

FEUILLE FÉDÉRALE

115^e année

Berne, le 5 juillet 1963

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: **33 francs** par an;
18 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: **50 centimes** la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

8786

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
concernant les frais supplémentaires de la première étape
de l'agrandissement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse**

(Du 31 mai 1963)

Monsieur le Président et Messieurs,

En 1938, Bâle enregistrait environ un tiers du volume du trafic aérien suisse. Son aéroport au Sternenfeld voyait défiler deux fois plus de passagers qu'on n'en comptait à Genève-Cointrin; le trafic des marchandises était de la même importance que celui de Zurich-Dübendorf.

Cet aérodrome de Bâle était cependant condamné à disparaître. On n'aurait pu l'agrandir. Puis il constituait un obstacle à la construction des ports du Rhin et de l'usine de forces motrices de Birsfelden. Dès 1934, les autorités du canton de Bâle-Ville recherchèrent un terrain propre à l'établissement d'un aérodrome moderne. Six sites différents furent étudiés au cours des années. Finalement, on dut convenir qu'il était impossible de trouver, pour un aéroport digne de ce nom et propre à desservir pleinement la ville de Bâle, un terrain situé exclusivement en territoire suisse.

A la fin de 1937, nous chargeâmes l'office de l'air d'étudier, dans des conversations avec le ministère de l'air, à Paris, quelles pourraient être les conditions dans lesquelles on pourrait établir, à Allschwil, un aéroport s'étendant de part et d'autre de la frontière franco-suisse. Le 26 juillet 1939, ces échanges de vues étaient assez avancés pour que le ministère français des affaires étrangères pût porter à la connaissance de la légation de Suisse à Paris l'assentiment de principe de la France à la réalisation d'un tel projet.



Mais la seconde guerre mondiale éclata aussitôt après. Les pourparlers ne purent être poursuivis. Dans cette situation difficile, les autorités bâloises revinrent à l'idée, déjà examinée précédemment, d'un aéroport à la Hard, conçu comme solution provisoire. Le peuple bâlois rejeta ce projet dans une votation qui eut lieu en 1942.

La guerre était à peine terminée que le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville, d'accord avec les autorités fédérales, reprenait avec la France les pourparlers interrompus en 1939. Le 6 août 1945, une délégation du secrétariat général français à l'aviation civile et commerciale déclarait à Bâle que la France donnerait la préférence à un aéroport situé plus loin de l'agglomération de Bâle et des hauteurs qui s'élèvent au sud de cette ville, plutôt qu'à un aéroport à cheval sur la frontière. Ce que la France envisageait, c'était un aéroport situé entièrement dans la commune alsacienne de Blotzheim. La supériorité technique de cette proposition ne faisait aucun doute; nous autorisâmes donc, le 5 février 1946, le département politique fédéral à entrer en pourparlers avec le gouvernement français pour la création d'un aéroport international de «Bâle-Mulhouse» à Blotzheim.

Le 4 juillet 1949, la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse était signée. Un arrêté fédéral autorisant la ratification de cette convention était pris le 21 décembre de la même année (RO 1950, 1333).

Cette convention, entrée en vigueur le 25 novembre 1950, consacrait l'intention commune des deux Etats de construire en France, à 4 km de la frontière suisse, un aéroport qui leur fût commun. L'acquisition des terrains était à la charge de la France, les frais de premier établissement étaient assumés par la Suisse. L'aéroport était, par la France, assimilé à un aéroport français, et par la Suisse, à un aéroport suisse.

I. Les constructions déjà réalisées

La convention franco-suisse a trois annexes: les statuts de l'établissement public dit «Aéroport de Bâle-Mulhouse», le cahier des charges, et enfin l'état descriptif et l'état estimatif des travaux de premier établissement. Ces annexes font partie intégrante de la convention.

L'état descriptif et estimatif prévoit les travaux et investissements suivants:

Tableau 1

1. Acquisition des terrains (au plus 405 ha)	A la charge de l'Etat français
2. Travaux d'infrastructure, en particulier deux pistes de 1600 m et 2000 m de longueur et 60 m de lar- geur, avec voies de circulation et aires de stationnement	850 millions (Fr. fr. anc.)
3. Voies d'accès reliant l'aéroport aux réseaux routiers français et suisse . . .	130 millions (Fr. fr. anc.)
4. Travaux de superstructure, en particulier l'aérogare et les hangars	200 millions (Fr. fr. anc.)
5. Installations électriques à haute et à basse tension.	20 millions (Fr. fr. anc.)
6. Installations radioélectriques servant à la sécurité aérienne	105 millions (Fr. fr. anc.)
7. Détournement d'une ligne à haute ten- sion	50 millions (Fr. fr. anc.)
	<hr/>
Total	<u>1400 millions (Fr. fr. anc.)</u>

A l'article premier, chiffre 4, de la convention franco-suisse, il est précisé que le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville sera substitué au Conseil fédéral suisse, suivant des modalités techniques et financières arrêtées entre ces deux autorités, pour tout ce qui concerne les obligations qui découlent de la construction et de l'exploitation de l'aéroport.

Un arrangement interne délimitant les droits et obligations de la Confédération d'une part, du canton d'autre part, tels qu'ils résultent de la convention, a été approuvé par nous le 20 février 1951. Il contient la stipulation — importante pour ce qui va suivre — que le canton de Bâle-Ville assume l'exécution de toutes les obligations qui résultent de la convention pour la Confédération suisse. Cela signifie en particulier qu'il doit prendre à sa charge la totalité des frais de premier établissement.

On doit mentionner aussi, à cause des difficultés qui en résultèrent, l'article 2 de la convention, qui oblige d'adjuger des travaux et livraisons à des entrepreneurs français pour un tiers au moins des dépenses effectives.

En 1948, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville fit établir un devis, en francs suisses, du coût des travaux nommés dans l'état descriptif, en se fondant sur les prix de construction alors en vigueur en Suisse. Le total s'élevait à 39,6 millions.

En même temps, les autorités françaises avaient réévalué, d'après les prix de 1948, le coût total, et trouvé ainsi un montant de 1530 millions de francs français. Au cours alors appliqué de 1,30 franc suisse pour 100 francs français, cela représentait une somme de 19,9 millions de francs suisses seulement, au lieu des 39,6 millions du devis suisse. Cette différence s'explique par le fait que les prix de construction en Suisse étaient alors doubles de ceux qui étaient pratiqués en France.

Cette différence, et l'obligation de dépenser en France au moins le tiers du montant consacré aux travaux, permirent de réduire le devis suisse d'un quart et de le ramener à 29,7 millions de francs suisses. Tel fut le montant du crédit demandé au Grand conseil du canton de Bâle-Ville, qui l'accorda le 1^{er} septembre 1949, à la condition que la Confédération, en application de l'arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aérodromes civils (RS 7, 736), prenne à sa charge 30 pour cent de ces frais. Cet arrêté prévoit que la Confédération alloue, pour la construction des aéroports à aménager près de Bâle, Berne, Genève et Zurich pour le trafic continental, une subvention maximum de 30 pour cent des frais de construction.

Nous fondant sur cet arrêté, nous vous avons proposé, par un message concernant la construction de l'aéroport continental de Bâle-Mulhouse (FF 1949, II, 791), d'allouer une subvention de 30 pour cent du montant réduit des frais de construction, soit 29,7 millions, le montant de cette subvention ne pouvant dépasser 8,91 millions. Par arrêté fédéral du 22 décembre 1949 (FF 1950, III, 641), vous avez accepté cette proposition.

Il s'est donc écoulé quatre ans entre le moment des premiers pourparlers franco-suisses après la guerre et celui du début des travaux. On l'avait prévu, et l'on s'était décidé pour cela à une installation provisoire. Une piste de 1200 m, des places de stationnement et une voie de roulage furent créées. Les plaques métalliques qui servaient, pendant la guerre, à constituer des points d'appui aéronautiques dans des positions avancées, furent employées pour leur construction. L'administration de l'aéroport et les locaux d'expédition furent logés dans des baraques militaires françaises. Deux hangars qui se trouvaient à Sternenfeld furent acquis par le gouvernement bâlois pour le prix de 627 000 francs et transférés à Blotzheim. Les travaux commencèrent le 8 mars 1946. Le 2 mai déjà, un avion des services réguliers atterrissait pour la première fois à Blotzheim.

Lorsque la convention franco-suisse fut signée et la participation financière de la Confédération assurée, il importa de relier au plus tôt l'aéroport provisoire au territoire douanier suisse en construisant une route douanière, de façon à réaliser la condition matérielle fondamentale de l'application de la convention. Mais dès ce moment des difficultés se produisirent. Les communes françaises que devait traverser la route douanière exigèrent que celle-ci, contrairement au projet officiel, passât dans une tranchée creusée arti-

ficiellement. Bien que le supplément de coût fût évalué à 1,5 million de francs suisses, il fallut en passer par là, dans l'intérêt de la bonne entente avec les communes voisines de l'aéroport.

L'aérogare provisoire se trouvant à 1100 mètres au nord de l'emplacement définitif, la route douanière dut passagèrement être prolongée d'autant. Il en coûta 0,599 million, et sur ce montant aucune subvention ne put être payée, vu le caractère temporaire de cet ouvrage.

Les dépenses que la route douanière exigea au total furent donc de 3,504 millions de francs, alors que le crédit disponible ne s'élevait qu'à 1,553 million.

La seconde mesure urgente était de construire les deux pistes définitives. Nous avons mentionné que le cahier des charges prévoyait une piste de 1600 m et une autre de 2000 m. Mais pendant la construction on dut reconnaître, que, vu la politique que semblaient vouloir suivre les entreprises de transport aérien dans l'acquisition de leurs avions, l'aéroport de Bâle-Mulhouse ne pourrait remplir sa fonction dans le trafic continental que si la piste principale était allongée de 370 m, c'est-à-dire portée à 2370 m. L'entreprise spécialisée qui s'était chargée de la construction des pistes offrit de réaliser ce prolongement pour le prix de 1,005 million de francs. Elle pouvait faire cette offre avantageuse parce qu'elle avait déjà sur place tout l'outillage nécessaire. Vu l'occasion favorable qui s'offrait ainsi, l'office fédéral de l'air acquiesça au projet de prolongement, mais en relevant que les frais supplémentaires ne pourraient donner droit à une subvention fédérale que si un crédit supplémentaire était ouvert à cet effet par l'Assemblée fédérale.

Outre ces frais provenant du prolongement de la route douanière et du prolongement de la piste, il fallut encore payer un supplément de 0,4 million de francs environ au titre des travaux nécessaires pour détourner les ruisseaux traversant l'étendue de l'aéroport, les autorités françaises ayant demandé que les profils prévus pour les canaux fussent notablement agrandis.

