

**Message
concernant l'octroi de subventions pour les programmes
d'aménagement 1981-1985 des aéroports
de Bâle, Genève et Zurich**

du 25 janvier 1982

Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, par le présent message, un projet d'arrêté fédéral allouant des subventions pour les programmes d'aménagement 1981-1985 des aéroports de Bâle, Genève et Zurich, et vous proposons de l'approuver.

Nous vous prions d'agréer, Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

25 janvier 1982

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Honegger

Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Selon l'arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aéroports civils, la Confédération alloue des subventions pour la construction et l'agrandissement de nos aéroports. D'après l'article 8, c'est à l'Assemblée fédérale de les accorder. Toujours en vertu de cet arrêté, pour l'ensemble des frais de construction s'élevant à quelque 2 milliards de francs, 570 millions de francs ont déjà été versés ou alloués aux cantons aéroportuaires de Bâle, Genève et Zurich.

Les arrêtés servant de fondement à l'octroi des différents montants de subvention ont été pris en vertu de messages élaborés pour chaque étape de construction, en fonction des demandes de subvention correspondantes et indépendamment des éventuels projets de construction des autres aéroports. Pour les Chambres fédérales, cette procédure ne facilite pas la vue d'ensemble sur les projets d'agrandissement des aéroports nationaux et implique une pléthore de messages. De plus, l'élaboration du plan financier à long terme de la Confédération est rendue d'autant plus difficile.

La situation financière critique de la Confédération requiert une amélioration du système de subventionnement. Il a été convenu avec les aéroports nationaux qu'à l'avenir leurs projets de construction seraient englobés dans un message commun et que l'octroi de subventions serait décidé, en même temps, pour une période de construction et d'investissement de cinq ans. Les moyens restreints de la Confédération imposent une forte réduction des taux de subvention usuels. Ces critères sont pris en considération dans le présent message, qui englobe la période de construction et d'investissement 1981-1985. Les ouvrages pour lesquels une subvention est sollicitée serviront à améliorer la sécurité du trafic et à faire face à son développement. Les difficultés existant depuis un certain temps déjà doivent ainsi être partiellement éliminées.

Les frais totaux de construction pour les trois aéroports nationaux durant la période de 1981 à 1985 sont budgétisés à 812,450 millions de francs. Nous proposons l'octroi d'un montant de subvention total de 109,343 millions, réparti comme il suit :

Aéroport	Subvention	Frais de construction
Bâle	10,734 millions	58,300 millions
Genève	58,149 millions	360,850 millions
Zurich	40,460 millions	393,300 millions

Message

1 Partie générale

11 Justification d'une aide fédérale

L'octroi de subventions fédérales pour la construction et l'agrandissement des aérodromes publics (au bénéfice d'une concession), à savoir nos trois aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich, se fonde en premier lieu sur l'arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aérodromes civils (RS 748.811). Il constitue, avec l'article 101 – révisé en 1971 – de la loi fédérale du 21 décembre 1948 (RS 748.0) sur la navigation aérienne (LNA), le fondement juridique pour l'allocation de telles subventions. Ces deux arrêtés engagent la Confédération à verser dans les limites légales une contribution aux frais d'agrandissement et de construction. Selon l'article 8 de l'arrêté, l'Assemblée fédérale décide de l'octroi des subventions.

Selon l'article 101 LNA, les prestations de la Confédération aux aérodromes sont liées aux intérêts que représentent ceux-ci pour la Suisse ou une partie considérable du pays; en outre, l'arrêté fédéral de 1945 prévoit expressément le droit à la subvention pour les aéroports de Bâle, Genève, Zurich et également Bern. L'intérêt que la Confédération manifeste à l'égard des aéroports des trois premières villes citées est patent. A l'article 2 du même arrêté, le taux maximal des subventions est fixé à 30 pour cent des frais de construction d'installations destinées au trafic continental et à 35 pour cent en ce qui concerne celles qui sont destinées au trafic intercontinental. Pour les installations servant aux deux sortes de trafic, l'application d'un taux maximal de 32,5 pour cent était d'usage. Selon le 2^e alinéa de l'article 2 précité, la situation financière du bénéficiaire doit être prise en considération lors de la fixation des subventions.

