

Après qu'une solution provisoire de créer un aérodrôme au Hard, qui serait utilisé par l'aviation de transport public jusqu'au moment où le projet Allschwil-Bourgfelden pourrait être réalisé, ait été refusée par le peuple bâlois dans la votation des 21 et 22 mars 1943, et après de nouvelles études, le gouvernement de Bâle-Ville reprit le projet de créer un aérodrôme à la frontière franco-suisse aux environs d'Allschwil. Le plan de ce projet prévoyait la reprise du trafic aérien direct entre Bâle et Paris.

Mardi 5 février 1946.

Aérodrôme de Bâle.

Département des postes et des chemins de fer. Proposition du 15 janvier 1946.

Département politique. Rapport joint du 31 janvier 1946.

Département militaire. Rapport joint du 5 février 1946.

Le département des postes et des chemins de fer expose ce qui suit:

"Déjà avant la guerre, le gouvernement du canton de Bâle-Ville s'est préoccupé de créer un nouvel aéroport, pour remplacer celui de Birsfelden, devenu insuffisant par suite du voisinage des installations du port fluvial et que la construction d'une usine électrique à Birsfelden rendra inutilisable. Après de nombreuses études, il arriva à la conviction que le projet de créer un aérodrôme dans la région Allschwil-Bourgfelden, soit en grande partie sur territoire français, était de beaucoup le plus favorable, tant du point de vue technique que du point de vue financier.

Par décision du 22 novembre 1937, le Conseil fédéral avait autorisé le département des postes et des chemins de fer à entamer, par l'intermédiaire de l'office aérien fédéral, des pourparlers avec le Ministère de l'Air à Paris en vue d'une prise de contact dans le domaine technique pour se rendre compte des possibilités réelles de collaboration et des conditions qui seraient posées par les autorités françaises à la création de l'aérodrôme d'Allschwil. Dès que les pourparlers techniques auront abouti à un résultat, le département des postes et des chemins de fer fera rapport au Conseil fédéral qui décidera s'il y a lieu d'entamer des pourparlers diplomatiques. Il a été déjà convenu avec le gouvernement de Bâle-Ville que le Conseil fédéral se réserve en tout cas le droit de refuser d'entreprendre des pourparlers diplomatiques ou de les rompre s'il constatait que les autorités françaises posaient des conditions qui seraient inacceptables au point de vue général de la Suisse.

Le 22 novembre 1938, le Conseil fédéral autorisa le département politique de charger notre ministre à Paris de saisir le gouvernement français du projet de créer un aérodrôme à Allschwil, à propos duquel les instances aéronautiques compétentes des deux pays se sont déjà abordées.

Les négociations avec les autorités françaises furent interrompues par le déclenchement des hostilités.



- 2 -

Après qu'une solution provisoire de créer un aérodrome au Hard, qui serait utilisé par l'aviation de transport public jusqu'au moment où le projet Allschwil-Bourgfelden pourrait être réalisé, ait été refusée par le peuple bâlois dans la votation des 20 et 21 mars 1943, et après de nouvelles études, le gouvernement de Bâle-Ville reprit le projet de créer un aérodrome à la frontière franco-suisse aux environs d'Allschwil. La fin de la guerre qui laissait entrevoir la reprise du trafic aérien international, rendait l'affaire urgente. Aussi, le gouvernement de Bâle-Ville demanda au département politique l'autorisation de prendre directement contact avec les autorités françaises compétentes pour discuter officieusement avec elles la question de l'aérodrome de Bâle et le choix d'un emplacement le mieux approprié. La division des affaires étrangères, après avoir obtenu l'approbation du commandement de l'armée, estima ne pas devoir s'opposer à cette requête étant donné l'intérêt qu'il y a à ce que Bâle dispose aussitôt que possible d'un aérodrome satisfaisant aux exigences actuelles de la navigation aérienne. Une délégation de Ministère de l'Air français, composée de MM. Lemaire, inspecteur général des bases et routes aériennes, Girardot, sous-directeur des transports aériens, et Guilloux, vint le 6 août 1945 à Bâle pour discuter cette question d'aérodrome.

Après visite des lieux et étude des projets, la délégation française déclara donner la préférence au projet "Blotzheim" qu'elle estimait meilleur du point de vue technique et plus favorable du point de vue financier.