Mais la surprise la plus grande fut celle que causa le renchérissement rapide de la construction en France. Déjà lors de la discussion de projet du 24 octobre 1949, un membre du Conseil national exprima la crainte qu'étant donné le renchérissement qui se produisait en France dans la branche de la construction, on ait commis une erreur en réduisant de 25 pour cent le montant du devis suisse. Les expériences faites par la suite montrèrent que cette crainte était fondée. Le renchérissement qui se fit sentir en France après l'allocation des crédits fut si impétueux que, dès le printemps de 1950, au moment des premières adjudications, on dut constater que le niveau des prix français s'était singulièrement rapproché de celui des prix suisses. L'avantage que paraissaient présenter les prix français se changea même parfois en son contraire pendant l'exécution des travaux, quoique les prix suisses se fussent eux-mêmes accrus de 10 pour cent depuis l'établissement du devis.

Tableau 2
Résumé du décompte des coûts de construction, arrêté au 31 décembre 1956
 (En millions de francs)

1	Devis suisse de 1948 2	Réduction ¼ de 2 3	Crédit net AF 22.12.49 2-3 4	Crédit pour direction travaux 5% de 4 5	Crédit de construction 4-5 6	Crédit de subven- tion accordé par AF 22.12.49 30% de 6 7	Coûts totaux selon décompte 8	Coûts non subventionnés 9	Coûts subventionnés 8-9 10	Subventions revendiquées 30% de 10 11	Crédit de subvention supplémentaire 11-7 12
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Pistes, voies de circulation, aires . . .	17,800	4,450	13,350	0,668	12,682	3,805	17,940	0,244	17,696	5,309	1,504
2. Déviation des ruisseaux	0,200	0,050	0,150	0,008	0,142	0,043	0,559	0,052	0,507	0,152	0,109
3. Assainissement des pistes et voies de circulation	2,000	0,500	1,500	0,075	1,425	0,427	1,904	—	1,904	0,571	0,144
4. Accès en territoire suisse	0,675	0,169	0,506	0,025	0,481	0,144	0,587	0,115	0,472	0,141	—
5. Collecteur pour accès en territoire suisse	0,245	0,061	0,184	0,009	0,175	0,052	0,169	0,107	0,062	0,019	—
6. Route douanière	2,180	0,545	1,635	0,082	1,553	0,466	3,504	0,600	2,904	0,871	0,405
7. Accès en territoire français	0,300	0,075	0,225	0,011	0,214	0,064	—	—	—	—	—
8. Alimentation en eau, canalisation, etc.	0,250	0,062	0,188	0,009	0,179	0,053	0,070	—	0,070	0,021	—
9. Balisage des pistes et voies de cir- culation	3,671	0,918	2,753	0,138	2,615	0,785	3,868	0,048	3,820	1,146	0,361
10. Installations téléphoniques et de signa- lisation	0,915	0,229	0,686	0,034	0,652	0,195	0,171	0,004	0,167	0,050	—
11. Installations radioélectriques	1,044	0,261	0,783	0,039	0,744	0,223	0,732	0,036	0,696	0,209	—
12. Aérogare	4,650	1,162	3,488	0,174	3,314	0,994	0,059	—	0,059	0,018	—
13. Garages et appartements de service .	0,350	0,088	0,262	0,013	0,249	0,075	0,288	—	0,288	0,086	0,012
14. Hangar-atelier	3,750	0,938	2,812	0,141	2,671	0,802	—	—	—	—	—
15. Déplacement d'une ligne à haute ten- sion	1,570	0,392	1,178	0,059	1,119	0,336	1,415	—	1,415	0,425	0,089
16. Direction des travaux	—	—	—	(1,485x0,30=)	0,446	1,249	0,097	1,152	0,346	—	—
Total	39,600	9,900	29,700	1,485	28,215	8,910	32,515	1,303	31,212	9,364	2,624

Lorsque le décompte des travaux du génie civil (pistes, voies de roulage, routes d'accès) et des installations de sécurité aérienne (appareils optiques et radioélectriques) fut présenté, on se trouva devant le fait que le crédit total de 29,7 millions de francs était déjà absorbé, et même dépassé, avant même qu'un coup de pioche eût été donné pour l'aérogare et le hangar des avions. Dans cette situation, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville décida de remettre ces deux projets de bâtiments à plus tard, c'est-à-dire d'obtenir d'abord des crédits supplémentaires des autorités cantonales et fédérales.

Le tableau 2 présente le décompte des constructions et installations déjà réalisées. Il montre par exemple que le coût des pistes, voies de roulage et places de stationnement était évalué à 17,8 millions de francs dans le premier devis suisse (colonne 2). Après la réduction de 25 pour cent, il est resté le montant net de 13,35 millions de francs (colonne 4). De cette somme, on a séparé 5 pour cent pour la direction des travaux; il est donc resté un crédit de construction de 12,682 millions (colonne 6). 30 pour cent de ce montant conduisent à la subvention allouée, soit 3,805 millions (colonne 7). Mais les frais effectifs ont été de 17,94 millions (colonne 8), dont 17,696 millions (colonne 10) pourraient donner droit à subvention. La prétention de Bâle à des subventions aurait donc pu s'élever à 5,309 millions (colonne 11). Mais comme, d'après la colonne 7, il n'y avait que 3,805 millions de disponibles, un montant non couvert de 1,504 million est resté (colonne 12). Il ne pourra être payé au canton de Bâle que si les chambres fédérales ont préalablement accepté la demande de crédit supplémentaire.

Le tableau 2 montre qu'il y a six autres ouvrages pour lesquels la même situation s'est présentée. En tout, le crédit supplémentaire à couvrir par la Confédération pour les bâtiments déjà construits serait de 2,624 millions de francs (total colonne 12).

Ce tableau montre aussi que les frais effectifs de construction n'ont dépassé le devis suisse non réduit que lorsqu'il s'est révélé indispensable d'élargir le projet (allongement des pistes, canalisation des ruisseaux, route douanière, éclairage des pistes). On peut tirer de là la conclusion, fort importante pour apprécier la situation dans son ensemble, que les prix de construction appliqués à l'établissement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse n'étaient pas supérieurs aux taux en vigueur en Suisse à cette époque.

II. Le développement du trafic

Comme il a été dit, la France a rendu possible, par la cession de matériaux destinés à l'établissement d'aérodromes provisoires, d'inaugurer les transports aériens civils à l'aéroport de Bâle-Mulhouse le 2 mai 1946 déjà. Le 28 novembre 1952 eut lieu la réception de la piste définitive est-ouest, et le 30 mars 1954 celle de la piste nord-sud, longue de 2370 m.

Le tableau 3 ci-après montre comment le trafic s'est développé depuis le début.

Tableau 3

Développement du trafic aérien commercial de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

	Mouvements d'avions	Passagers	Marchandises transportées en tonnes	Envois postaux en tonnes
1946	873	10 724	109	76
1948	3 137	26 987	676	246
1950	2 465	17 932	473	375
1952	3 298	22 527	837	334
1954	5 195	58 878	1 284	404
1956	6 196	97 636	1 929	552
1958	13 619	217 375	3 935	775
1960	13 533	248 339	5 283	1 284
1962	11 777	251 293	5 044	1 251

Remarque: Jusqu'à 1954, le transit est compté aussi bien à l'arrivée qu'au départ, c'est-à-dire à double.

L'expansion constante du trafic aérien bâlois ressort clairement de ce tableau. On voit en particulier que l'achèvement du système des pistes en 1954 a puissamment stimulé le trafic. La part de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à l'activité globale des grands aéroports suisses s'est accrue d'année en année. En d'autres termes, le trafic aérien bâlois a grandi plus rapidement que le trafic aérien suisse dans son ensemble. Cela ressort bien du tableau suivant, relatif à la période de 1950 à 1960.

Tableau 4

Part de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au trafic aérien commercial des aéroports de Zurich, Berne, Genève et Bâle-Mulhouse

	1950		1960	
	Trafic total	Part de Bâle	Trafic total	Part de Bâle
Mouvements d'avions	33 608	2 465 (7,3%)	94,765	13 533 (14,3%)
Passagers	429 996	17 932 (4,1%)	2 441 770	248 339 (10,3%)
Marchandises (tonnes)	8 388	473 (5,6%)	36 446	5 283 (14,5%)
Envois postaux (tonnes)	3 202	375 (12,4%)	7 534	1 284 (17,0%)

En dix ans, Bâle a donc pu accroître de la moitié sa part du transport suisse d'envois postaux par voie aérienne, doubler sa part de passagers, et même tripler sa part de transport de marchandises. Mais l'évolution aurait dû être bien plus rapide encore pour corriger le grand retard de Bâle. C'est

pourquoi le trafic aérien de Bâle paraît modeste au regard de celui des aéroports de Genève et de Zurich; et si l'on classe les aéroports importants raccordés au réseau européen en se fondant pour cela sur le nombre des passagers, Bâle n'était en 1960 qu'à la quatrième place à partir de la fin (voir tableau 5).

Cette position modeste de l'aéroport de Bâle-Mulhouse incite beaucoup de gens à se demander si la Suisse n'est pas allée trop loin dans l'aménagement de son infrastructure en vue du trafic aérien. On entend sans cesse répéter que l'aéroport de Bâle est superflu et qu'il aurait suffi à la Suisse de construire un grand aéroport, et en tout cas deux au plus. Ces opposants au programme suisse d'aérodromes civils se réfèrent volontiers à des exemples étrangers. On cite la Belgique, les Pays-Bas et le Danemark à titre de comparaison. Chacun de ces pays n'a qu'un grand aéroport commercial, et nous convenons volontiers de l'importance du trafic qui se déroule sur les aéroports d'Amsterdam, de Bruxelles et de Copenhague (voir tableau 5).

Tableau 5

**Nombre des passagers du trafic aérien commercial
sur les principaux aéroports du réseau européen en 1960
(Passagers en transit comptés une fois seulement)**

1. Londres-Heathrow	5 382 000	20. Milan	751 000
2. Paris (Orly et Le Bourget)	3 489 000	21. Jersey	686 000
3. Francfort	2 171 000	22. Nice	669 000
4. Rome	1 943 000	23. Palma	633 000
5. Copenhague	1 783 000	24. Barcelone	669 000
6. Berlin	1 535 000	25. Glasgow	652 000
7. Amsterdam	1 375 000	26. Oslo	581 000
8. Zurich	1 331 000	27. Hanovre	555 000
9. Stockholm (Bromma et Arlanda)	1 052 000	28. Helsinki	483 000
10. Athènes	1 001 000	29. Londres-Gatwick	475 000
11. Hambourg	947 000	30. Istamboul	454 000
12. Dusseldorf	941 000	31. Shannon	416 000
13. Madrid	922 000	32. Vienne	412 000
14. Bruxelles	881 000	33. Stuttgart	316 000
15. Genève	855 000	34. Cologne	270 000
16. Marseille	834 000	35. Bâle-Mulhouse	248 000
17. Dublin	817 000	36. Ankara	229 000
18. Munich	808 000	37. Nuremberg	113 000
19. Manchester	755 000	38. Brême	84 000

Si l'on considère que les chiffres du trafic de ces trois aéroports sont représentatifs de la totalité des transports aériens des pays qu'ils desservent, l'avance de la Suisse dans ce domaine apparaît immédiatement. Il suffit pour cela de totaliser les chiffres de trafic des aéroports de Zurich, Bâle et Genève.