En vertu de l'arrêté fédéral de 1945, toutes les étapes de construction des aéroports nationaux ont été mises au bénéfice de subventions fédérales. Les montants alloués ou versés jusqu'à ce jour se répartissent comme il suit:

Aéroport	Frais de construction totaux (les installations appartenant à la Confédération exclues)	Subvention totale	Taux de subvention moyen
	En millions de francs		En pour-cent
Bâle	161,1	45,9	28,5
Genève	325,9	101,0	31,0
Zurich	1470,5	424,9	28,9
Total des aéroports nationaux	1957,5	571,8	29,2

Selon le rapport sur la politique aéronautique suisse édité le 31 janvier 1980 par l'Office fédéral de l'aviation civile, le programme fédéral des aéroports nationaux, fixé dans l'arrêté fédéral de 1945, s'est révélé judicieux.

Le fait d'avoir renoncé à un aéroport central en répartissant le trafic sur trois places a certes exigé des investissements et des frais d'exploitation supérieurs, mais a permis en revanche de mieux desservir les régions de trafic et d'obtenir de plus grandes capacités. Or, le développement a été compliqué par le fait que les cantons sont exploitants des aéroports et que la Confédération ne participe au financement qu'au moyen de subventions. Dès lors, la présentation des projets de crédit successivement sur les plans cantonal et fédéral exige beaucoup de temps, et la continuité souhaitable du développement et du financement en est considérablement perturbée. Cette situation particulière entraîna l'interpellation Künzi (voir ch. 14).

L'actuel système de nos aéroports est en mesure de satisfaire dans l'ensemble aux besoins du moment. Ceux-ci continueront toutefois à s'accroître. Or, pour des motifs de protection de l'environnement, les possibilités de construire de nouveaux aéroports sont limitées; les efforts doivent dès lors se concentrer sur le maintien et le développement des installations existantes.

Selon les propositions exprimées dans la Conception globale des transports (CGST), les aéroports font partie du réseau national qui relève en premier lieu de la Confédération quant à la planification, à la coordination et au financement, mais non quant à la construction, à l'entretien et à l'exploitation. Leurs tarifs d'usage doivent être établis de manière que l'infrastructure – comme partie de l'ensemble du système des transports – couvre elle aussi ses coûts. On ne peut cependant pas encore prévoir quand d'éventuelles décisions à ce sujet déploieront leurs effets. Pour l'instant, il convient d'appliquer le droit actuel, fixé dans l'arrêté fédéral de 1945. Celui-ci dispose que l'aide fédérale est octroyée sous la forme de subventions, la situation financière de la Confédération comme celle du bénéficiaire devant être dûment prise en considération lors de la fixation des taux. C'est pourquoi les derniers projets de construction du canton, de la Société immobilière de l'aéroport (SI) et de Swissair à l'aéroport de Zurich n'ont été subventionnés qu'à des taux réduits et différenciés. Le taux de 16 pour cent adopté pour les ouvrages de la SI et de Swissair l'a été dans le sens d'une limite minimale, car le choix d'un taux plus bas ne correspondrait plus au principe d'une aide financière à un ouvrage d'intérêt national. L'aggravation rapide des finances fédérales impose actuellement des mesures d'économie supplémentaires.

Lors des délibérations relatives au message de l'arrêté fédéral du 19 juin 1980 allouant une subvention pour l'agrandissement partiel de l'aéroport de Zurich (FF 1980 II 674), le subventionnement de la construction des étages du silo à voitures A, prévu dans le programme de construction de la SI, a été écarté. Ce qui a été déterminant dans cette décision, c'est la considération que les recettes réalisées grâce aux silos et aux places de parc payants devaient permettre de financer ces ouvrages. Dans ce sens, il ne sera plus prévu de subventions pour ceux-ci ni pour des installations destinées exclusivement à des fins commerciales ou servant en premier lieu à l'exploitation propre de Swissair.

L'article 2, 2^e alinéa, de l'arrêté de 1945 précise que la subvention ne sera accordée que si le canton intéressé – lorsqu'il n'est pas lui-même bénéficiaire – participe aux frais de construction dans une mesure au moins égale, les apports de tiers pouvant être compris dans la participation des cantons.

La récapitulation des montants alloués ou versés jusqu'à ce jour sous forme de subventions aux aéroports nationaux montre que celui de Zurich a bien reçu un montant plus élevé que ceux de Bâle et de Genève. Cette situation n'existe que parce que l'aéroport de Zurich a investi comparativement plus que les deux autres. Les taux moyens de subvention calculés en fonction des investissements totaux et des subventions versées à ce jour montrent que Zurich n'a pas été avantagé par rapport à Bâle ou à Genève.

12 Situation économique des aéroports nationaux

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers des aéroports de Bâle, Genève et Zurich pour les années 1976 à 1980, et reflète leur situation économique. Pour calculer les frais de capitaux, chaque aéroport applique des prescriptions cantonales qui sont très divergentes. Ce domaine ne se prête donc pas à de simples comparaisons.

