence, émoluments et indemnités alloués au Président, au Vice-Président, aux administrateurs, au Directeur, au Commandant de l'aéroport et aux administrateurs chargés de missions spéciales, ainsi qu'aux agents relevant directement des Gouvernements français ou suisse,
- emprunts contractés par voie d'émission d'obligations hypothécaires ou autres,
- prélèvements sur les fonds de réserve.

3. Ces décisions seront réputées approuvées lorsque les Autorités compétentes françaises et suisses n'auront pas répondu dans le délai d'un mois à compter de leur notification.

Article 14

Fonctions
du Président
et du
Vice-Président

1. Le Président du Conseil d'administration convoque et préside le Conseil. Il exerce une surveillance permanente sur la gestion de l'AÉROPORT. Il prépare les réunions du Conseil et veille à l'exécution des décisions prises par ce dernier.

Il représente l'AÉROPORT dans ses rapports avec les Gouvernements français et suisse.

Il prépare et transmet le rapport que le Conseil doit présenter chaque année à ces Gouvernements sur la situation de l'AÉROPORT et l'état des différents services. Le rapport du Directeur, le procès-verbal de la délibération l'approuvant et le rapport du Conseil doivent être adressés chaque année avant le 1^{er} avril aux Autorités compétentes françaises et suisses à titre de compte-rendu général.

2. Le Vice-Président assiste le Président. En cas d'absence ou de tout autre empêchement, il le remplace provisoirement dans la plénitude de ses fonctions. A défaut du Vice-Président, le Conseil peut désigner, à cet effet, un administrateur.

Article 15

Le Président, le Vice-Président et les administrateurs sont responsables conformément aux règles du droit commun, individuellement ou solidairement suivant les cas, envers l'AÉROPORT ou envers les tiers des infractions à la Convention et à ses annexes et des fautes qu'ils auraient commises dans la gestion de l'AÉROPORT.

Responsabilité
du Président,
du Vice-Président,
des administra-
teurs

Leur responsabilité civile envers l'AÉROPORT peut être mise en cause, soit par l'AÉROPORT lui-même, soit par le Gouvernement français, soit par le Conseil fédéral suisse.

Article 16

Tous les actes engageant l'AÉROPORT envers les tiers sont signés par le Président et un administrateur ou le Directeur et un administrateur de nationalité différente, à moins d'une délégation expresse du Conseil d'administration au Président ou au Directeur ou à un seul administrateur.

Signature
des actes

Chapitre III

LE DIRECTEUR

Article 17

1. Le Directeur est l'agent d'exécution du Conseil d'administration. Ses fonctions ont un caractère essentiellement économique et commercial.

Il est chargé de préparer et d'exécuter l'état de prévision des recettes et des dépenses de l'AÉROPORT.

Il représente l'AÉROPORT en justice et dans tous les actes de la vie civile.

Il reçoit délégation spéciale permanente dans les limites fixées par décision du Conseil d'administration, selon les dispositions prévues à l'article 13 (1), pour l'approbation des projets et des contrats, la passation des baux d'immeubles, les achats, ventes, locations et réformes d'objets mobiliers, les transactions en cas de litige. Son rôle en matière financière est défini à l'article 30.

2. Par délégation générale et dans les limites des effectifs autorisés par le Conseil d'administration, il nomme à tous les emplois, sauf à

Rôle
du Directeur

ceux que les Gouvernements français et suisse réservent à des agents qu'ils délèguent auprès de l'AÉROPORT en vertu des articles 12, 19 et 22.

3. Les nominations aux emplois de direction ne sont faites qu'après approbation du Conseil d'administration.

Le Directeur établit chaque année un rapport rendant compte du fonctionnement des services et de la situation générale de l'AÉROPORT.

Il exerce une fonction de coordination générale. Il répond, d'une façon générale, envers le Conseil d'administration du fonctionnement des services qui lui sont confiés.

Sa responsabilité envers les tiers et envers l'AÉROPORT est soumise aux règles posées à l'article 15.

Son traitement est fixé par le Conseil d'administration et soumis à la ratification des Autorités compétentes françaises et suisses.

Article 18

Absence
du Directeur

En cas d'absence, le Directeur est remplacé par le Directeur-Adjoint. Si cette absence se prolonge au-delà de six mois, il pourra être procédé, sur proposition du Conseil d'administration, à la nomination d'un nouveau Directeur.