Ce projet "Blotzheim", pour le détail duquel nous nous référons au dossier joint à la présente, diffère de celui d'Allschwil-Bourgfelden en ce que l'aérodrome est complètement sur territoire alsacien au lieu d'être à cheval sur la frontière.

Nous pouvons déclarer que du point de vue technique, l'aérodrome tel qu'il est prévu à Blotzheim pourra obtenir une concession qui lui permettra d'être utilisé par les lignes aériennes internationales.

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

1. d'entrer en pourparlers avec la France et de lui demander son accord de principe à la création d'un aérodrome international, qui serait appelé "aéroport Bâle-Mulhouse", sur le terrain de Blotzheim, selon le projet annexé. Au cours d'une seconde phase des pourparlers, un règlement contractuel ayant le caractère d'un traité international franco-suisse devrait intervenir au sujet de la construction et de l'exploitation de l'aéroport, le canton de Bâle-Ville devant participer à cette phase des pourparlers;

2. l'octroi d'une subvention de 30% des frais de construction de l'aéroport de "Bâle-Mulhouse" et la mise à la charge de la Confédération des frais des installations du service de la sécurité aérienne.

- 3 -

Par lettre du 17 octobre 1945, l'office aérien, à qui la requête du Conseil d'Etat de Bâle avait été remise pour examen et rapport, écrivit au directeur de l'aérodrome de Birsfelden pour lui dire que cette requête ne pourrait pas être soumise au Conseil fédéral tant que le département des postes et des chemins de fer n'aura pas en main la lettre du Ministère de l'Air français approuvant le choix de la région de Blotzheim pour y installer le futur aéroport, ceci en conformité des décisions qui avaient été prise lors de l'entrevue du 9 août 1945 avec la délégation du Ministère français de l'Air.

Le 18 décembre 1945, le Conseil d'Etat de Bâle-Ville communiqua au Conseil fédéral qu'il avait reçu une lettre de l'inspecteur général des bases et routes aériennes, selon laquelle une conférence réunie le 6 décembre l'avait autorisé à lui faire part du choix de l'emplacement de Blotzheim. Cette lettre disait en outre: "Il est opportun que la demande officielle du Conseil fédéral soit formulée."

En ce qui concerne la subvention de 30% des frais de construction de l'aéroport de "Bâle-Mulhouse", l'office aérien fédéral a écrit le 12 novembre 1945 au directeur de l'Aviatik beider Basel que les plans et le devis qui sont annexés à la lettre du 12 octobre 1945 sont insuffisants pour justifier auprès de l'Assemblée fédérale le montant de la subvention à accorder. Il est au surplus prématuré de présenter à l'Assemblée fédérale une demande de subvention, alors que nous ignorons les conditions que la France posera à la création d'un aéroport bâlois sur terrain alsacien.

Par sa décision du 27 novembre 1937, le Conseil fédéral avait admis le principe de la création de l'aérodrome de Bâle dans la région d'Allschwil, soit sur terrain français pour sa plus grande partie, puisque dans ce projet seuls quelques bâtiments étaient sur territoire suisse, toutes les pistes ainsi que les autres bâtiments étant sur territoire français.

Le projet d'un aérodrome dans la région de Blotzheim, donc entièrement sur territoire français, est certainement meilleur du point de vue technique et coûtera vraisemblablement moins que le projet Allschwil-Bourgfelden. L'expertise juridique du Dr Op-pikofer, professeur, fournit tous les renseignements désirables sur la question de droit.

Le département des postes et des chemins de fer est d'avis qu'il faudra se décider à admettre la création de cet aéroport "Bâle-Mulhouse" dans la région de Blotzheim.

La conséquence en est qu'il faut ouvrir des pourparlers avec la France pour obtenir son accord de principe à la création de cet aéroport."

Le département politique communique dans son rapport joint ce qui suit:

" Pour un aérodrome destiné à desservir une de ses villes, la Suisse doit, par principe, donner la préférence à un emplacement relevant de sa souveraineté. Or, les solutions satisfaisantes de ce point de vue ont dû être écartées l'une après l'autre. Les deux projets encore en discussion seraient à réaliser sur territoire étranger, celui de Bâle-Blotzheim en totalité, celui de Bâle-Bourgfelden pour la majeure partie.