121 Aéroport de Zurich

Résultats financiers de 1976 à 1980

(montants en millions de francs)

	1976	1977	1978	1979	1980
1. Compte d'exploitation					
11. Recettes	86	94	94	109	116
12. Dépenses	65	67	68	82	86
13. Bénéfice d'exploitation	+21	+27	+26	+ 27	+ 30
2. Compte de profits et pertes					
21. Frais de capitaux ¹⁾	25	28	28	29	28
22. Bénéfice d'exploitation	21	27	26	27	30
23. Résultat global	— 4	— 1	— 2	— 2	+ 2

¹⁾ Les frais de capitaux se composent des intérêts et de l'amortissement du capital investi.

En 1976, on a pris en considération un taux d'intérêt de 6 pour cent; il a été réduit à 5,75 pour cent pour les années suivantes. De 1975 à 1979, les durées d'amortissement admises sont de 25 ans pour les immeubles et de 10 ans pour les installations; en 1980, elles ont été calculées sur 20 et 8 ans respectivement.

Les amortissements se réfèrent aux investissements nets de chaque canton¹⁾. En 1980, l'aéroport a réalisé un bénéfice de deux millions de francs et a ainsi assuré son autofinancement. Par rapport à l'année précédente, le nombre des passagers s'est accru de 1 pour cent et le nombre de mouvements de 4,5 pour cent; en revanche, les chiffres concernant le fret sont restés inchangés. Les réserves disponibles sont néanmoins minimes. En outre, les modalités d'amortissement doivent être adaptées aux exigences économiques prévisibles, ce qui risque de différer le résultat financier.

122 Aéroport de Genève

Résultats financiers de 1976 à 1980 (montants en millions de francs)

	1976	1977	1978	1979	1980
<i>1. Compte d'exploitation</i>					
11. Recettes	47	52	53	62	63
12. Dépenses	32	34	34	41	40
13. Bénéfice d'exploitation	+15	+18	+19	+21	+23
<i>2. Compte de profits et pertes</i>					
21. Frais de capitaux ¹⁾	16	16	17	18	20
22. Bénéfice d'exploitation	15	18	19	21	23
23. Résultat global	- 1	+ 2	+ 2	+ 3	+ 3

¹⁾ Les frais de capitaux se composent des intérêts et de l'amortissement du capital investi.

En 1976 et 1977, on a pris en considération un taux d'intérêt de 4,5 pour cent; pour les années suivantes, il a été fixé à 5 pour cent. Pendant toute la période, la durée d'amortissement admise est restée la même, elle se calcule comme il suit:

- véhicules 5 ans
- installations 10 ans
- pistes 20 ans
- immeubles 40 ans

Les amortissements ont été opérés compte tenu des investissements du canton, déduction faite des subventions fédérales. Durant 4 des 5 années, l'aéroport a réalisé son autofinancement; il n'y est pas parvenu en 1976. En 1980, le nombre de passagers enregistré à Genève a régressé de 2,6 pour cent par rapport à 1979; le fret a aussi connu une baisse de 1,8 pour cent; il y a une diminution de 4,1 pour cent quant au nombre de mouvements. Si cette tendance persistait, elle se répercuterait inévitablement sur la situation financière.

¹⁾ Dépenses totales moins subventions fédérales.

123 Aéroport de Bâle-Mulhouse

La Convention franco-suisse du 4 juillet 1949 (RO 1950 1334, 1961 846, 1971 718 et 720) prescrit le financement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Partant, la France met les terrains nécessaires à disposition et la Suisse supporte les frais de construction de l'aéroport.

Les moyens investis par le canton de Bâle-Ville, qui s'élèvent actuellement à 117,1 millions de francs, représentent un capital de dotation qui devrait être amorti en fonction des bilans annuels de l'aéroport; jusqu'à présent, la somme remboursée s'élève seulement à 3,46 millions.

Résultats financiers de 1976 à 1980

(montants en millions de francs français)

	1976	1977	1978	1979	1980
1. Compte d'exploitation					
11. Recettes	25	28	33	38	41
12. Dépenses	23	25	27	31	38
13. Bénéfice d'exploitation	+ 2	+ 3	+ 6	+ 7	+ 3
2. Compte de profits et pertes					
21. Frais de capitaux ¹⁾	2	3	6	7	3
22. Bénéfice d'exploitation	2	3	6	7	3
23. Résultat global	—	—	—	—	—

¹⁾ Les frais de capitaux se composent des intérêts et de l'amortissement des montants réalisés et investis par l'aéroport.