L'exemple donné par les adversaires de la décentralisation montre ainsi que c'est l'avis contraire au leur qui est juste, et même un petit pays, pour être largement ouvert au trafic aérien, doit disposer d'un nombre suffisant d'aéroports commerciaux, permettant de desservir efficacement les centres économiques.

Cette décentralisation du trafic aérien n'a pas seulement des avantages économiques. Elle permet de veiller plus efficacement à la sécurité aérienne.

En effet, la densité de la circulation aérienne s'accroît sans cesse. Cela se manifeste surtout dans les zones d'approche des aéroports, où il devient de plus en plus malaisé de prévenir les collisions.

Bien que la capacité des aéroports de Zurich et de Genève ne soit pas encore utilisée à fond, il y a déjà des moments de la journée où les arrivées et les départs sont concentrés à tel point que la limite du tolérable est bien près d'être atteinte. Il peut donc devenir fort désirable que Bâle apporte bientôt un certain allègement. Paris et Londres offrent des exemples de partage du trafic entre deux aéroports: Orly et le Bourget d'une part, Heathrow et Gatwick d'autre part.

Mais, abstraction faite de cette tâche future dévolue à l'aéroport de Bâle, il faut constater qu'aujourd'hui déjà il complète utilement les autres grands aéroports suisses. Il arrive souvent que l'aéroport de Bâle reste utilisable alors que le brouillard au sol oblige de fermer ceux de Zurich et de Genève. L'inverse peut, du reste, se présenter aussi. L'importance de ces possibilités de détournement du trafic aérien est bien illustrée par l'énormité des valeurs que représentent aujourd'hui un avion moderne de transport et toute sa cargaison. De bonnes possibilités de détournement contribuent notablement à éviter des catastrophes qui coûteraient chaque fois des millions.

On peut donc dire que le programme d'aérodromes civils adopté par les chambres fédérales en 1945 s'est, dans toutes ses parties, révélé judicieux, également en ce qui concerne l'aéroport de Bâle-Mulhouse, auquel on ne saurait opposer le fait que son trafic est encore relativement réduit. Ce qui est important, c'est que ce trafic a été en continuelle augmentation jusqu'ici et que, selon toute apparence, cette expansion est, comme nous le verrons, destinée à se poursuivre.

Quelles sont donc les causes qui ont empêché cette croissance du trafic aérien bâlois d'être plus rapide encore? La plus importante est le retard de la construction de l'aéroport. Il n'est entré en activité qu'à un moment où le réseau européen de communications aériennes était déjà constitué, s'ap-

puyant sur d'autres aéroports achevés plus tôt, ceux de Zurich et de Genève en particulier. La situation de Bâle peut être comparée à celle de Stuttgart, Cologne, Nuremberg, qui doivent maintenant conquérir péniblement la place revenant, dans le trafic aérien, à des centres de cette importance.

Une autre circonstance doit être mentionnée à ce propos, c'est la décevante médiocrité de l'apport de trafic provenant de Mulhouse. Il n'a pas dépassé en 1957 5,56 pour cent du total. Cette proportion s'est un peu améliorée par la suite; elle atteignait 8,09 pour cent en 1961. Ce progrès est dû à la multiplication des liaisons aériennes entre Bâle et Paris, et cela indique assez que le potentiel de trafic aérien des zones voisines, en France et en Suisse, de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, est plus considérable que cela ne ressort jusqu'ici des statistiques de l'aéroport.

On doit alors se demander pourquoi les entreprises de transport aérien hésitent à tirer parti de ce potentiel en créant de nouvelles lignes et en multipliant leurs courses. La réponse est sans doute qu'elles craignent que, ces prochaines années, les liaisons aériennes de la zone Europe-Méditerranée ne cessent d'être rentables. L'introduction des avions à réaction, que préfère la clientèle à cause de leur plus grand confort et de leur plus grande vitesse, a conduit à une offre excessive de possibilités de transport. Les avions à réaction étant plus grands et plus rapides, leur productivité est plus considérable. C'est ce qui ressort du tableau 6 ci-après, publié par le bureau d'études des entreprises européennes de transport aérien, à Bruxelles.

Tableau 6

Evolution probable de la productivité moyenne des avions commerciaux engagés dans le trafic aérien continental
(Source: Air Research Bureau, Bruxelles)

	Nombre moyen de places assises par avion	Vitesse moyenne	Kilomètres-sièges produits par heure de vol
1958	52	331 km/h	0,172 million
1959	53	350 km/h	0,186 million
1960	59	367 km/h	0,216 million
1965 (évaluation)	79	559 km/h	0,442 million

Les avions en usage en 1965 sur le réseau européen auront une productivité double de celle de 1960. Mais il ne paraît pas probable que la demande se développera dans la même proportion; le risque est donc très grand que le coefficient d'utilisation, déjà voisin de la limite de rentabilité, ne subisse une baisse sensible. Si cela se produisait, les transporteurs devraient relever leurs

tarifs, mais ils ne pourraient le faire utilement qu'à condition de ne pas dépasser le taux d'augmentation du coût de la vie enregistré dans l'intervalle.

Ces facteurs d'insécurité pèsent de tout leur poids sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à cause de son caractère exclusivement continental. Cela se fera sentir au cours des prochaines années, et les prévisions qu'on peut faire à l'égard du trafic bâlois futur doivent en tenir compte.

Le pronostic le plus récent sur le trafic des passagers en Europe a été fait en juillet 1962, à la demande de la commission européenne de l'aviation civile (CEAC). Il se rapporte à l'année 1965. Il en résulterait que le nombre des passagers croîtrait de 72 pour cent entre 1960 et 1965. Pour le trafic bâlois, cela veut dire qu'en 1965 il y aurait 530 000 passagers qui utiliseraient l'aéroport de Bâle. Les calculs de l'office fédéral de l'air ne conduisent cependant qu'à 440 000 passagers en 1965, et c'est ce nombre qui a été mis à la base du plan d'agrandissement de l'aéroport. En 1970, il y aurait 660 000 passagers. Rappelons que ces nombres, conformément aux besoins de la planification, comprennent les passagers en transit, comptés deux fois : à l'arrivée et au départ.

III. Les constructions et installations provisoires

Bien que l'expansion du trafic à Bâle-Mulhouse ait déçu beaucoup de gens, elle a dépassé notablement l'attente de ceux qui, en 1946, créèrent l'installation provisoire. Celle-ci fut débordée, et il en résulta des conditions précaires. Il n'était pas question de construire tout de suite l'aérogare définitive, prévue pourtant par le programme de premier établissement, parce que les crédits qui lui étaient destinés avaient été absorbés par des dépassements sur d'autres chapitres. Il était clair aussi que le bâtiment d'abord envisagé, et qui aurait dû coûter 3,488 millions de francs, ne répondrait ni au volume du trafic ni aux particularités d'un aéroport commun à deux nations, de sorte qu'on aurait gaspillé de l'argent en le construisant selon les plans. Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville aussi bien que les autorités aéronautiques françaises et suisses furent donc de l'avis unanime que, pour procéder rationnellement au premier établissement prévu par la convention franco-suisse, il était nécessaire d'établir un projet complémentaire. On avait également conscience du fait que ce projet ne pourrait être réalisé avant plusieurs années et que, dans l'intervalle, il faudrait se contenter de bâtiments provisoires. Il était donc indispensable de consolider les baraques existantes et de les compléter par d'autres baraques, également provisoires. Il en coûta 1,588 million dès la première période de construction.

Ce montant fut accordé après coup par le Grand conseil du canton de Bâle-Ville, qui consentit le 13 novembre 1958 à sanctionner les dépassements de crédits qu'avaient entraînés les travaux déjà faits. Le même jour, le

Grand conseil votait un crédit de 1,9 million pour compléter les installations provisoires servant d'aérogare, et un autre de 0,491 million pour des hangars provisoires destinés au garage et à l'entretien des avions. On ne pouvait en effet s'en passer plus longtemps.

Dans l'intervalle, le projet complémentaire pour les bâtiments définitifs était élaboré en étroite collaboration avec les autorités aéronautiques françaises et suisses. Le 7 avril 1960, le Grand conseil approuva ce projet à l'unanimité. Le montant du devis était de 75,055 millions de francs. Mais une demande de referendum fut introduite contre ce projet, que le peuple bâlois repoussa les 24, 25 et 26 juin 1960 par 11 517 non contre 11 004 oui.

Les autorités de Bâle n'interprétèrent pas cette faible majorité comme une renonciation du peuple bâlois à renforcer la position de Bâle dans le trafic aérien. Il leur sembla au contraire que le peuple désirait une politique d'investissements plus modérée. Un projet complémentaire réduit fut donc aussitôt mis en chantier.

Mais ce nouveau retard exigea de nouvelles installations provisoires, faute de quoi l'aéroport n'aurait pu faire face à un trafic qui croissait toujours. Par arrêté du Grand conseil du 22 juin 1961, un crédit de 2,45 millions de francs fut ouvert à cette fin. En y ajoutant le coût du transfert, dont nous avons déjà parlé, d'un hangar de Sternefeld à Bâle-Mulhouse, et pour lequel il fallut dépenser 0,627 million, on arrive à un total de 7,056 millions qui furent consacrés à des bâtiments provisoires. Relevons que la Confédération n'alloue aucune subvention pour les frais de ces solutions provisoires.

IV. Le projet complémentaire réduit

Dans sa séance du 22 juin 1961, le Grand conseil accorda en outre 1,5 million de francs pour les frais d'élaboration du projet complémentaire. Le 12 avril 1962, celui-ci était si avancé qu'il pouvait à son tour faire l'objet d'une décision du Grand conseil. Nous la reproduisons ici en traduction:

1. Il est ouvert à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, pour la construction de l'aérogare et des bâtiments techniques, un crédit de 54 480 000 francs, déduction faite de la subvention probable de la Confédération suisse. Ce crédit est réparti sur les années 1962 à 1966, à la charge de la fortune de l'Etat.
2. Ce crédit s'accroîtra, s'il y a lieu, des frais causés par le renchérissement des frais de construction entre le moment où le devis a été établi (1^{er} août 1960) et celui de l'exécution des travaux.
3. Le crédit, en tant qu'il sera employé à des constructions propres à un rendement commercial, sera remboursé par annuités par l'aéroport de Bâle-Mulhouse, et productif d'un intérêt de 4 pour cent au maximum. Le Conseil d'Etat réglera les détails.
4. Le coût définitif sera amorti en 50 ans au maximum, à raison de 2 pour cent au moins chaque année.

Le referendum fut de nouveau demandé contre cette décision. Mais cette fois le peuple bâlois accepta le projet, dans la votation des 12, 13 et 14 octobre 1962, par 16 675 oui contre 8742 non.

Les frais totaux de ce projet réduit, compte tenu du coût de l'élaboration du projet (1,5 million), s'élèvent à 55 980 millions de francs.

Comme le montre le tableau 2 (colonne 10), les travaux de construction faits précédemment s'élevaient à une somme de 31,212 millions donnant droit à subvention. Le crédit ayant été de 29,7 millions, il a ainsi été dépassé de 1,512 million de francs. C'est pourquoi le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville, par une lettre du 16 janvier 1963, nous a demandé l'allocation d'une subvention fédérale sur les frais supplémentaires de construction, ceux-ci étant évalués à 55,98 millions plus 1,512 million, soit au total 57,492 millions de francs.