Chapitre IV

LE COMMANDANT DE L'AÉROPORT

Article 19

Nomination
du Commandant
de l'aéroport

1. Le Commandant de l'aéroport est un agent du Gouvernement français, qui le nomme sur avis du Conseil d'administration.

2. Il ne peut être relevé de ses fonctions que par décision de la même Autorité, prise sur la proposition ou l'avis du Conseil d'administration.

3. Son traitement est payé par le Gouvernement français, dont il relève, à charge de remboursement par l'AÉROPORT; mais il peut, en outre, bénéficier, dans les conditions prévues à l'article 22 ci-après, d'indemnités dont le montant est fixé par le Conseil d'administration et qui lui sont payées directement par l'AÉROPORT.

4. Ses fonctions ne sont pas incompatibles avec celles de Directeur-Adjoint.

Article 20

Rôle
du Commandant
de l'aéroport

1. Le Commandant de l'aéroport est chargé de la direction des services techniques qui relèvent du Gouvernement français.

2. Il est assisté, dans ses fonctions, par les chefs des services radioélectriques et météorologique, qui relèvent directement de son autorité, et par un personnel d'exécution, qui peut être indifféremment français ou suisse.

3. Il est tenu d'appliquer les lois et règlements français. Il est, ainsi que ses chefs de service, pénalement responsable de leur application et a toute l'autorité que requiert cette responsabilité.

4. En cas de désaccord grave entre le Directeur et le Commandant de l'aéroport, le conflit est soumis, après délibération du Conseil d'administration, aux Autorités compétentes françaises et suisses.

Article 21

En cas d'absence, le Commandant de l'aéroport est remplacé par son premier adjoint français, qui exerce les fonctions de commandant d'aéroport intérimaire, et les chefs des services radioélectriques et météorologique par des fonctionnaires de nationalité française.

Absence
du Commandant
de l'aéroport
et des chefs
des services
radioélectriques
et météorologique

Article 22

1. Le personnel de l'AÉROPORT comprend, à l'exclusion de celui du contrôle sanitaire et des services de douane et de police :

Personnel
de l'AÉROPORT

- a. des agents recrutés directement par l'AÉROPORT.
- b. des agents des Gouvernements, collectivités, établissements publics français et suisses, mis à sa disposition, suivant la réglementation en vigueur dans leurs corps, et pouvant toujours être remis à la disposition de leur Administration, sans que cette mesure ait un caractère disciplinaire;
- c. le personnel de direction, chargé d'assurer les services dont le Gouvernement français conserve la gestion conformément à l'article 4, paragraphe 1 (a à c), de la Convention. Ces agents relèvent de l'Administration française. Leurs rapports avec l'AÉROPORT sont réglés par les articles 13, 19 et 20.

2. Les traitements, salaires et indemnités des agents visés sous lettres a et b sont payés par l'AÉROPORT.

Les traitements du personnel de direction visé sous lettre c sont payés par le Gouvernement français, à charge de remboursement par l'AÉROPORT. Toute indemnité ou rémunération complémentaire, de quelque nature que ce soit, qui serait allouée directement par l'AÉROPORT doit être soumise à l'approbation préalable des Autorités compétentes françaises et suisses, conformément à l'Article 13 (2).

Chapitre V

CONTRÔLE

Article 23

Contrôle
financier

1. Chacun des deux Gouvernements nomme un Contrôleur financier chargé d'exercer une surveillance sur les opérations et la situation de l'AÉROPORT, sur l'état de prévision des recettes et des dépenses, sur le bilan et les comptes présentés par les administrateurs et sur le rapport annuel du Directeur.

2. Les Contrôleurs financiers peuvent assister avec voix consultative aux délibérations du Conseil d'administration, du Comité de direction et des conseils et comités qui pourraient être constitués par le Conseil. Ils doivent y être convoqués dans les mêmes conditions que les administrateurs. Ils ont le pouvoir de provoquer une délibération du Conseil sur un objet déterminé.

3. Ils ont les droits les plus étendus et les plus généraux d'investigation sur pièces et sur place.

Ils ont, en outre, le pouvoir de demander la dissolution du Conseil d'administration dans les conditions prévues à l'article 7.