Au cours des cinq années passées, le résultat d'exploitation de l'aéroport a été équilibré; il comprend aussi l'intérêt du capital investi et l'amortissement de l'autofinancement, ainsi que la compensation des pertes de change sur les montants exprimés en francs français. Si l'on prend comme base de calcul une utilisation de la capacité globale de l'aéroport, avec une annuité moyenne de 8,37 pour cent (période d'amortissement de 20 ans, intérêt 5,5%) le compte se solderait, par exemple en 1980, par un déficit de 9,8 millions de francs.

13 Mode de subventionnement actuel

Jusqu'à présent, un message était préparé pour chaque demande de subvention présentée par un aéroport en vue d'une étape de construction (indépendamment des projets des autres aéroports); il était ensuite soumis aux Chambres. Les taux de subvention maximaux étaient eux aussi accordés jusqu'à la fin des années soixante pour tous les projets de construction.

Mais le Parlement n'ignore pas les inconvénients de ce procédé. La vue d'ensemble sur les projets de développement fait défaut et le cumul de messages occasionne des retards excessifs. L'élaboration du plan financier à long terme de la Confédération a, elle aussi, été rendue plus difficile.

Les difficultés de trésorerie de l'Etat ont provoqué, depuis 1971, une application plus restrictive des dispositions relatives aux subventions. La situation financière du bénéficiaire fut davantage prise en considération lors de la fixation du taux. Cela eut pour conséquence dans un premier temps que les projets de construction de Swissair et, plus tard, ceux de la SI ne furent subventionnés qu'au taux de 16 pour cent. D'autre part, les installations pour lesquelles l'autofinancement paraissait possible (silos à voitures) furent écartées de la subvention.

Les procédures liées à l'octroi de subventions requièrent, on le sait, beaucoup de temps. Cet inconvénient apparaît dans une plus large mesure encore durant les phases d'étude des demandes de subventions. En revanche, les besoins liés à la sécurité et à la capacité du trafic exigent l'adaptation constante et urgente des installations d'exploitation. Lors des messages précédents, ces conditions ont, par la force des choses, amené le Conseil fédéral à autoriser le début de travaux urgents avant que les Chambres n'aient alloué une subvention, bien entendu avec la réserve expresse que cette mesure ne préjugeât en aucune façon la décision du Parlement.

Ce procédé a été critiqué à maintes reprises par les Chambres fédérales. Lors des délibérations sur le message concernant l'agrandissement de l'aéroport de Bâle, le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) a déclaré le 7 juin 1977 que de telles demandes d'autorisation seraient évitées dans la mesure du possible à l'avenir.

A l'occasion du subventionnement de l'agrandissement partiel de l'aéroport de Zurich (message du 14 novembre 1979, FF 1979 III 1111; arrêté fédéral du 19 juin 1980, FF 1980 II 674), l'assurance donnée fut respectée malgré de sérieuses difficultés. Les constructions pour lesquelles le début des travaux ne souffrait aucun délai n'ont pas été mentionnées dans le message, le début d'autres travaux urgents devant être retardé jusqu'à l'entrée en vigueur de l'arrêté correspondant.

14 Interpellation Künzi (ZH)

Le programme de construction prévoit de commencer les travaux de chaque ouvrage en fonction des autres réalisations. C'est pourquoi le renvoi du début des travaux, même pour un seul ouvrage, a souvent pour conséquence de retarder le programme complet. Les expériences faites à l'occasion du subventionnement de l'agrandissement partiel de l'aéroport de Zurich ont montré une nouvelle fois que le renvoi de l'exécution de certaines parties de construction a entravé la mise en œuvre d'installations indispensables. Cette situation occasionne également des inconvénients à la Confédération. Le renchérissement permanent dû au retard dans la réalisation engendre directement une augmentation des coûts de construction et, subséquemment, des montants subvention-

nés. Les montants prévus aujourd'hui risquent d'être absorbés ultérieurement par le renchérissement. Il s'ensuit un surplus de dépenses pour la Confédération, ce qui n'apporte d'autre part guère d'avantages au bénéficiaire. Cet état de choses défavorable pour les deux parties a amené le conseiller national H. Künzi, ainsi que 25 cosignataires, à présenter le 18 juin 1980 l'interpellation suivante:

Le Conseil fédéral est-il disposé à faire préparer par l'administration fédérale les projets de subvention en faveur d'aéroports de telle sorte qu'ils puissent être traités le plus rapidement possible par le Parlement, sitôt après que le crédit aura été alloué par le canton? Est-il en outre prêt à intervenir auprès des Chambres pour obtenir d'elles qu'elles décident de subventionner des parties de constructions non contestées même lorsque celles-ci, pour cause d'urgence, ont été mises en chantier avant que l'arrêté de subventionnement n'ait été voté?