Le tableau qui figure en annexe montre les positions entre lesquelles ce nouveau crédit se répartit. Il montre aussi que la subvention fédérale complémentaire, si on la calcule d'après l'usage suivi par la Confédération pour les constructions d'aéroports, devrait s'élever à 16,14 millions (colonne 8, montant final). Nous donnerons ci-après quelques explications sur les plus importants des ouvrages dont il s'agit.

Nous avons déjà relevé que l'épuisement des crédits avait empêché de créer les installations d'expédition prévues par le premier projet, de même que les bâtiments techniques exigés par l'activité aéronautique. La réalisation du présent projet comblera cette lacune, en même temps que l'équipement radioélectrique sera modernisé et complété.

1. Les bâtiments d'expédition

Les installations qui, sur un aéroport, servent à l'expédition des personnes et des biens doivent permettre de débarquer et d'embarquer commodément, c'est-à-dire de façon sûre, économique et rapide, même aux heures de pointe. C'est pourquoi les auteurs d'un projet de bâtiments doivent être renseignés sur ces pointes de trafic. Elles dépendent :

- Du débit des pistes et du système de sécurité;
- De la structure du trafic, c'est-à-dire de la répartition en pour-cent des quantités transportées entre les courtes, moyennes et longues distances;
- De la capacité des avions.

Les pistes de l'aéroport de Bâle-Mulhouse sont achevées, et l'on n'y touchera plus pendant les dix années qui viennent, c'est-à-dire pendant la période que nous examinons, sauf peut-être s'il devenait indispensable d'allonger la piste nord-sud. Mais cela n'aurait aucune influence sur le nombre des mouvements d'avions possibles en une heure.

Le nombre des mouvements d'avions que les contrôleurs de la circulation aérienne d'un aéroport peuvent encore diriger avec la sécurité requise dépend :

- Du temps qu'il fait ;
- De la qualité des équipements optiques et radioélectriques ;
- De la valeur professionnelle du personnel ;
- De la complexité des procédures de contrôle.

Au cours des années passées, l'efficacité des contrôles aériens s'est constamment améliorée. Rien n'empêche de s'attendre que ce perfectionnement se poursuivra. C'est bien pourquoi le projet complémentaire prévoit d'amener les installations radioélectriques et optiques de la sécurité aérienne au niveau des derniers progrès de la technique.

L'office fédéral de l'air est ainsi arrivé à la conclusion qu'il sera possible, vers 1970, de contrôler sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse :

- 30 mouvements d'avions à l'heure si le temps est beau,
- 20 mouvements d'avions à l'heure s'il fait mauvais temps.

En général, ces mouvements d'avions sont, les uns des atterrissages, les autres des départs. Il n'est cependant pas rare que, pendant toute une heure, il y ait seulement des atterrissages, ou seulement des vols. Or pour tous les avions qui atterrissent au cours d'une heure, il faut que, sur l'aire de trafic, des places aient été préparées devant l'aérogare, permettant de les décharger et de les charger à nouveau. Le nombre des places nécessaires dépend de la durée pendant laquelle les avions les occuperont. Plus le chargement et le déchargement sont rapides, plus les arrêts sont brefs, et plus l'on pourra réduire le nombre des places à réserver. En admettant que, malgré la dimension toujours plus grande des avions en service, leur stationnement moyen sur l'aire de trafic continue de ne pas dépasser 45 minutes, on devra posséder à Bâle-Mulhouse en 1965, comme il ressort du tableau 7, des places de stationnement pour 18 avions. En 1970, ce nombre aura passé à 23.

Tableau 7

Calcul du nombre des places de stationnement nécessaires sur l'aire de trafic

	1960	1965	1970
Intervalle entre deux mouvements d'avions	3 min.	2½ min.	2 min.
Nombre de mouvements par heure . . .	20	24	30
Durée moyenne de stationnement	45 min.	45 min.	45 min.
Nombre de places de stationnement requises	15	18	23

Pour déterminer les pointes de trafic de l'aéroport, il est important de connaître la structure du trafic. Les pronostics que l'on peut faire à ce sujet sont illustrés par le tableau 8 ci-après. Ils ont pour point de départ la situation effective de 1960. Les valeurs pour 1965 et 1970 ont été obtenues par extrapolation. On a considéré que la forte prédominance actuelle, à Bâle-Mulhouse, des transports à courte distance s'atténuerait, pendant cette décennie, au bénéfice des déplacements à moyenne et à longue distance, selon l'évolution usuelle dans le trafic aérien mondial.

Tableau 8

**Répartition en pour-cent des mouvements d'avions
entre les trois catégories de services aériens:
courtes distances, moyennes distances, grandes distances**

	1960	1965	1970
Trafic à courte distance.	81%	79%	76%
Trafic à moyenne distance	17%	18%	20%
Trafic à longue distance	2%	3%	4%

Source pour 1960 : le rapport annuel de 1960 de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

La dernière inconnue qui doit être trouvée si l'on veut déterminer les pointes de trafic, c'est le nombre moyen des passagers à bord de chaque avion. On part, dans ce calcul, du nombre des sièges disponibles. Il ressort d'une enquête que l'office fédéral de l'air a faite en considérant les types d'avions offerts par les usines et commandés par les transporteurs, que l'avion de transport tend à devenir de plus en plus grand, quelle que soit la catégorie de transport envisagée (courtes, moyennes et grandes distances). Nous renvoyons à ce propos à l'étude déjà citée du bureau de recherches des entreprises européennes de transport aérien, lequel aboutit aux mêmes conclusions.

Le tableau 9 ci-après expose cette évolution telle qu'elle apparaît à l'office de l'air.

Tableau 9

Progression du nombre des places assises dans les avions commerciaux

Avions du trafic:		1960	1965	1970
à courte distance	0 à 1000 km	46 à 61	55 à 69	61 à 76
à moyenne distance	1000 à 3000 km	63 à 108	75 à 116	82 à 119
à grande distance	plus de 3000 km	82 à 143	89 à 138	99 à 147

Si maintenant l'on calcule les pointes de trafic de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à partir de ces trois facteurs — nombre de mouvements possibles en une heure, structure du trafic, sièges disponibles — on peut déterminer les valeurs qui décideront de la dimension à donner à l'aérogare. Le tableau 10 montre qu'aux heures de pointe, en 1970, il passera de 1200 à 1600 passagers par l'aéroport. C'est d'après cette prévision que le projet a été établi. Il s'agit là de moyennes, reposant sur l'hypothèse que les avions seront occupés dans la proportion de 60 pour cent. Dans les rares cas où les avions seront complètement remplis, le nombre des voyageurs aux heures de pointe peut s'élever encore, et se trouver compris entre 2030 et 2690. Tant qu'il s'agira là d'une exception, on pourra en prendre son parti. Mais si cette situation devenait chronique, il faudrait naturellement agrandir l'aérogare. Aussi le projet tient-il compte de l'éventualité d'un agrandissement, auquel il faudrait pouvoir procéder le plus rationnellement possible, sans que le trafic soit perturbé.

Tableau 10

Volume du trafic de l'aéroport de Bâle-Mulhouse aux heures de pointe

	1960	1965	1970
Nombre des mouvements d'avions par heure :			
En trafic à courte distance .	20	24	30
En trafic à moyenne distance	3	4	6
En trafic à longue distance . .	1	1	2
Sièges disponibles sur les avions arrivant et partant pendant une heure de pointe :			
En trafic à courte distance . .	740 à 980	1040 à 1310	1340 à 1680
En trafic à moyenne distance	190 à 320	300 à 460	490 à 720
En trafic à longue distance . .	80 à 140	90 à 140	200 à 290
	1010 à 1440	1430 à 1910	2030 à 2690
Degré d'utilisation	55%	57%	60%
Passagers par heure	560 à 790	820 à 1080	1220 à 1610

L'aérogare prévue tout d'abord (devis : 3,488 millions) serait sans doute déjà maintenant insuffisante pour le trafic de pointe. Relevons à ce propos qu'en juillet 1961 il y eut déjà une pointe journalière de 3243 passagers. Puis il faut tenir compte du caractère international de l'aéroport, qui exige qu'on ait des locaux d'expédition distincts pour le trafic français et le trafic suisse.

C'est là une circonstance de plus qui renchérit les constructions. Une remarque semblable pourrait être faite pour le restaurant public, mais il n'est pas subventionné par la Confédération. Les accès côté route et les parcs d'autos devront être doublés pour la même raison.

Dans le secteur des transports marchands, les circonstances ont aussi beaucoup changé depuis l'élaboration du premier projet. Le tableau 3 montre que les marchandises transportées par la voie de l'aéroport de Bâle-Mulhouse ont passé de 106 tonnes en 1946 à 5015 tonnes en 1962. L'opinion selon laquelle l'hinterland de l'aéroport a un potentiel plus élevé dans l'ordre des transports aéronautiques que la statistique du trafic ne semble le révéler, se justifie ici tout particulièrement. En effet, les produits de la puissante industrie chimique bâloise, de réputation internationale, se prêtent tout particulièrement au transport par avion. Ce n'est donc point par hasard que les transports marchands de l'aéroport se sont développés plus rapidement que ses transports de passagers. Rien ne porte à croire qu'il n'en sera pas de même à l'avenir.

Aussi le projet complémentaire prévoit-il un bâtiment spécial pour le service des marchandises. Il sera exclusivement suisse, à la différence de l'aérogare. Les transports marchands du secteur français continueront de se servir des baraques actuelles.

En établissant le projet de ce bâtiment pour les marchandises, on s'est tout spécialement préoccupé des possibilités d'agrandissement. C'était important, parce que le premier développement ne pouvait avoir lieu que dans un cadre modeste, à cause de la volonté populaire de restreindre les investissements.

Cette considération s'applique d'ailleurs à l'ensemble des installations d'expédition. Le tableau 7 nous a montré qu'en 1970 l'aire de trafic devra offrir 23 places de stationnement. Or le projet n'en prévoit que 16, ce qui a permis de ramener les dépenses de 4,446 à 3,335 millions de francs (position 1.01.04 du tableau-résumé qu'on trouvera à l'annexe).

C'est dans une mesure semblable que les parcs d'autos ont dû être réduits. Ils offriront de la place à 481 voitures dans le secteur suisse et 319 dans le secteur français, ce qui est vraiment un minimum (figure 1). Les dépenses ont été ramenées à 1,158 et à 0,695 million de francs (positions 1.04.05 et 1.04.06). L'économie est de 2,317 millions de francs.

La réduction de l'étendue de l'aire de trafic et des places destinées aux autos ne doit pas susciter d'inquiétudes, car il y aurait certaines possibilités d'éviter cet inconvénient. D'autre part, un agrandissement ultérieur serait possible sans perturbation de l'exploitation de l'aéroport.

