

C. 16. 12. 5. R.

RE.

Nouv. Flugplatz Blotzheim

n. d.

31. 11.

Bj

Résumé

de la Conférence tenue le 26 août 1947, à 10 heures, dans le bureau de M. le Ministre Zehnder.

Sont présents: M. le Ministre Zehnder,

- M. Merminod (Département Politique),
- M. Bindschedler (Département Politique),
- M. Jezler (Division de Police),
- M. Mottier (Division de Justice),
- Col. Bracher (Département Militaire),
- M. Wenk (Conseiller d'Etat bâlois),
- M. Oppikofer (Bâle),
- M. Zuber (Douanes),
- Mlle Robert (Département Politique).

I. Régime de l'aéroport (questions de l'arrestation, du refoulement et du transfert).

— nous demandons un aéroport international
— le Français veut un aéroport français
— le. Wenk le veut suisse!

M. Wenk: L'aérodrome doit être un aérodrome suisse bien que sur territoire français. C'est pourquoi le contrôle suisse de douane et de police doit se faire ^à l'aéroport et non à la frontière. Les agents de police suisses doivent donc avoir le droit de refoulement et de transfert. Les Français ne pourront tirer de cette disposition un argument en faveur de leurs prétentions dans les gares internationales, la situation étant complètement différente.

M. Bindschedler (appuyé par M. Jezler) constate que malgré tout, cela créerait un précédent. Du reste, renoncer à ces droits n'oblige pas la Suisse à établir un double contrôle frontalier. L'intérêt de la Suisse à l'exercice d'un droit de refoulement et de transfert est minime.



Freitag 28 März

M. Wenk se déclare alors d'accord de renoncer aux droits en question, mais sous condition que dans la convention qui devra être conclue entre la Confédération et le Canton de Bâle-Ville au sujet de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, le double contrôle à la frontière soit exclu expressément.

M. Jezler: La Division de police devrait encore examiner comment réglementer la circulation sur la route de l'aéroport.

II. Usage militaire de l'aéroport en temps de guerre.

Le Col. Bracher est d'avis que la ville de Bâle ne court aucun risque accru du fait de l'emploi de l'aéroport par l'aviation militaire française en temps de guerre. La configuration géographique de la région permettrait en effet à la France de construire en peu de temps d'autres aérodromes peut-être plus rapprochés.

M. Bindschedler fait observer que dans ce cas il serait toujours possible de faire des représentations diplomatiques, mais cette possibilité nous serait enlevée au cas où la convention admettrait que la France utilisât l'aérodrome à des fins militaires.

M. Bracher: La France n'exigerait-elle pas la "neutralisation" de Cointrin au cas où nous obtiendrions celle de Bâle-Mulhouse?

M. Zehnder fait remarquer qu'en cas de dommages dus aux bombardements de l'aérodrome Bâle aurait peu de chance d'être dédommagée par l'agresseur, tel que cela a été le cas par exemple lors du bombardement de Friedrichshafen par l'aviation américaine, puisqu'elle aurait aidé elle-même à construire cet objectif militaire, suggère donc de supprimer l'alinéa 2 de l'article 16.

M. Oppikofer: L'alinéa 2 a pour but de régler la question des frais.

Il est convenu de rédiger l'article 16, alinéa 2, plus clairement et de ne pas régler expressément dans la convention la question de l'utilisation de l'aérodrome à des fins militaires.

Il est également décidé de remplacer à l'article 13, chiffre 5, l'expression "sauf le cas de force majeure" par "sauf cas ^{en} d'atterrissage forcé", ceci pour éviter tout malentendu.

Article 16, alinéa 2:

"Les frais résultant de l'usage intégral de l'aéroport et de ses installations seront, pendant toute la durée de la suspension, à la charge du Gouvernement français."