La justification de cette interpellation attire tout particulièrement l'attention sur le fait qu'à l'heure actuelle, il s'écoule en général sept ans entre le moment où la nécessité d'édifier une importante installation d'aéroport est reconnue et le jour de sa mise en exploitation. Or, une entreprise aéroportuaire qui tient à rester concurrentielle et rentable sur le plan de l'exploitation technique doit pouvoir agir plus rapidement. C'est pourquoi il faut, afin d'adapter nos aéroports aux conditions nouvelles, modifier le procédé actuel de subventionnement.

Dans sa réponse, le Conseil fédéral a attiré l'attention sur le fait que la situation financière actuelle de la Confédération pouvait occasionner de nouveaux retards. Il considère en outre que l'octroi de subventions pour des ouvrages dont la construction a débuté ou est achevée est contraire au principe général de subventionnement adopté par la Confédération. Il se réfère également à la déclaration du chef du DFTCE devant le Conseil national lors de la session d'été 1977 par laquelle il promettait d'éviter, à l'avenir, les demandes d'autorisation pour le début anticipé de certains travaux. On a cependant relevé que, selon l'article 26, 4^e alinéa, de la loi fédérale du 18 décembre 1968 (RS 611.0) sur les finances de la Confédération, le Conseil fédéral – avec l'assentiment de la Délégation parlementaire des finances – peut autoriser la mise en chantier ou la poursuite d'un projet dont la réalisation ne souffre aucun délai, avant même que le crédit d'engagement ne soit ouvert.

Lors de la préparation du présent message, le Conseil fédéral a été amené à appliquer une nouvelle fois la disposition précitée (voir ch. 153).

15 Nouveau mode de subventionnement

151

Les problèmes évoqués ci-dessus ont été discutés le 2 septembre 1980 lors d'une séance groupant les représentants des cantons aéroportuaires et du Conseil fédéral. Tous les intéressés ont admis que le principe de subventionnement actuel ne donnait plus satisfaction, tant pour l'aéroport que pour la

Confédération. Ainsi, en ce qui concerne les prochains messages, le procédé suivant a été adopté:

- les projets de construction faisant l'objet d'une demande de subvention seront groupés dans un message commun soumis au Parlement;
- les messages ne se référeront plus à des étapes de construction séparées, comme ce fut le cas jusqu'à présent, mais à des périodes de construction et d'investissement d'une durée de cinq ans;
- le premier message rédigé selon le nouveau principe doit porter sur la période de construction 1981-1985 et le deuxième sur celle des années 1986-1990, dans la mesure toutefois où les bases légales ne changeront pas d'ici là.

Avec ce nouveau procédé, le Parlement sera mis moins souvent à contribution et sera en outre renseigné de manière plus complète sur les projets de construction des aéroports nationaux. Il sera en outre plus facile de tenir compte des prestations fédérales lors de la planification financière. En fixant les taux de subvention, on pourra mieux prendre en considération la situation financière de la Confédération.

152

Cette manière de procéder, qui n'implique aucune modification des bases juridiques actuelles, ne présente pas que des avantages. Jusqu'à présent, seuls vous étiez soumis les messages contenant des projets de construction dont le bénéficiaire assurait le financement. La nouvelle manière englobant une période de construction de cinq ans, relativement longue dans le cas particulier, certains travaux ne débiteront que vers la fin de celle-ci. Les projets se trouvent encore en phase d'étude et leur financement n'est pas entièrement assuré. Pour de tels ouvrages, l'octroi de subventions n'interviendra que sous réserve d'un financement ultérieur. La Confédération n'encourt aucun risque, les montants de subvention étant versés pour chaque ouvrage séparément sur la base des factures soumises à contrôle; cela implique que les travaux ont été effectivement exécutés et donc financés.

153

Même si la planification est faite suffisamment tôt, la nouvelle façon de procéder en recourant à un message commun peut entraîner le début de la construction d'ouvrages urgents durant la première partie de la période de cinq ans, avant même que le message ne soit prêt à être traité par le Parlement. Dans le cas présent, cette situation n'a pas pu être évitée, car les cantons aéroportuaires n'ont trouvé qu'en 1980 un accord sur la manière de procéder en commun. De plus, les discussions relatives au principe du subventionnement - ou du non-subventionnement - de certains ouvrages ont été très longues. Enfin, le Conseil fédéral lui-même a eu une nouvelle fois un échange d'opinions avec les cantons quant à la question très controversée du traitement préférentiel de Bâle et de Genève, visant à combler le retard dont ils font état.