L'aérogare coûtera 16,398 millions de francs (position 4.01). Le projet rejeté par le peuple prévoyait une dépense de 24,869 millions. Il était beaucoup plus difficile ici de découvrir où l'on pouvait réaliser des économies. On

a surtout prévu des bureaux notablement plus petits. Le nombre d'étages du bâtiment a pu être ramené de 8 à 6, et son volume total, restaurant compris, n'est plus que de 77 837 m³. Le mètre cube revient ainsi à 239 francs. Il est prévu de donner aux parois porteuses et aux fondements des dimensions telles qu'il soit possible de rajouter plus tard des étages. En outre, la possibilité d'agrandir la superficie de l'aérogare et de donner aux locaux la dimension exigée par un trafic plus intense est assurée.

2. Les bâtiments pour les compagnies aériennes

Comme les bâtiments d'expédition, ceux qui servent aux compagnies aériennes répondront à des considérations qui étaient encore totalement inconnues en 1946. Il s'agissait alors de disposer d'un hangar pour le garage des avions, de façon à pouvoir, s'il y avait lieu, réparer un aéronef dans de bonnes conditions. Aujourd'hui, Bâle-Mulhouse est aérodrome d'attache de deux sociétés suisses pour le trafic aérien non régulier, Balair et Globe Air.

Balair S. A., fondée le 6 janvier 1953, est une entreprise mixte qui se propose de développer le trafic aérien suisse, en veillant plus spécialement aux intérêts de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Elle pratique en particulier les vols à la demande, l'exécution de vols de plaisance, de photographie et d'autres vols spéciaux, ainsi que la formation de personnel aéronautique. Le capital social est de 4 millions de francs. Il ne peut être détenu que par des citoyens suisses ou des entreprises domiciliées en Suisse, ou enfin par des corporations publiques suisses. Sur les 21 sièges au conseil d'administration, 4 sont réservés au gouvernement de Bâle-Ville, 2 au gouvernement de Bâle-Campagne, et 5 à Swissair S. A.

Le tableau 11 ci-après caractérise par quelques chiffres le développement de la société depuis sa fondation. Pour juger correctement du programme de bâtiments à construire, il est important de retenir que l'entreprise a travaillé à perte en 1961. En 1962, l'excédent de dépenses doit même avoir été plus grand encore, de sorte que la situation financière de Balair S. A. donne lieu à des craintes.

Tableau 11

Evolution de Balair S. A. de sa fondation à l'année 1961

	1953	1955	1957	1959	1961
Recettes totales en francs	220 000	454 000	1 120 000	5 683 000	10 541 000
Frais totaux, y compris les amortissements, en francs	220 000	454 000	1 120 000	5 675 000	10 970 000

	1953	1955	1957	1959	1961
Personnel	9	16	34	136	201
Heures de vol,					
grands avions	—	—	650	3 893	7 638
petits avions	—	2 800	2 300	3 538	2 499
Passagers transportés .	Point de données pour 1953/1957			37 545	44 215
Marchandises transpor- tées en tonnes	Point de données pour 1953/1957			314	1 769
Nombres d'avions expé- diés	20	129	1 318	2 121	1 663
Capital social, en francs	300 000	300 000	750 000	4 000 000	4 000 000

La flotte aérienne de la société comprenait à la fin de 1962 les unités suivantes:

Avions de transport:	2 quadrimoteurs DC-4
	2 quadrimoteurs DC-6B
Avions-taxis:	1 bimoteur Dove
Avions d'école	1 monomoteur Bücker
	3 monomoteurs Piper.

Globe Air S. A. est une société purement privée, au capital de 1,5 million de francs, fondée en 1957. Elle se propose de porter son capital à 2,5 millions en 1963. Le 18 janvier 1961, une autorisation d'exploitation lui était délivrée par l'office de l'air. Elle possède présentement trois avions du type De Havilland Airspeed Ambassador.

En 1962, Globe Air a accompli 3077 heures de vol. Jusqu'au 15 juin, l'entreprise ne disposait que de deux avions; le troisième est entré en service le 16 juin. Les deux avions employés toute l'année l'ont été en moyenne pendant 1200 heures, ce qui est normal.

Les trois Airspeed Ambassador sont des avions avec moteur à piston et ne sont plus très récents. L'entreprise a donc commandé pour les remplacer trois Dart-Herald modernes à turbopropulseur. Deux d'entre eux seront livrés au printemps de 1963; le troisième sera disponible en mars 1964. La société a un droit de préemption pour l'acquisition d'un quatrième exemplaire.

En 1962, il y eut 687 vols de passagers, avec 35 879 passagers-étapes, et 22 vols de transports marchands, enlevant 55 tonnes de biens. Tous ces vols étaient en provenance ou à destination de la Suisse. Les recettes d'exploitation furent voisines de 3,5 millions de francs. La société est consolidée. Elle a déjà un carnet de commandes de 5,6 millions de francs pour l'été 1963. Elle occupe 45 personnes.

Il ressort de ce qui précède qu'aussi bien Balair que Globe Air sont des entreprises de quelque importance pour notre économie nationale et plus particulièrement pour notre trafic touristique. Il faut considérer que les prix faits dans le trafic à la demande sont de 30 à 50 pour cent au-dessous de ceux des services réguliers. Cela est possible parce que l'entreprise n'est pas tenue de respecter un horaire. Elle vole lorsque des clients se présentent. L'exploitant de services réguliers, lui, est tenu de faire voler ses avions aux heures prescrites par l'horaire, même s'ils sont insuffisamment chargés. (Le taux d'utilisation est en moyenne de 60 pour cent.) En outre, l'exploitation de services réguliers exige une organisation de vente très étendue et fort coûteuse, parce que chaque place de passager doit être vendue séparément. L'entreprise de transports à la demande vend, elle, toute la capacité de l'avion à un bureau de voyages. Dans ces conditions, l'avion ne part que totalement rempli et les frais de vente sont minimes.

Balair s'occupe aussi de la formation du personnel aéronautique et assure, avec Swissair, le service de l'aire de trafic de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Elle se voue donc à des intérêts publics, ce qui ressort bien de l'octroi à la société, jusqu'à 1959 inclusivement, d'une garantie de couverture de son déficit d'exploitation, s'élevant à 100 000 francs par an, qui furent payés par le canton de Bâle-Ville.

Pour les sept grands avions dont le port d'attache est à Bâle-Mulhouse et qui appartiennent à ces deux sociétés, on dispose actuellement du vieux hangar amené de Sternenfeld. C'est tout à fait insuffisant pour l'entretien d'une telle flotte, qui ne manquera pas de s'accroître encore. Des travaux de réparation dont la réussite exigerait des locaux où régnerait une température déterminée, doivent être faits en plein vent, sans souci des intempéries. Non seulement les deux entreprises, mais aussi l'office de l'air estiment urgent qu'un chantier moderne de travaux aéronautiques, avec les ateliers et entrepôts voulus, crée des conditions plus favorables au soin de la sécurité aérienne.

Jusqu'à ce que ces bâtiments soient disponibles, Balair doit confier à Swissair et faire faire à Zurich les contrôles des 5000 heures de ses DC-4 et les contrôles des 2000 heures de ses DC-6. Globe Air fait même reviser ses moteurs, et accomplir les contrôles des 1500 et 3000 heures auxquels sont soumis ses avions, en Angleterre. Il va sans dire que tout cela coûte très cher.

C'est bien pourquoi le projet complémentaire comprend un chapitre intitulé «Bâtiments pour les compagnies aériennes» et prévoit la construction d'une série de bâtiments conçus pour répondre au besoin urgent de locaux pour les entreprises précitées (résumé tabulaire de l'annexe, pos. 5). Avant tout, il faut relever l'importance du hangar-atelier, où l'on pourra procéder aux travaux d'entretien de quatre grands avions à la fois. Il en coûtera 5,15 millions de francs (pos. 5.03.02). Un hangar-abri du prix de 1,408 mil-

lion est prévu pour les avions plus petits (pos. 5.03.03). Enfin, on envisage de créer des ateliers également indispensables à bref délai, et coûtant 1,435 million (pos. 5.03.04).

L'exploitation aéronautique proprement dite requiert de nombreux services dont l'accomplissement correct est nécessaire au bien-être des passagers pendant le voyage. Citons le service de buffet et la buanderie. Ces activités doivent être groupées à Bâle-Mulhouse, avec la cantine du personnel, dans un bâtiment du service de vol, inscrit au devis pour 1,68 million (pos. 5.02).

Les bâtiments techniques dont il a été question et ce bâtiment du service de vol exigent des installations techniques qui répondent à leur but. Le résumé tabulaire de l'annexe les énumère sous chiffre 5.04; elles coûteront probablement 1,628 million.

Enfin, les administrations des entreprises, présentement logées dans des constructions provisoires, devront recevoir des bureaux définitifs. Le coût du bâtiment administratif nécessaire est évalué à 2,268 millions de francs (pos. 5.01).

Tous ces bâtiments seront au sud de l'aérogare, groupés dans le secteur suisse. Devant le chantier et le hangar se trouveront de vastes étendues bétonnées, propres à supporter le poids des grands avions, et reliées à l'aire de trafic par des voies de circulation. Le tableau de l'annexe les énumère aussi (pos. 1.01.05). Elles coûteront 2,477 millions de francs.

Les travaux de génie civil et de bâtiment exigés par toutes ces constructions seraient à la charge de l'aéroport. Mais les entreprises intéressées et qui bénéficieraient de l'existence de ces constructions devraient pouvoir garantir le payement d'un loyer raisonnable. Jusqu'à quel point cette condition peut être remplie par Balair dans la situation financière difficile où elle se trouve actuellement, est une question qui n'est pas encore résolue.

Si ces ouvrages peuvent être créés, nous vous proposons d'allouer une subvention fédérale de 30 pour cent aux dépenses de construction. Cette proposition est conforme aux décisions que vous avez prises dans des cas analoges, à propos des aéroports de Zurich et de Genève-Cointrin.

3. Les installations radioélectriques

La position 3.01 du résumé des frais montre que, jusqu'ici, il a été installé à l'aéroport de Bâle-Mulhouse des instruments radioélectriques pour une somme de 0,696 million de francs. Ce montant paraît très modeste lorsqu'on le compare aux investissements du même genre qui ont été faits sur les aéroports de Zurich et de Genève.

L'accroissement du trafic exigera aussi l'acquisition, pour Bâle-Mulhouse, de nouveaux instruments permettant d'accélérer l'exploitation sans compromettre la sécurité. Deux radiophares sur fréquence moyenne (pos. 3.02) et un radiophare omnidirectionnel à ondes ultracourtes (pos. 3.03) serviront à désigner les voies aériennes d'approche et d'envol de l'aéroport. Il en coûtera 0,514 million.

Il est de nécessité particulièrement urgente d'améliorer les aides à l'atterrissage. L'installation actuelle pour l'atterrissage par mauvaise visibilité (Instrument Landing System, ILS), qui par mauvais temps guide radioélectriquement les avions à la fin du vol d'approche, provient de surplus américains liquidés à la fin de la guerre. Par suite d'un si long usage, son état laisse grandement à désirer et son emploi est devenu si difficile que, dans l'intérêt de la sécurité aérienne, il n'a pas été possible d'attendre, pour la remplacer, la décision des chambres fédérales. Un nouvel instrument a été commandé et entrera en service en 1963, au cours de l'été. Ce sera un instrument double. En cas de panne d'une moitié de l'outillage, l'autre entre automatiquement en service et permet l'approche sûre de l'avion. Un appareil de transmission des messages est joint à l'installation et contrôle en permanence l'exactitude de son fonctionnement. Cette aide à la navigation et ses accessoires coûteront 0,524 million de francs (pos. 3.07).