L'aérodrome de Bâle-Bourgfelden ne saurait être aménagé sur territoire suisse sans rectification de frontière. Cette rectification aurait à porter sur une superficie de 2 kilomètres carrés environ, dont le canton de Bâle-Ville aurait peine à trouver l'équivalent à céder à la France. Encore cet échange ne résoudre-t-il pas le problème de l'accès aux pistes, qui ne serait possible que par le survol du territoire français. De toute façon, un déplacement de la ligne de démarcation ou l'institution d'un régime en vertu duquel la France transférerait temporairement à la Suisse l'exercice de ses droits souverains sur les terrains de l'aérodrome seraient à approuver par les Chambres fédérales et demanderaient donc du temps. Aussi cette idée ne peut-elle être retenue si l'on entend doter le plus tôt possible la ville de Bâle de l'aérodrome nécessaire.

Quant à la solution consistant à aménager et à exploiter l'aérodrome de Bâle-Bourgfelden à cheval sur la frontière, suivant une formule à convenir avec la France, le projet de Bâle-Blotzheim la relègue à l'arrière-plan.

L'idée d'un aérodrome situé entièrement sur territoire français semble avoir eu dès 1938 la faveur des Services français intéressés. A cette époque déjà, le département politique était de l'avis que cette idée devait ne pas être plus difficile à réaliser que celle d'un aérodrome à cheval sur la frontière. C'est également la conclusion à laquelle le professeur Oppikofer arrive dans la consultation qu'il a établie à l'intention des autorités bâloises. Il faut même aller plus loin et se demander si en tant qu'elle y voit son intérêt, la France ne facilitera pas la réalisation de ce projet. La communication officielle des autorités françaises dont le Conseil d'Etat de Bâle-Ville fait état dans sa lettre du 18 décembre dernier au Conseil fédéral autorise en tout cas à le penser, le projet à mettre à exécution à Blotzheim devant servir à la fois à Bâle et à Mulhouse.

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

En conséquence, le département politique a l'honneur de proposer d'adopter la proposition du département des postes et des chemins de fer du 15 janvier 1946 concernant le projet d'aéroport dit de Bâle-Mulhouse."

Le département militaire communique dans son rapport joint ce qui suit:

"Das neue Projekt weist gegenüber den frühern Projekten, die näher an der Schweizergrenze lagen, die Eigenartigkeit auf, dass im Falle kriegerischer Verwicklungen von Schweizerseite aus keine Möglichkeit mehr besteht, die Benützung des Flugplatzes mit Erdwaffen zu verhindern. Vom militärischen Standpunkte aus muss das als ein Nachteil bezeichnet werden. Das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen hatte schon bei den früheren Projekten darauf

hingewiesen, dass neben dieser mangelnden Kontrolle, die als nachteilig zu werten ist, für unsere Fliegertruppe auch keinerlei Vorteil besteht, da dieser Flugplatz wohl kaum je für die Benützung durch unsere eigenen Militärflugzeuge in Anspruch genommen werden kann. Unter diesen Voraussetzungen stellt sich für das eidg. Militärdepartement die Frage, ob man mit der Beitragsleistung seitens der Eidgenossenschaft soweit gehen will wie beim neuen Flugplatz Kloten. Wir möchten dabei in Erinnerung rufen, dass dem neuen Flugplatz Kloten für den Fall militärischer Notwendigkeit mehrere Bedingungen auferlegt wurden, so namentlich hinsichtlich des Einbaues von Minenkammern.

Ohne einen bestimmten Antrag zu stellen möchte das eidg. Militärdepartement die Frage der angemessenen Herabsetzung der Subventionen geprüft wissen. Im übrigen würde es das eidg. Militärdepartement begrüßen, wenn in die einzusetzende Kommission ein Vertreter des Departements abgeordnet werden könnte.

Einwendungen haben wir gegen die Erstellung des Flugplatzes nicht zu erheben."

Vu ce qui précède et conformément à la proposition, il est

d é c i d é :

Le département politique fédéral est autorisé à entamer des pourparlers avec le gouvernement français pour obtenir son accord de principe à la création d'un aéroport international - en ce sens qu'il serait utilisé aussi bien par la Suisse que par la France - , qui serait appelé "aéroport Bâle-Mulhouse", sur le terrain de Blotzheim selon projet.

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

Au Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville par extrait du procès-verbal.

Extrait du procès-verbal au département politique pour exécution, au département des postes et des chemins de fer pour son information.

Pour extrait conforme:
Le secrétaire,

Ch. Jser