Article 24

Contrôle
technique

1. Les Autorités suisses compétentes peuvent faire inspecter et vérifier, à toute époque, les services techniques relevant du Gouvernement français, après accord du Ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

2. Pour apprécier l'état de l'AÉROPORT et de ses installations, les inspecteurs désignés ont les pouvoirs les plus étendus et les plus généraux d'investigation sur pièces et sur place.

Chapitre VI

RÉGIME FINANCIER

Article 25

Dispositions
générales

Les contrats passés par l'AÉROPORT sont soumis aux lois et usages du commerce. Les opérations en deniers et matières sont constatées dans les écritures selon la forme commerciale; les opérations matérielles de recouvrement et de paiement sont effectuées selon les formes en usage dans le commerce. Leurs résultats sont déterminés par des inventaires, la balance et le bilan annuel.

Article 26

1. L'exercice commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre.

Exercice

2. Par exception, le premier exercice comprendra le temps écoulé depuis le jour de la constitution de l'AÉROPORT jusqu'au 31 décembre 1949.

Article 27

1. Le Conseil d'administration établit chaque année, avant le 1^{er} octobre, le projet d'état de prévision des recettes et des dépenses de l'exercice suivant.

Etat
de prévision
des recettes
et des dépenses

2. Les prévisions des recettes et des dépenses ordinaires et extraordinaires y font l'objet de sections spéciales, divisées en chapitres, qui ne doivent comprendre que des opérations de même nature.

3. Les dépenses d'entretien et de réparation sont obligatoires.

4. L'état de prévision des recettes et des dépenses est soumis à l'approbation des deux Gouvernements.

5. Si l'état de prévision des recettes et des dépenses n'est pas encore approuvé lors de l'ouverture de l'exercice, le Directeur peut, dans la limite des prévisions votées par le Conseil d'administration et sauf opposition d'un des Gouvernements, procéder à l'engagement des dépenses de gestion proprement dites.

6. En cours d'exercice, il peut être établi, dans la forme de l'état primitif de prévision des recettes et des dépenses et aux mêmes conditions d'approbation, des états de prévision des recettes et des dépenses supplémentaires destinés à rectifier les prévisions initiales.

Article 28

La section ordinaire comporte notamment:

Section
ordinaire

a. en recettes:

- les taxes et redevances de toute nature dont la perception aura été régulièrement autorisée,
- les revenus du domaine,
- le produit de l'exploitation de l'AÉROPORT et des équipements qu'il administre directement ou qu'il afferme,
- les subventions versées pour l'entretien et le fonctionnement de l'aéroport et de ses accès,
- des prélèvements sur les fonds de réserve,
- des recettes occasionnelles.

b. en dépenses:

- les impôts et les taxes,

- le service des emprunts,
- les traitements, salaires et indemnités du personnel,
- des dépenses de fonctionnement,
- des dépenses d'entretien et de réparation.

Le déficit éventuel sera réparti entre les deux Gouvernements proportionnellement au trafic, conformément à l'article 5 de la Convention.

Article 29

Section
extraordinaire

La section extraordinaire comporte notamment:

a. en recettes:

- les subventions de l'Etat français et de la Confédération suisse, des collectivités publiques, chambres de commerce et autres établissements publics, ainsi que des groupements économiques et des particuliers données sous forme de capital ou d'annuités et affectées exclusivement aux dépenses de premier établissement,
- les fonds d'emprunt,
- des prélèvements sur les fonds de réserve,
- des recettes occasionnelles.

b. en dépenses:

- les dépenses de premier établissement, d'amélioration, d'extension de l'aéroport et de ses voies d'accès, y compris les dépenses correspondantes de personnel.

Article 30

Rôle
du Directeur
en matière
financière

Le Directeur procède à l'établissement des ordres de recettes, à l'engagement, à la liquidation et à l'ordonnancement des dépenses.

Il peut, sous sa responsabilité, déléguer à cet effet sa signature à un ou à plusieurs agents préalablement agréés par le Conseil d'administration.

Il tient comptabilité de l'engagement des dépenses et de l'émission des titres de recettes et des ordres de paiement qu'il transmet à l'Agent comptable.