Pour compléter cette installation ILS, dont l'emploi exige que l'avion possède un équipement spécial, il est envisagé d'acquérir un radar de précision. Cette aide supplémentaire permettra de guider vers la piste d'atterrissage, par mauvais temps, même les avions qui ne possèdent pas, à bord, d'installation ILS. Il en coûtera 1,11 million de francs (pos. 3.04).

Au nord de l'aéroport de Bâle-Mulhouse se trouvent des aérodromes militaires de l'OTAN. Pour éviter les collisions entre les avions partant de Bâle-Mulhouse et des avions militaires, l'espace aérien compris entre les aérodromes de l'OTAN et la frontière suisse doit pouvoir être surveillé. Il faut pour cela un radar de surveillance. Il ressort du résumé tabulaire que cet instrument coûtera 1,145 million de francs (pos. 3.05).

V. Le projet vu sous l'angle de l'économie des entreprises

Si vous attribuez une contribution fédérale à la réalisation du projet complémentaire qui vient d'être décrit et une subvention pour les dépassements de crédits relatifs à des ouvrages déjà construits pouvant donner lieu à subvention, le financement des frais prévisibles de premier établissement se présenterait comme suit:

	Millions de francs
1. Partie déjà subventionnée des bâtiments existants, prévus par l'arrêté fédéral du 22 décembre 1949 (tableau 2, colonne 10)	31,212
2. Devis correspondant au projet complémentaire réduit . . .	55,980
3. Partie encore non subventionnée des bâtiments existants, prévus par l'arrêté fédéral du 22 décembre 1949 (tableau 2, colonne 9)	1,303
4. Coût des constructions provisoires (chapitre III)	7,056
5. Total	<u>95,551</u>
6. A déduire: subventions fédérales qui ont été touchées (résumé tabulaire, colonne 9, total)	25,051
7. Reste à la charge du canton	<u>70,500</u>

Les dépenses totales de 95,551 millions de francs peuvent s'accroître encore si le renchérissement des travaux de bâtiment se poursuit pendant la réalisation du projet complémentaire réduit.

Il peut être intéressant de relever, pour la comparaison, qu'une fois terminés les travaux de développement en cours aux aéroports de Zurich et de Genève, le premier de ceux-ci aura coûté à peu près 330 millions, et le second 220 millions.

La question est donc de savoir s'il est économiquement raisonnable d'investir des capitaux élevés dans l'aéroport de Bâle-Mulhouse et, dans l'affirmative, s'il paraît rationnel d'allouer sur les dépenses engagées une subvention fédérale dépassant 25 millions.

Cette question est décisive. Pour y répondre, nous avons tenté de dresser un compte d'exploitation pour 1970, en partant des hypothèses suivantes:

- a. 660 000 passagers utiliseront l'aéroport de Bâle-Mulhouse en 1970;
- b. Les taxes d'aéroport seront maintenues aux taux actuels;
- c. Sur les dépenses à la charge du canton, la Confédération payerait un montant de 25,051 millions à fonds perdu, selon notre proposition;
- d. L'aéroport payera au canton, par annuités, des intérêts et un amortissement, fixés à un taux équitable, sur le coût net des bâtiments (dépenses brutes diminuées du montant des subventions fédérales);
- e. Les loyers que les compagnies aériennes payeront pour les bâtiments qu'elles occuperont couvriront entièrement les dépenses correspondantes de l'aéroport (amortissement, intérêts, entretien);
- f. Le coût des constructions provisoires ne sera pas mis à la charge de l'aéroport.

Le tableau 12 ci-après renseigne sur les annuités dont l'aéroport devrait produire l'équivalent pour qu'à l'achèvement des travaux de premier établissement un amortissement raisonnable des frais d'installation soit possible, en même temps que le paiement d'un intérêt de 3,5 pour cent.

Tableau 12
Frais d'amortissement et d'intérêts
correspondant aux investissements de premier établissement

1	Annuités en millions de francs		
	Total	Part de la Confédération	Part du canton
	2	3	4
1. Travaux de génie civil	1,680	0,487	1,193
2. Installations électriques	0,491	0,146	0,345
3. Installations radioélectriques	0,548	0,162	0,386
4. Bâtiments pour l'administration de l'aéroport	1,098	0,275	0,823
5. Bâtiments pour les compagnies aériennes	0,690	0,206	0,484
6. Obstacles à la navigation aérienne	0,063	0,019	0,044
7. Frais non subventionnés de direction des travaux	0,004	—	0,004
8. Constructions provisoires	0,850	—	0,850
Total	5,424	1,295	4,129

L'application des principes de l'économie des entreprises conduit donc à mettre à la charge du canton de Bâle-Ville, pour l'amortissement de son aéroport et le service des intérêts, une dépense annuelle de 4,129 millions de francs dont le montant devrait être produit par l'exploitation de l'aéroport.

Or le conseil d'administration de l'aéroport, à sa séance du 28 mars 1960, a décidé de payer les intérêts et l'amortissement des frais couverts par la Suisse, des bâtiments utilisables commercialement, ces paiements se tenant dans le cadre des possibilités financières de l'aéroport. Cette décision se fonde sur l'article 34 des statuts de l'aéroport, où il est dit :

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

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

Par souci de précision, nous citons encore l'article 35 sur le 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.

L'article 5 de la convention franco-suisse, auquel renvoie l'article 35 des statuts, dispose que les excédents de recettes 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.

La décision du conseil d'administration du 28 mars 1960 est à l'origine de la condition contenue dans l'arrêté du Grand conseil du 12 avril 1962, à savoir que le crédit pour l'aéroport, s'il est employé à des bâtiments d'usage commercial, doit être remboursé par annuités et productif d'un intérêt annuel maximum de 4 pour cent.

La question est de savoir si, à une date peu éloignée, des excédents de recettes peuvent être attendus, de sorte que l'intention d'amortir partiellement les investissements puisse être réalisée.

Pour répondre avec quelque sûreté à cette question, on s'est efforcé d'établir le budget de l'exploitation de l'aéroport pour l'année 1970. Le résultat de ce travail est exposé dans le tableau 13, où l'on a ajouté pour la comparaison le compte d'exploitation de l'aéroport en 1960 (premier compte annuel qui, soit dit en passant, ne se soldait pas par un déficit).

Tableau 13

Comptes d'exploitation des années 1960 et 1970

1	1960		1970	
	Recettes 2 (milliers de francs)	Dépenses 3 (milliers de francs)	Recettes 4 (milliers de francs)	Dépenses 5 (milliers de francs)
1. Redevances d'atterrissage . .	710		1480	
2. Redevances d'éclairage . . .	139		63	
3. Redevances de stationnement	12		23	
4. Recettes agricoles	18		18	
5. Concessions	136		255	
6. Redevances de livraison du combustible	24		243	
7. Redevances de passagers . .	237		713	
8. Redevances sur les visiteurs			28	
9. Remboursement de presta- tions pour le compte de tiers (loyers, chauffage, etc.) . . .	90		1673	
10. Produits financiers	5		9	
	Report	1371	4487	

	1960		1970	
	Recettes	Dépenses	Recettes	Dépenses
	2 (milliers de francs)	3 (milliers de francs)	4 (milliers de francs)	5 (milliers de francs)
Report	1371		4487	
11. Contributions des gouvernements aux frais de la sécurité aérienne	220		497	
12. Entretien		463		780
13. Chauffage, aération, conditionnement de l'air		37		178
14. Eclairage et balisage		43		187
15. Assurances, impôts et émoluments		99		130
16. Frais du personnel de la sécurité aérienne		540		800
17. Nettoyage, eau		265		275
18. Frais d'administration		144		189
19. Excédent de recettes d'exploitation		—		2445
Total	1591	1591	4984	4984

D'après ce compte, il devrait être possible de réaliser à Bâle-Mulhouse, en 1970, un excédent de recettes de 2,4 millions. On doit donc admettre que le prélèvement pour intérêts et amortissement des bâtiments, dont le Grand conseil a exprimé le désir et que le conseil d'administration a décidé, aura réellement lieu. La somme à verser annuellement au canton à ce titre serait de 1,307 million de francs. Le compte de profits et pertes de l'aéroport pour 1970 aurait alors l'aspect suivant :

Tableau 14
Compte de profits et pertes pour 1970

	Recettes (milliers de francs)	Dépenses (milliers de francs)
1. Recettes d'exploitation	4984	
2. Dépenses d'exploitation		2539
3. Amortissement et intérêts pour les bâtiments		1307
4. Bénéfice		1138
	4984	4984

Le compte de profits et pertes de l'entreprise «Aéroport de Bâle-Mulhouse», même après le payement de l'amortissement et des intérêts pour les bâtiments, accuserait donc encore un bénéfice de 1,138 million de francs.

Ce bénéfice, il va sans dire, ne couvre ni les investissements restants du canton, ni ceux de la Confédération, qui seraient des prestations à fonds perdu. Après déduction des annuités pour les bâtiments, l'aéroport coûte encore au canton 2,8 millions par an. Mais d'après l'estimation du compte d'exploitation de 1970, le canton recevrait environ 900 000 francs en retour, de sorte que son compte de l'aéroport ne serait plus chargé que de 1,9 million de francs.

VI. Les rapports contractuels résultant de la convention avec la France

Dans les chapitres qui précèdent, nous avons établi que les constructions projetées se justifient sous l'angle du compte d'exploitation comme sous celui de l'économie des transports. Pour compléter notre démonstration, nous rechercherons ci-après quelle corrélation existe entre ce projet et les intentions qui ont dicté la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, et si cette convention donne à la Suisse des garanties suffisantes pour la conservation de ses investissements.

Dans notre introduction, nous avons relevé que la Suisse avait l'obligation d'assurer les frais de premier établissement de l'aéroport. Nous avons mentionné aussi qu'il se serait agi, d'après la convention, d'un montant de 1400 millions de francs français qui équivalait, compte tenu des prix de la construction en Suisse en 1948, à 39,6 millions de francs suisses. Or le projet de premier établissement que nous présentons aujourd'hui avec ses compléments prévoit une dépense totale de 87,192 millions de francs suisses.

Cette grande différence pourrait faire craindre que, du côté suisse, on n'ait dépassé sans motifs les obligations imposées par la convention en prévoyant une telle somme pour le financement de l'achèvement prévu.

Il y a tout d'abord lieu de remarquer que les deux devis ne sont pas comparables, le premier reposant sur les prix de 1948, le second sur les prix de 1961.

Le total, selon décompte, des dépenses faites en application de l'arrêté fédéral du 22 décembre 1949 s'élève, comme il a été dit, à 32,515 millions (tableau 2, colonne 8). Si l'on voulait, aux prix actuels de construction, achever le premier établissement tel qu'il était envisagé au début, il y faudrait encore 24,455 millions. La dépense totale serait ainsi de 56,97 millions. C'est ce montant que l'on peut comparer avec les 87,192 millions demandés aujourd'hui; l'écart est de 30 millions.