Durant cette période, il a dû traiter quatre demandes d'autorisation des cantons aéroportuaires pour le début anticipé de certains travaux. Il les a accordées avec le consentement de la Délégation des finances qui a donné son approbation, non sans exprimer une certaine hésitation. Elle redoute en particulier que de telles autorisations portent préjudice à la liberté de décision des Chambres. A plusieurs reprises, le chef du DFCE a confirmé que ces autorisations visent uniquement à éviter aux cantons la perte d'un droit éventuel à la subvention, mais que le Parlement garde l'entière liberté d'octroyer ladite subvention et de fixer le taux applicable.

16 Fixation du taux de subvention

Vu la situation financière critique de la Confédération, les taux devront être réduits pour chaque bénéficiaire. Ils seront échelonnés en fonction de la nécessité de chaque ouvrage, de son importance quant à la sécurité de l'exploitation et des perspectives de rentabilité. Lors de la recherche du taux de subvention, on s'est demandé si, et le cas échéant comment, ce besoin de rattrapage pouvait être pris en considération. Le canton de Bâle-Ville et surtout celui de Genève réclament essentiellement l'octroi des mêmes taux que ceux qui avaient été accordés à Zurich pour certains ouvrages dont la réalisation sur leur aéroport est prévue pour plus tard. Le canton de Zurich exige que tous les cantons soient traités de la même façon.

Ce sont les montants disponibles au moment où l'arrêté fédéral a été édicté qui sont déterminants pour la fixation des taux de subvention.

Le Conseil fédéral estime que l'investissement important effectué par le canton de Zurich, grâce aux subventions touchées, justifie exceptionnellement que l'on tienne compte du fait que les cantons de Bâle-Ville et de Genève ont un certain retard à rattraper. Il affirme cependant qu'il ne s'agit nullement d'une nouvelle pratique et qu'à l'avenir, le mode de subvention suivi depuis longtemps continuera d'être applicable.

Le canton de Genève n'admettant pas non plus la réglementation envisagée, les Chambres devront se prononcer à ce sujet.

Cela étant, nous considérons non seulement comme judicieuse et équitable, mais également comme conforme au pouvoir d'appréciation prévu à l'article 2 de l'arrêté fédéral du 22 juin 1945, la différenciation par groupes d'ouvrages et de bénéficiaires ci-après :

- | | |
|---|-----|
| a. Installations des exploitants d'aéroport visant surtout à améliorer la sécurité aérienne | |
| – Aéroports de Bâle et de Genève | 20% |
| – Aéroport de Zurich | 18% |
| b. Autres installations des exploitants d'aéroport | |
| – Aéroports de Bâle et de Genève | 18% |
| – Aéroport de Zurich | 14% |
| c. Installations de la SI et de Swissair | 10% |

L'annexe 3 du projet d'arrêté fédéral, établi sur la base des taux susmentionnés, montre que pour la période de construction 1981–1985 le montant de subvention soumis à la décision des Chambres fédérales est de 109,343 millions de francs pour l'ensemble des trois aéroports. Compte tenu d'un certain retard entre le plan des coûts effectifs selon le programme de construction et la présentation des décomptes de frais de construction, le montant à verser durant les années 1981–1985 devrait avoisiner 90 à 100 millions de francs. Cependant, selon le plan financier à long terme de la Confédération, 85 millions au plus sont disponibles pour cette période. Le crédit budgétisé ne pouvant en aucun cas être dépassé, il convient de trouver une clé particulière de répartition des crédits annuels pour la période 1981–1985. Une proposition dans ce sens est présentée au chapitre 24 relatif au financement.

2 Partie spéciale

21 Constructions de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Ouvrage 1 Travaux d'aménagement et de canalisation pour la halle de fret¹⁾

Consécutivement à l'extension de la halle de fret, des esplanades, des voies d'accès, des canaux franchissables et des conduites de raccordement de l'ensemble de l'aire de traitement du fret seront construits pour un montant de 5,7 millions de francs.

Ouvrage 2 Raccordements au réseau routier¹⁾

L'autoroute aboutissant actuellement dans le secteur français sera prolongée dans les années 1982 et 1983 jusqu'à la frontière de la ville de Bâle. Le coût de l'adaptation des voies d'accès à l'aéroport est budgétisé à 1,3 million de francs.