Article 31

Agent comptable

1. L'Agent comptable est nommé par arrêté du Ministre des finances et du Ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, sur avis du Conseil d'administration et après agrément du Conseil fédéral suisse.

2. Il assure le fonctionnement des services de comptabilité de l'AÉROPORT et a sous ses ordres le personnel nécessaire.

3. Il est placé sous l'autorité du Directeur. Toutefois, il est personnellement et pécuniairement responsable des actes de sa gestion.

4. Sous sa responsabilité propre, il est chargé de la perception des recettes, du paiement des mandats émis par le Directeur, de la caisse et du portefeuille. Il a seule qualité pour opérer tout maniement de fonds ou de valeurs et il est responsable de leur conservation.

5. L'Agent comptable verse un cautionnement, dont le montant et la nature sont fixés par les deux Gouvernements.

Article 32

1. Des comptes d'ordre débiteurs et créditeurs sont ouverts pour constater en clôture d'exercice les opérations de régularisation des recettes et des dépenses afférentes à chaque exercice.

Balance
générale

2. La balance générale fait ressortir séparément les soldes au début de l'exercice, de chacun des comptes, les opérations d'exercice, y compris les opérations d'ordre et les soldes en fin d'exercice.

3. Les comptes soldés doivent être décrits distinctement dans la balance.

Article 33

1. Il est établi annuellement et avant le 1^{er} juin un compte général des recettes et dépenses et le bilan de l'exercice précédent.

Comptes

Le compte général des recettes et dépenses comprend deux sections: un compte d'exploitation correspondant à la section ordinaire de l'état de prévision;

un compte d'établissement correspondant à la section extraordinaire de l'état de prévision.

A l'appui de ce dernier compte est fournie une situation des emprunts contractés par l'AÉROPORT.

2. Le compte général et le bilan de l'AÉROPORT sont transmis, appuyés des résultats de l'inventaire et d'un rapport sur les résultats de l'exercice expiré, directement aux deux Gouvernements, qui statuent sur l'approbation des comptes, l'affectation des bénéfices et fixent définitivement le bilan dans les trois mois qui suivent la réception de ces documents.

Article 34

Le produit des taxes et recettes d'exploitation que l'AÉROPORT est autorisé à percevoir est employé:

Emploi
des recettes
d'exploitation

- 1° à couvrir les dépenses d'entretien et de fonctionnement ainsi que les frais d'intérêt et d'amortissement des emprunts;
- 2° à constituer un fonds de réserve dans les conditions prévues à l'article suivant.

Article 35

Fonds
de réserve

1. Les excédents de recettes disponibles sont versés à un fonds de réserve, dont le maximum est fixé par les deux Gouvernements, le Conseil d'administration entendu.

2. Le placement des réserves est fixé par le Conseil d'administration après accord des Contrôleurs financiers.

3. Quand le fonds de réserve aura atteint le maximum prévu, il pourra être procédé, d'accord avec les deux Gouvernements, soit à l'augmentation du fonds de réserve, soit à des améliorations de l'aéroport, soit à un versement aux deux Gouvernements d'après les dispositions de l'article 5 de la Convention.

Article 36

Liquidation

En cas de dissolution résultant d'un accord amiable, ou d'une dénonciation de la Convention, les Gouvernements nomment un ou plusieurs administrateurs-liquidateurs, dont ils déterminent les pouvoirs, et un agent comptable-liquidateur, dont les pouvoirs sont identiques à ceux de l'Agent comptable de l'AÉROPORT.

La nomination des liquidateurs met fin aux pouvoirs du Conseil d'administration, du Directeur et de l'Agent comptable, auxquels ils se trouvent substitués.

Le pouvoir d'approuver les comptes de liquidation et de donner quitus aux liquidateurs appartient aux Autorités compétentes françaises et suisses.

Après règlement du passif et des charges de l'AÉROPORT, le produit net de la liquidation, y compris le fonds de réserve, est réparti entre les deux Gouvernements au prorata du trafic moyen de l'aéroport à destination de la France et de la Suisse durant les cinq exercices antérieurs.

Article 37

Régisseurs
d'avances
et de recettes

1. Des régisseurs d'avances peuvent être désignés par le Directeur pour le paiement des salaires du personnel temporaire.