Cet excédent de 30 millions permet d'obtenir un aéroport pleinement efficace et qui, dans l'hypothèse qu'un loyer raisonnable sera payé aussi pour les bâtiments utilisés par les sociétés exploitantes, rapportera des recettes suffisantes pour la rémunération et l'amortissement des capitaux investis dans les bâtiments d'usage commercial, soit d'une partie des dépenses totales égale à au moins 27 millions.

Mais, nous y insistons encore, cette condition n'est valable que si les immeubles élevés sur l'aire du chantier aéronautique répondent aux besoins des compagnies aériennes, sans les charger à l'excès au point de vue financier. Le résumé des frais, tel qu'on le trouve en annexe, montre qu'il s'agit ici des ouvrages suivants :

	Millions de francs
5.01 Bâtiment administratif	2,268
5.02 Bâtiment pour le service de vol	1,680
5.03 Bâtiments techniques	9,121
5.04 Installations techniques	<u>1,628</u>
Total	<u>14,697</u>

Bien que l'aéroport ait tout intérêt à attirer le plus de trafic possible, son conseil d'administration, d'accord avec le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville, est d'avis qu'aucune entreprise de transport aérien choisissant Bâle-Mulhouse comme port d'attache ne peut demander que ce soit l'aéroport qui, directement ou indirectement, finance les bâtiments dont elle a besoin. Ce principe est juste. Il garantit au maximum un emploi économiquement rationnel des moyens mis en œuvre. Il est concevable qu'il soit appliqué pratiquement plus tôt qu'on ne s'y attendait. Nous avons vu que la plus grande partie des bâtiments techniques, dont le devis est de 14,697 millions, étaient destinés à Balair. Nous avons relevé que cette société lutte en ce moment pour assurer son équilibre financier. S'il devait se révéler que la preuve, demandée par le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville et par nous-mêmes, d'un service raisonnable des intérêts et de l'amortissement des frais de construction non couverts par une subvention fédérale, ne pourrait être apportée, cette partie du programme de construction, d'un coût de 14,697 millions, selon le devis, devrait être abandonnée entièrement ou partiellement.

La différence de 30 millions résulte surtout du fait que le projet primitif a été établi à un moment où le trafic de l'aéroport de Bâle-Mulhouse n'était que le dixième de ce qu'il est aujourd'hui. Avec un premier établissement coûtant 56,97 millions on n'aurait qu'un aéroport défectueux, répondant de façon insuffisante aux exigences de la sécurité aérienne, et hors d'état de faire face au volume effectif du trafic. Ces 56,97 millions seraient en partie de l'argent gaspillé.

Les pourparlers menés par le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville en vue d'une participation française aux frais supplémentaires fait constater que tout au plus des prêts à intérêts auraient pu être obtenus pour la construction des bâtiments.

Si l'on considère tous ces faits, on est amené à conclure que, du point de vue de notre économie publique, c'eût été une faute de s'en tenir, en élaborant les plans des travaux d'achèvement, à la lettre des engagements pris en signant la convention.

Cette constatation n'est valable, naturellement, qu'à la condition que les garanties données à la Suisse dans la convention, relativement à la jouissance de ses investissements et à un remboursement éventuel de leur montant, puissent être tenues pour suffisantes.

La question de la jouissance ou, en d'autres termes, du droit de disposer de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour les besoins de l'aéronautique civile suisse, est résolue par les articles 15 et 18 de la convention franco-suisse. En voici la teneur :

Art. 15

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.

Art. 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.

Il est important de relever que des lignes internationales régulières partant de Bâle-Mulhouse, qu'elles soient exploitées avec des aéronefs suisses ou avec des aéronefs d'Etats tiers, ne peuvent être mises en service qu'avec l'autorisation du gouvernement français, lequel ne peut cependant refuser cette autorisation que pour des raisons de sécurité nationale. La France peut en outre interdire pour des raisons de sécurité nationale les transports aériens internationaux non réguliers au départ ou à destination de Bâle-Mulhouse, s'ils sont exécutés par des aéronefs d'Etats tiers.

Pour toutes autres opérations concevables, effectuées avec des aéronefs nationaux ou étrangers, l'aéroport de Bâle-Mulhouse peut être utilisé sans limitation, aussi longtemps que la convention n'est pas, en application de son article 18, suspendue pour cause de guerre, d'état de siège, ou des motifs de sécurité nationale.

Nous devons montrer de la compréhension pour ces privilèges conférés au gouvernement français, surtout si nous considérons que notre propre loi sur la navigation aérienne donne au Conseil fédéral le droit d'interdire ou de restreindre, de façon temporaire ou permanente, l'usage de l'espace atmosphérique suisse, dans l'intérêt de l'ordre ou de la sécurité publics ou pour des raisons militaires.

L'article 17 de la convention franco-suisse répond à la seconde question qui se pose, celle de savoir si, en cas de dénonciation de la convention par la France, le remboursement des investissements suisses est garanti. Cet article a la teneur suivante:

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.

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 conformément 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 36 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 pour cent 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.

Si donc la Suisse dénonce la convention en raison d'un manquement grave de la France, ou si la France dénonce la convention sans pouvoir invoquer un manquement grave de la Suisse, la France sera tenue de verser à la Suisse une indemnité.

Cette indemnité sera calculée d'après les dépenses faites par la Suisse pour le financement total ou partiel des bâtiments et installations réalisés sur la base des statuts, du cahier des charges ou de l'état descriptif et du devis joints à la convention franco-suisse.

Ces dépenses, déduction faite d'un amortissement annuel d'au moins 2 pour cent, donnent le montant de l'indemnité. L'amortissement de chaque ouvrage est calculé à partir de la date de sa mise en service.

Il est important de retenir que ce ne sont pas seulement les bâtiments et installations financés par la Suisse et faisant l'objet du cahier des charges, de l'état descriptif et du devis de premier établissement qui sont portés en compte pour le calcul de l'indemnité; ce sont aussi les ouvrages réalisés en application des statuts et qui ont été faits aux frais exclusifs de la Suisse ou avec une participation spéciale de celle-ci. Ces derniers ouvrages sont ceux que le conseil d'administration a décidés en s'écartant ainsi du plan de masse de l'aéroport, ou pour modifier des installations existantes; il s'agit également d'installations nouvelles dont la valeur dépasse un montant fixé d'entente entre les autorités françaises et suisses et qui doivent être approuvées par ces autorités (art. 13 des statuts).

Si nous sommes obligés d'insister sur tout cela, c'est pour réfuter l'opinion erronée selon laquelle, la France, si elle dénonçait la convention, ne serait tenue à indemnité que pour les bâtiments décrits dans l'annexe à la convention, c'est-à-dire pour le plan réduit de premier établissement, de sorte que la Suisse serait exposée à ce que la France ne reconnaisse aucune obligation de verser une indemnité pour les dépenses supplémentaires.

Remarquons en passant que le conseil d'administration de l'aéroport, en se référant à l'article 13 des statuts, a demandé à l'autorité compétente fran-

gaise d'approuver le projet agrandi de premier établissement, et que cette approbation a été donnée.

Nous devons dire encore un mot de l'avis, erroné, selon lequel, après cinquante ans l'aéroport deviendrait propriété de la France. Cet avis repose manifestement sur une fausse interprétation de l'article 17 de la convention franco-suisse, en particulier de la disposition relative à l'amortissement des investissements suisses. Il est manifeste que cette disposition n'entraîne aucun droit de retour de l'aéroport à la France. La convention ayant été conclue pour une durée indéterminée, un mode de rachat devait être stipulé parmi les clauses de dénonciation. C'est ce que la disposition en question réalise.

Nos explications sur le caractère des relations que la convention établit entre notre pays et la France seraient incomplètes, si nous ne relevions pas que la collaboration franco-suisse est excellente dans le conseil d'administration de l'aéroport et dans les commissions. Il faut mentionner aussi la compréhension montrée par les offices français à tous les degrés à l'égard de l'aéroport et des désirs exprimés par la Suisse. Nous ne pouvons que nous incliner devant tant de courtoisie. Depuis que la convention a été signée, nous avons eu en la France un co-contractant loyal, et d'autre part ses représentants se sont toujours efforcés de résoudre dans l'esprit de la convention les problèmes auxquels celle-ci n'apporte pas de solution directe.

* * *

Nous fondant sur les explications qui précèdent, nous avons l'honneur de recommander à votre acceptation le projet d'arrêté fédéral ci-joint.

Sa conformité à la constitution est évidente, puisqu'il a pour fondement les arrêtés fédéraux des 22 juin 1945 et 14 décembre 1956 concernant le développement des aérodromes civils.

La commission fédérale de la navigation aérienne a pris connaissance du présent message et lui a donné son assentiment.

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

Berne, le 31 mai 1963.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
Spühler

Le chancelier de la Confédération,
Ch. Oser

14728

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

**les frais supplémentaires de premier établissement
de l'aéroport de Bâle-Mulhouse**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'arrêté fédéral du 22 juin 1945 ⁽¹⁾ concernant le développement des aérodromes civils,

vu le message du Conseil fédéral du 31 mai 1963,

arrête:

I

L'arrêté fédéral du 22 décembre 1949 concernant la construction de l'aéroport continental de Bâle-Mulhouse est modifié comme suit:

Article premier

¹ La Confédération alloue au canton de Bâle-Ville, pour la première étape de la construction de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, une subvention de 25,051 millions de francs.

² Le Conseil fédéral a le droit d'allouer également une subvention de 30 pour cent des dépassements de crédit provenant de la hausse des frais de construction depuis le 1^{er} août 1960, en appliquant aux subventions les taux fixés dans le message du Conseil fédéral du 31 mai 1963.

Art. 2

Cette construction doit avoir lieu d'après le projet soumis par le canton de Bâle-Ville en août 1948 et le projet complémentaire de juin 1961, ainsi que d'après les considérations et devis contenus dans le message du Conseil fédéral du 31 mai 1963.

II

¹ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entre immédiatement en vigueur.

² Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

(¹) RS 7, 736; RO 1957, 321.