Ouvrage 3 Places de stationnement pour véhicules

Les places de stationnement actuellement disponibles sont au nombre de 400 dans le secteur français et de 600 dans le secteur suisse. Une extension est prévue pour 1983, la capacité étant déjà maintenant inférieure à la demande dans le secteur français. Selon le chiffre 11, les frais de construction budgétisés à 1 million de francs ne sont pas subventionnables.

Ouvrage 4 Réfection de l'ancienne partie de la piste principale

Sur la partie de la piste de 2,4 km de longueur construite en 1953 – portée à 3,9 km en 1980 – des fissures et des écaillures sont apparues, particulièrement dans les zones les plus mises à contribution, cela depuis cinq ans environ. La réfection doit aussi augmenter la résistance de la piste. Le groupe d'experts mandaté avait jusqu'à la fin de l'année 1981 pour formuler ses recommandations quant aux travaux d'assainissement. Le coût de ces derniers est estimé à 15 millions de francs.

¹⁾ Autorisation anticipée d'effectuer les travaux.

Ouvrage 5 Extension de l'aire de trafic

Durant les heures de pointe ou lorsque, pour des raisons météorologiques, l'aéroport de Bâle est utilisé comme aéroport de dégivrage, il manque sur l'aire de trafic 3 à 5 places de stationnement. Afin de remédier à cette insuffisance, il est indispensable d'agrandir cette aire d'environ 30 000 m². Le coût des travaux est évalué à 7 millions de francs.

Ouvrage 6 Installations de la sécurité aérienne

Pour augmenter la capacité de la sécurité aérienne et pour faciliter le contrôle du trafic, il est nécessaire de :

- compléter le radar d'approche de telle façon que, en plus de la position de l'aéronef, son numéro et son altitude de vol soient visibles sur l'écran;
- séparer les locaux de service du contrôle d'approche, en principe sans contact visuel avec les avions, de ceux du service du contrôle d'aérodrome situés dans la tour de contrôle, celui-ci travaillant en liaison visuelle avec eux;
- automatiser certaines fonctions de vol et de surveillance du bruit.

Ces améliorations coûteront quelque 6 millions de francs.

Ouvrage 7 Extension de la halle de fret

Vu l'augmentation importante du trafic de fret, qui a passé de 14 564 tonnes en 1975 à 21 505 tonnes en 1977, l'aéroport de Bâle a entrepris durant les années 1979 à 1981 les constructions voulues. Les dépenses se sont élevées à 22,3 millions de francs, qui se répartissent de la manière suivante :

- Extension du bâtiment de fret exploité depuis 1970, par l'agrandissement, d'une part, de 3900 m ² à 9300 m ² de la surface utile brute du parterre de la halle et, d'autre part, de 4860 m ² à 7360 m ² de l'espace réservé aux bureaux	13,68 millions
- Construction d'une nouvelle halle de fret pour les marchandises facilement périssables (fruits, légumes, fleurs), d'une surface utile brute de 6400 m ²	8 millions
- Construction d'un nouveau dépôt pour palettes, d'une surface utile brute de 1080 m ²	0,27 million
- Tunnel technique pour le transport d'énergie dans le secteur des bâtiments de fret et des hangars	0,35 million

Ces constructions, déjà exécutées, ont été d'abord financées par le compte d'exploitation de l'aéroport. Par lettre du 6 mars 1978, l'administration fédérale a communiqué au Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville - à sa demande - que, selon l'article 2, chiffre 2 de l'arrêté de 1945 concernant le développement des aérodromes civils, la subvention fédérale n'était accordée que si le canton participait aux frais de construction dans une mesure au moins égale. Comme ce n'était pas le cas, l'aéroport renonça à demander au Conseil fédéral une autorisation pour le début anticipé des travaux.

En l'occurrence, on n'a toutefois pas pris en considération le fait que la prestation propre de l'aéroport de Bâle-Mulhouse aurait pu être imputée de

39 pour cent des frais de construction ou de 8,8 millions de francs à titre d'apports de tiers à la participation du canton. La conception adoptée à l'époque par l'administration fédérale était inexacte, c'est pourquoi nous vous soumettons le subventionnement de ces constructions avec effet rétroactif. De l'avis du Conseil fédéral, une telle manière de faire répond au principe de la bonne foi également applicable à l'activité de l'administration.