2. Des avances peuvent être faites aux personnes envoyées en mission pour le compte de l'AÉROPORT.

Le maximum des avances, le mode de justification et l'emploi des avances, ainsi que la nature et le montant du cautionnement

exigé des régisseurs sont définis par le Conseil d'administration après accord des Contrôleurs financiers.

Des régisseurs de recettes peuvent être désignés par le Directeur pour le recouvrement des recettes qui seront énumérées par décision du Conseil d'administration après accord des Contrôleurs financiers. Ladite décision fixera également les modalités selon lesquelles ces recettes seront encaissées par les régisseurs et versées à la caisse de l'Agent comptable, ainsi que, éventuellement, la nature et le montant du cautionnement exigé des régisseurs.

Article 38

1. Les opérations matérielles de recouvrement et de paiement peuvent être effectuées sous toutes les formes en usage dans le commerce et, notamment, par virement en banque, par chèque, par traite, par mandat-carte ou chèque postal, par effet de commerce et par escompte d'effet de commerce.

Recouvrements
et règlements

2. Les chèques ou tous autres titres de règlement bancaire sont émis par l'Agent comptable. Ils portent la double signature de celui-ci et du Directeur, sauf dérogations autorisées par le Conseil d'administration.

3. En cas de règlement par compensation, il doit être fait état distinctement dans les écritures du montant intégral de la recette et de la dépense.

4. Les saisies-arrêts, ou oppositions, sur les sommes dues par l'AÉROPORT, les significations de cession de transfert des dites sommes et autres significations ayant pour objet d'en arrêter le paiement doivent être faites entre les mains de l'Agent comptable.

Article 39

1. L'Agent comptable doit informer sans délai le Directeur et les Contrôleurs financiers des motifs pour lesquels il refuse d'effectuer un paiement.

Refus de paiement

2. Si le Directeur requiert par écrit et sous sa responsabilité personnelle qu'il soit passé outre, l'Agent comptable doit se conformer à cette réquisition, qu'il annexe au titre de paiement.

3. Toutefois, aucune réquisition ne peut être faite en cas de refus de visa des Contrôleurs financiers, ainsi qu'en cas d'opposition ou de contestation touchant la validité de la quittance. Les réquisitions pour absence ou insuffisance de disponibilités au regard des prévisions budgétaires ne peuvent être admises en ce qui concerne les investissements en capital.

4. Le Directeur rend compte au Conseil d'administration des réquisitions de paiement qu'il a délivrées. L'Agent comptable en informe les Contrôleurs financiers par une lettre dont il remet copie au Directeur.

Article 40

Début
du fonctionnement
de l'Etablis-
sement public

L'Etablissement public dit AÉROPORT DE BÂLE-MULHOUSE pourra valablement fonctionner à la date du début du premier exercice fixé dans le premier état de prévision des recettes et des dépenses soumis à l'approbation des deux Gouvernements.

(Annexe II)

CAHIER DES CHARGES

Titre I

EXÉCUTION DES TRAVAUX, PLAN DE MASSE

Article 1

1. Les travaux de premier établissement sont définis par l'état descriptif et estimatif constituant l'annexe III de la Convention.

Consistance
des travaux

2. Ils feront l'objet, dans le cadre du plan de masse approuvé, de tranches de réalisation successives, dont les projets seront soumis à l'approbation des Autorités compétentes françaises et suisses.

3. Les projets de travaux et installations devront être soumis à l'avis des services participant à l'exploitation ou au contrôle de l'aéroport.

Article 2

Les emplacements à acquérir, les ouvrages et installations à réaliser pour l'exploitation de l'aéroport seront proposés aux deux Gouvernements par décision du Conseil d'administration, conformément à l'article 13 (2) des statuts.

Emplacements,
Dispositions,
Extensions

Article 3

1. Après acquisition par le Gouvernement français des nouveaux terrains nécessaires à l'exploitation de l'aéroport et dans le délai qui lui sera fixé, l'AÉROPORT fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan des terrains faisant partie de l'ensemble de la concession.

Extension
et amélioration

2. Une expédition dûment certifiée conforme des procès-verbaux de bornage et du plan sera dressée aux frais de l'AÉROPORT et déposée dans les archives du Gouvernement français. Les nouveaux terrains seront ainsi incorporés au domaine public.