**Résumé de décembre 1962 concernant les frais approximatifs d'après le décompte du 31 décembre 1956
et le devis du 1^{er} août 1960**

Pos.	Objet	Frais de construction et d'installation			%	Subventions fédérales		
		AF du 22. 12. 49	Suppléments ou réductions	Total		pour 3	pour 4	pour 5
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Fr. (millions)	Fr. (millions)	Fr. (millions)		Fr. (millions)	Fr. (millions)	Fr. (millions)
1.	<i>Travaux du génie civil</i>							
1.01	Aménagement des pistes, des voies de circulation et de l'aire de trafic							
1.01.01	Construction des pistes, des voies de circulation et aires de stationnement, décompte du 31. 12. 56	12,682	5,014	17,696	30	3,805	1,504	5,309
1.01.02	Construction de la voie de circulation 2a		0,991	0,991	30		0,297	0,297
1.01.03	Bandes de protection latérales des voies de circulation 2, 2a et 3		0,438	0,438	30		0,131	0,131
1.01.04	Aire de trafic		3,335	3,335	30		1,001	1,001
1.01.05	Aire de stationnement et voies de circulation dans la zone industrielle		2,477	2,477	30		0,743	0,743
1.01.06	Imprévus, projet et direction des travaux	0,668	0,739	1,407	30	0,200	0,222	0,422
	Total 1.01	13,350	12,994	26,344		4,005	3,898	7,903
1.02	Déviations des ruisseaux							
1.02.01	Travaux de construction, décompte du 31. 12. 56	0,142	0,365	0,507	30	0,043	0,110	0,153
1.02.02	Imprévus, projet et direction des travaux	0,008		0,008	30	0,002		0,002
	Total 1.02	0,150	0,365	0,515		0,045	0,110	0,155

Pos.	Objet	Frais de construction et d'installation			%	Subventions fédérales		
		AF du 22. 12. 49	Suppléments ou réductions	Total		pour 3	pour 4	pour 5
		3	4	5		7	8	9
1	2				6			
1.03	Assainissement des pistes et voies de circulation	Fr. (millions)	Fr. (millions)	Fr. (millions)		Fr. (millions)	Fr. (millions)	Fr. (millions)
1.03.01	Travaux de construction, décompte du 31. 12. 56	1,425	0,479	1,904	30	0,427	0,144	0,571
1.03.02	Imprévus, projet et direction des travaux	0,075		0,075	30	0,023		0,023
	Total 1.03	1,500	0,479	1,979		0,450	0,144	0,594
1.04	Routes d'accès et parking							
1.04.01	Accès en territoire suisse, décompte du 31. 12. 56	0,481	-0,009	0,472	30	0,144	-0,003	0,141
1.04.02	Collecteur principal pour l'accès en territoire suisse, décompte du 31. 12. 56	0,175	-0,113	0,062	30	0,053	-0,034	0,019
1.04.03	Route douanière, décompte du 31. 12. 56	1,553	1,351	2,904	30	0,466	0,405	0,871
1.04.04	Accès en territoire français, décompte du 31. 12. 56	0,214	-0,214	0	30	0,064	-0,064	0
1.04.05	Parking du secteur suisse		1,158	1,158	30		0,347	0,347
1.04.06	Parking du secteur français		0,695	0,695	30		0,209	0,209
1.04.07	Parking de la zone industrielle		0,278	0,278	30		0,083	0,083
1.04.08	Imprévus, projet et direction des travaux	0,127	0,388	0,515	30	0,038	0,116	0,154
	Total 1.04	2,550	3,534	6,084		0,765	1,059	1,824
1.05	Travaux divers du génie civil							
1.05.01	Alimentation en eau, canalisations, aménagement extérieur, décompte du 31. 12. 56	0,179	-0,109	0,070	30	0,053	-0,033	0,020
1.05.02	Idem, travaux complémentaires		1,128	1,128	30		0,338	0,338

1.05.03	Imprévus, projet et direction des travaux	0,009	0,192	0,201	30	0,003	0,058	0,061
	Total 1.05	0,188	1,211	1,399		0,056	0,363	0,419
2.	<i>Installations électriques</i>							
2.01	Balisage des pistes et voies de circulation, décompte du 31. 12. 56	2,615	1,205	3,820	30	0,785	0,361	1,146
2.02	Balisage de la voie de circulation 2a, éclairage de l'aire de trafic		1,199	1,199	30		0,360	0,360
2.03	Aérogare: Alimentation en courant électrique, éclairage des accès et parking		0,987	0,987	30		0,296	0,296
2.04	Zone industrielle: Alimentation en courant électrique, éclairage des accès et parking		0,455	0,455	30		0,136	0,136
2.05	Installations électriques diverses		0,145	0,145	30		0,043	0,043
2.06	Installations téléphoniques et de signalisation, décompte du 31. 12. 56	0,652	-0,485	0,167	30	0,196	-0,145	0,051
2.07	Idem, installations supplémentaires . . .		0,364	0,364	30		0,109	0,109
2.08	Travaux en régie		0,241	0,241	30		0,072	0,072
2.09	Imprévus, projet et direction des travaux	0,172	0,485	0,657	30	0,052	0,145	0,197
	Total 2.	3,439	4,596	8,035		1,033	1,377	2,410
3.	<i>Installations radioélectriques</i>							
3.01	Installation selon décompte du 31. 12. 56	0,744	-0,048	0,696	30	0,223	-0,014	0,209
3.02	Deux radiophares à fréquence moyenne		0,272	0,272	30		0,081	0,081
3.03	Radiophare omnidirectionnel à ondes ultracourtes (VOR)		0,242	0,242	30		0,073	0,073
3.04	Radar de précision d'approche (PAR) . .		1,110	1,110	30		0,333	0,333
3.05	Radar de surveillance (SRE)		1,145	1,145	30		0,343	0,343
3.06	Installation pour l'atterrissage par mauvaise visibilité (ILS)		0,524	0,524	30		0,157	0,157
3.07	Imprévus, projet et direction des travaux	0,039	0,487	0,526	30	0,012	0,146	0,158
	Total 3.	0,783	3,732	4,515		0,235	1,119	1,354

Pos.	Objet	Frais de construction et d'installation			%	Subventions fédérales		
		AF du 22. 12. 49	Suppléments ou réductions	Total		pour 3	pour 4	pour 5
		3	4	5		7	8	9
4.	<i>Bâtiments pour l'administration de l'aéroport</i>	Fr. (millions)	Fr. (millions)	Fr. (millions)		Fr. (millions)	Fr. (millions)	Fr. (millions)
4.01	Aérogare							
4.01.01	Bloc trafic, administration, sécurité aérienne, décompte du 31. 12. 56 . . .	3,314	-3,255	0,059	30	0,994	-0,976	0,018
4.01.02	Idem, projet modifié		13,913	13,913	30		4,174	4,174
4.01.03	Téléscripteurs privés		0,055	0,055	0		0	0
4.01.04	Mobilier		0,400	0,400	0		0	0
4.01.05	Imprévus, projet et direction des tra- vaux	0,174	1,797	1,971	30	0,052	0,539	0,591
	Total 4.01	3,488	12,910	16,398		1,046	3,737	4,783
4.02	Restaurants publics							
4.02.01	Travaux de construction		2,500	2,500	0		0	0
4.02.02	Imprévus, projet et direction des tra- vaux		0,308	0,308	0		0	0
	Total 4.02		2,808	2,808				
4.03	Gare de fret							
4.03.01	Travaux de construction		1,380	1,380	30		0,414	0,414
4.03.02	Imprévus, projet et direction des tra- vaux		0,270	0,270	30		0,081	0,081
	Total 4.03		1,650	1,650			0,495	0,495
4.04	Bâtiments pour les services aéroportua- ires							
4.04.01	Garages pour le matériel du service de piste et de l'aire de trafic		0,221	0,221	30		0,066	0,066

4.04.02	Bâtiment pour la station d'observation météorologique		0,074	0,074	30		0,022	0,022
4.04.03	Bâtiment pour l'exploitation agricole .		0,147	0,147	30		0,044	0,044
4.04.04	Garages et appartements de service, décompte du 31. 12. 56	0,249	0,039	0,288	30	0,075	0,012	0,087
4.04.05	Démolition de l'aérogare provisoire . .		0,230	0,230	0		0	0
4.04.06	Transformation des ateliers existants		0,184	0,184	0		0	0
4.04.07	Imprévus, projet et direction des tra- vaux concernant 4.04.01/04	0,013	0,137	0,150	30	0,004	0,041	0,045
	Total 4.04	0,262	1,032	1,294		0,079	0,185	0,264
5.	<i>Bâtiments pour compagnies aériennes</i>							
5.01	Bâtiment administratif							
5.01.01	Travaux de construction		1,987	1,987	30		0,596	0,596
5.01.02	Imprévus, projet et direction des tra- vaux		0,281	0,281	30		0,084	0,084
	Total 5.01		2,268	2,268			0,680	0,680
5.02	Bâtiment pour les services de vol							
5.02.01	Travaux de construction		1,472	1,472	30		0,442	0,442
5.02.02	Imprévus, projet et direction des tra- vaux		0,208	0,208	30		0,062	0,062
	Total 5.02		1,680	1,680			0,504	0,504
5.03	Bâtiments techniques							
5.03.01	Hangar-atelier, décompte du 31.12.56	2,671	-2,671	0	30	0,802	-0,802	0
5.03.02	Hangar-atelier, nouveau projet.		5,150	5,150	30		1,545	1,545
5.03.03	Hangar-abris, avec magasins et ves- tiaires		1,408	1,408	30		0,422	0,422
5.03.04	Ateliers		1,435	1,435	30		0,431	0,431
5.03.05	Imprévus, projet et direction des tra- vaux	0,141	0,987	1,128	30	0,042	0,296	0,338
	Total 5.03	2,812	6,309	9,121		0,844	1,892	2,736

Pos.	Objet	Frais de construction et d'installation			%	Subventions fédérales		
		AF du 22. 12. 49	Suppléments ou réductions	Total		pour 3	pour 4	pour 5
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Fr. (millions)	Fr. (millions)	Fr. (millions)		Fr. (millions)	Fr. (millions)	Fr. (millions)
5.04	Installations techniques							
5.04.01	Pont roulant		0,440	0,440	30		0,132	0,132
5.04.02	Installation pour l'air comprimé		0,100	0,100	30		0,030	0,030
5.04.03	Protection contre l'incendie et système d'alarme		0,300	0,300	30		0,090	0,090
5.04.04	Réfrigérateurs		0,200	0,200	30		0,060	0,060
5.04.05	Lampes		0,300	0,300	30		0,090	0,090
5.04.06	Ascenseurs		0,050	0,050	30		0,015	0,015
5.04.07	Poste de transformation et convertisseur		0,150	0,150	30		0,045	0,045
5.04.08	Imprévus, projet et direction des travaux		0,088	0,088	30		0,026	0,026
	Total 5.04		1,628	1,628			0,488	0,488
6.	<i>Déplacement d'obstacles à la navigation aérienne</i>							
6.01	Détournement d'une conduite à haute tension, décompte du 31. 12. 56	1,119	0,296	1,415	30	0,336	0,089	0,425
6.02	Imprévus, projet et direction des travaux	0,059		0,059	30	0,017		0,017
	Total 6.	1,178	0,296	1,474		0,353	0,089	0,442
7.	<i>Résumé</i>							
7.01	Travaux du génie civil	17,738	18,583	36,321		5,321	5,574	10,895
7.02	Installations électriques	3,439	4,596	8,035		1,033	1,377	2,410
7.03	Installations radioélectriques	0,783	3,732	4,515		0,235	1,119	1,354
7.04	Bâtiments pour l'administration de l'aéroport	3,750	18,400	22,150		1,125	4,417	5,542
7.05	Bâtiments pour compagnies aériennes	2,812	11,885	14,697		0,844	3,564	4,408
7.06	Déplacement d'obstacles à la nav. aé.	1,178	0,296	1,474		0,353	0,089	0,442
	Total 7.	29,700	57,492	87,192		8,911	16,140	25,051