3. Toute extension donnera lieu à un bornage supplémentaire et sera incorporée au domaine public.

Article 4

1. L'AÉROPORT donnera toutes les facilités nécessaires au fonctionnement des services non compris dans l'exploitation commerciale:

Facilités
pour les services
non commerciaux

Services radioélectriques, des télétypes et de la météorologie,
 » de la navigation aérienne et de la piste,
 » de contrôle des activités aériennes,
 » de contrôle sanitaire,
 » de douane et de police.

2. Il devra, en particulier, mettre gratuitement à la disposition des administrations chargées d'assurer ces services les locaux nécessaires, ainsi que les logements du personnel dont la présence permanente sur l'aéroport est indispensable.

3. Les plans des locaux et logements correspondants devront être agréés par ces administrations.

Article 5

Franchise
douanière
pour matériaux
et matériels

1. En raison des charges résultant de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de l'aéroport, le Gouvernement français accordera le bénéfice de l'exonération de tous droits et taxes d'importation pour les matériaux et matériels destinés à l'exécution des clauses du cahier des charges et de l'état descriptif et estimatif, ainsi que de l'exécution des modifications, arrêtées en vertu de l'article 13 (2) des statuts, relatives à la construction, à l'exploitation et à l'entretien de l'aéroport. Ces matériaux et matériels devront dans tous les cas être déclarés à la douane française.

2. En cas de cession à des tiers, à titre onéreux ou gratuit, des objets admis en franchise en application des dispositions précédentes, les droits et taxes français en vigueur à la date de la cession devront être acquittés immédiatement après accomplissement des formalités prévues en matière de contrôle du commerce extérieur et des changes.

3. La réexportation éventuelle en vertu de l'article 17 de la Convention s'effectuera en franchise de tous droits et taxes.

Article 6

Entretien
des ouvrages
et installations

1. L'AÉROPORT devra entretenir en bon état les ouvrages et installations existants et ceux qu'il aura établis, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

2. Les frais d'entretien de tous les ouvrages et de toutes les installations sont à la charge de l'AÉROPORT.

Article 7

Responsabilité
envers les tiers

1. L'AÉROPORT est responsable envers les tiers des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien des ouvrages ou installations, quels qu'ils soient.

2. L'approbation des projets par les deux Gouvernements laisse entière la responsabilité de l'AÉROPORT et ne peut en aucun cas engager celle des deux Gouvernements.

Article 8

Toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien, du fonctionnement des ouvrages concédés sont à la charge de l'AÉROPORT, sauf recours contre qui de droit, à l'exception de celles qui pourraient être réclamées du fait de l'existence même de l'aéroport; ces dernières seront à la charge des deux Gouvernements, conformément à l'article 5 de la Convention.

Indemnités
aux tiers

Article 9

Si, l'état descriptif et estimatif étant entièrement réalisé, les ouvrages ou installations se révèlent insuffisants, les conditions d'établissement et de mise en service d'ouvrages ou installations supplémentaires seront déterminées par un avenant au présent cahier des charges, établi dans les conditions prévues à l'article 19 de la Convention.

Insuffisance
des ouvrages
ou installations

Titre II

EXPLOITATION

Article 10

1. L'AÉROPORT prêtera son concours et facilitera la tâche des Administrations françaises et suisses, qui devront coordonner les attributions et faire coïncider les heures d'ouverture de leurs bureaux respectifs.

Modalités
d'exécution
des formalités
de douane
et de police

2. Le passage des voyageurs et des marchandises d'un bureau à l'autre sera contrôlé par les agents des Administrations françaises et suisses. Les opérations dans l'un et l'autre bureaux devront, dans toute la mesure du possible, pouvoir se succéder sans perte de temps.

Article 11

L'AÉROPORT peut, dans les conditions prévues à l'article 13 des statuts, confier à des entreprises françaises ou suisses l'exploitation de tout ou partie des ouvrages ou installations et la perception des taxes correspondantes, mais il demeure personnellement responsable, tant envers les Gouvernements français et suisse qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations qui lui sont imposées par la Convention, les statuts et le présent cahier des charges.

Sous-traitants

Article 12

Commerces
annexes

Les commerces annexes installés par l'AÉROPORT ou ses sous-traitants sur l'aéroport sont soumis au droit français.

Article 13

Assurances

1. L'AÉROPORT devra passer des contrats avec une ou plusieurs compagnies d'assurance françaises ou suisses. Les usagers de l'aéroport, notamment ceux de l'outillage, pourront profiter de ces contrats, dont le texte sera tenu à leur disposition, à charge par eux de payer les primes prévues.

2. Les frais d'assurance ne sont pas inclus dans les taxes d'usage.

Article 14

Impôts
et taxes
fiscales

1. Les conditions d'application des impôts et taxes fiscales français à la charge de l'AÉROPORT feront l'objet d'un accord entre les deux Gouvernements.

2. Le personnel suisse domicilié en territoire français n'est assujéti à aucun impôt ni redevance dont les autres habitants des mêmes localités sont exempts; en outre, les agents suisses et les membres de leur famille ne sont soumis à aucune taxe de police française.

Article 15

Etat statistique
de l'exploitation

L'AÉROPORT sera tenu de remettre, chaque mois et chaque année, aux Gouvernements français et suisse un compte-rendu statistique de l'exploitation établi conformément à un modèle qui sera arrêté d'entente entre les Autorités compétentes françaises et suisses.

Article 16

Troubles
d'exploitation

1. L'AÉROPORT ne pourra élever aucune réclamation en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient, soit de mesures temporaires d'ordre ou de police prises par le Gouvernement français, soit de travaux d'intérêt général que ce Gouvernement fait exécuter sur le domaine public.

2. Ces mesures ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité du Gouvernement français envers les tiers. Toutefois, le Gouvernement français supportera les frais d'entretien de l'aéroport proportionnellement aux interruptions totales de service d'une certaine durée.

Article 17

Registre
de réclamations

1. Il est tenu, dans les bureaux de la direction de l'AÉROPORT, un registre destiné à recevoir, d'une part, les réclamations des per-

sonnes qui auraient des plaintes à formuler, soit contre l'AÉROPORT, soit contre son personnel à quelque catégorie qu'il appartienne et, d'autre part, les vœux formés par les usagers.

2. L'AÉROPORT est tenu de communiquer périodiquement aux Autorités compétentes françaises et suisses les mentions portées sur ce registre.

Titre III

TAXES ET REDEVANCES

Article 18

Sous la condition expresse qu'il remplisse toutes les obligations mises à sa charge par la Convention, les statuts et le présent cahier des charges, l'AÉROPORT est autorisé à percevoir et fixer les tarifs des taxes. La nature et le montant de celles-ci seront déterminés par décision du Conseil d'administration soumise à la ratification des Autorités compétentes françaises et suisses dans les conditions prévues à l'article 13 des statuts.

Tarifs

Article 19

Des immeubles (terrains nus, installations) pourront être loués aux entreprises de navigation aérienne et aux usagers de l'aéroport. Les baux devront contenir une clause de résiliation *ipso facto* en cas de dissolution de l'AÉROPORT.

Location
des immeubles

Article 20

Les locataires ne pourront édifier des constructions sur les terrains loués ou apporter des modifications aux immeubles et installations qu'avec l'autorisation de l'AÉROPORT donnée, si l'importance des travaux projetés l'impose, après délibération du Conseil d'administration dans les conditions prévues à l'article 13 (2) des statuts et accord des services participant à l'exploitation et au contrôle de l'aéroport.

Obligations
des locataires

Article 21

1. Les tarifs en vigueur sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente à des emplacements spéciaux réservés à cet effet.

2. Un exemplaire de ces affiches est déposé au siège de l'AÉROPORT.

3. L'AÉROPORT répond de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

4. L'état des perceptions est constaté par enregistrement, dont les modalités sont fixées par le Directeur en accord avec les Contrôleurs financiers.

Contrôle
des perceptions

(Annexe III)

TRAVAUX DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ÉTAT DESCRIPTIF ET ÉTAT ESTIMATIF

ÉTAT DESCRIPTIF

Le présent état descriptif définit les dispositions générales de l'AÉRO-PORT, ainsi que la consistance des travaux de premier établissement qui doivent être réalisés conformément à l'article 2 de la Convention.

I. — Infrastructure

L'aéroport répondra au minimum aux caractéristiques de la classe B des normes françaises.

Il comprendra deux pistes.

La première formera avec le Nord géographique un angle de 335° et servira en particulier pour les atterrissages sans visibilité.

La seconde formera avec le Nord géographique un angle de 260° et correspondra sensiblement à la direction des vents les plus fréquents et les plus violents.

Ces pistes auront une largeur de 60 m et des longueurs respectives minima de 2000 m pour la première et 1600 m pour la seconde.

Elles seront bordées de bandes gazonnées ayant 120 m de largeur pour la piste A. S. V. et 70 m pour l'autre.

Des voies de circulation, de 25 m de largeur, relieront ces pistes à la zone des installations.

En plus des pistes servant à l'aviation commerciale et parallèlement à ces dernières, il pourra être établi des bandes d'envol pour avions légers, à raison d'une bande pour chaque orientation. Elles seront établies respectivement à l'Ouest pour l'orientation 335 et au Sud pour l'orientation 260 des pistes auxquelles elles sont parallèles.

II. — Installations

Les installations seront situées dans les angles Nord-Est et Sud-Est des pistes. Elles comprendront au minimum une aérogare de 2000 m² environ de surface couverte, avec ses dépendances, qui englobera les bureaux des services généraux, des bureaux pour les services de douane et de police de l'aéroport.

Les dépendances de l'aérogare comprendront des garages, ainsi que des logements pour la partie du personnel qui devra résider sur place dans l'intérêt du service.

Les hangars auront approximativement 9000 m² de surface couverte.

Les installations pour la sécurité de la navigation aérienne comprendront, entre autres, un poste radiogoniométrique, une installation d'atterrissage aux instruments, ainsi qu'une station d'émission prévue sur un terrain de 1 ha 50 situé à Bourgfelden.

III. — *Liaisons routières*

L'aéroport sera relié au réseau routier suisse par une autoroute franchissant la frontière entre Saint-Louis et Bourgfelden qui permettra aux ressortissants suisses d'accéder sans formalités douanières à l'aéroport.

Cette autoroute aura une plateforme d'au moins 20 m de largeur et comportera des clôtures matérialisant la limite douanière, suivant les dispositions qui seront jugées nécessaires par les services douaniers français et suisses.

L'aéroport sera relié au réseau routier français par une route se raccordant au C. D. 12bis qui, ultérieurement, sera prolongée jusqu'au carrefour de Bartenheim. Cette route aura 20 m de largeur de plateforme et une chaussée de 7 m.

Seront considérées comme faisant partie des travaux incombant à l'AÉROPORT la route reliant l'aéroport à la Suisse limitée à la frontière, ainsi que la route reliant l'aéroport au réseau routier français jusqu'au C. D. 12bis.

IV. — *Emprises*

Le plan sommaire ci-annexé définit l'emprise maximum qui pourra être donnée à l'aéroport.

Cette emprise a été déterminée en admettant que les pistes seront portées respectivement à 2700 et 1900 m (classe A).

En outre, il a été prévu qu'une piste de 2100 m de longueur doublant la piste principale pourrait être construite sur l'emplacement de la bande d'envol pour avions légers ayant l'orientation 335.

La surface maximum à exproprier porte sur 405 ha de terrains, dont environ 290 ha sur le territoire de la commune de Blotzheim, 110 ha sur celui de Hesingue, 4 ha sur celui de Bourgfelden et 1 ha sur celui de Saint-Louis.

ÉTAT ESTIMATIF

| | | |
|--|-----------------------------|----------------------|
| I. Acquisition des terrains | pour mémoire ⁽¹⁾ | |
| II. Travaux d'infrastructure (pistes d'atterrissage, d'en- vol et de circulation, aires de stationnement, etc.) | francs français | 850 000 000 |
| III. Travaux de superstructure (aérogare, hangars, etc.) | | 200 000 000 |
| IV. Electricité et téléphone | | 20 000 000 |
| V. Installations de radio et d'atterrissage sans visi- bilité | | 150 000 000 |
| VI. Détournement de ligne à haute tension | | 50 000 000 |
| VII. Routes reliant l'aéroport aux réseaux routiers fran- çais et suisse | | 130 000 000 |
| | Total | <u>1 400 000 000</u> |

(¹) A la charge de l'Etat français.