22 Aéroport de Genève

1 Constructions du canton

Ouvrage 101 Réfection de la piste aux instruments¹⁾

Les deux premiers kilomètres de la piste actuelle ont été construits en 1946. Le poids et les vitesses des avions à l'atterrissage ou au décollage ayant constamment augmenté, elle a été, en trois étapes, renforcée et portée à 3,9 km. L'apparition, en 1975, de fissures sur la partie la plus ancienne a rendu son remplacement indispensable.

L'exploitation ne pouvait cependant pas être interrompue; on a donc recherché une méthode particulière de réfection et de renforcement. Chaque nuit, une dalle de béton est extraite et remplacée par une dalle en béton préfabriquée, la fondation ayant été préparée auparavant. L'impératif de maintenir le trafic normal a entraîné une durée des travaux exceptionnellement longue et, par conséquent, un coût élevé.

Un montant de 40 millions de francs a été budgétisé pour la période 1981–1985. Les travaux ultérieurs dépendront de l'ampleur de la dégradation de la piste.

Ouvrage 102 Aménagement des voies de circulation¹⁾

L'aménagement des voies de circulation comprend l'amélioration des sorties de piste et la construction d'une deuxième voie de circulation servant à relier le Centre d'aviation générale à la piste principale. La situation et la forme de ces sorties sont défavorables; le nombre en est insuffisant. Il en résulte que les pilotes sont contraints, soit d'effectuer des manœuvres de freinage dangereuses, soit d'utiliser la piste sur une plus grande longueur, ce qui provoque du bruit inutile et une consommation accrue de carburant. Pour permettre de quitter la piste le plus rapidement possible, il convient de construire deux nouvelles sorties rapides et d'améliorer la partie actuelle.

Le Centre d'aviation générale n'est actuellement relié à la piste aux instruments que par une voie de circulation, avec place d'évitement et place d'attente. Pour augmenter la sécurité du trafic et diminuer dans les zones d'habitation voisines les nuisances dues au bruit des avions en attente, on a prévu une deuxième voie de circulation; elle facilitera le trafic de roulage en sens unique.

L'aménagement des voies de circulation est budgétisé à 9,9 millions de francs,

¹⁾ Autorisation anticipée d'effectuer les travaux.

soit 6,7 millions pour les sorties rapides et 3,2 millions pour la deuxième voie de circulation du Centre d'aviation générale.

Ouvrage 103 Extension de l'aire de trafic

Les places de stationnement sur l'aire de trafic et autour des salles d'embarquement des satellites sont trop petites pour accueillir les avions gros porteurs toujours plus nombreux à Genève. Il est dès lors prévu d'agrandir vers le nord l'aire pour gros porteurs et d'utiliser pour ce faire l'espace de gazon adjacent de trois hectares. Le coût des travaux est estimé à 10,2 millions de francs.

Ouvrage 104 Installations pour l'«exploitation tout temps»¹⁾

Avec les instruments radioélectriques actuels, la piste aux instruments ne peut être utilisée dans les deux sens que jusqu'aux portées visuelles de piste limitées. A certaines périodes de l'année, cette visibilité n'est souvent pas atteinte. Dans de tels cas, le pilote est contraint d'atterrir sur un aéroport de dégivrage où les installations et la visibilité sont meilleures. Les frais supplémentaires occasionnés aux compagnies aériennes et les pertes au niveau des recettes causées à l'aéroport de Genève représentent des sommes considérables; ce sont également des sources de désagrément pour les passagers. La revalorisation de la piste en catégorie III, grâce à des instruments radioélectriques complémentaires, permettra l'atterrissage même lorsque la visibilité est très faible. Les installations d'aéroport liées à cette amélioration comprennent le balisage lumineux d'approche, celui des voies de circulation et des barres d'arrêt, ainsi qu'un radar d'aérodrome et une vigie pour l'aire de trafic.

Alors que l'actuel balisage lumineux d'approche pourrait être adapté, l'exploitation «tout temps» exige de nouveaux dispositifs lumineux pour les voies de circulation et les barres d'arrêt, ainsi qu'un nouveau radar d'aérodrome. Ces modifications faciliteront, même dans de très mauvaises conditions de visibilité, la direction et la coordination de la circulation au sol, sur les voies de circulation et sur l'aire de trafic.

L'équipement radar doit être installé sur le toit de l'aérogare. Conjointement à cette construction, une vigie sera érigée pour l'aire de trafic.

Le coût de ces travaux est budgétisé à 15,4 millions de francs, répartis comme il suit:

– Adaptation du dispositif lumineux d'approche	3,6 millions
– Dispositif lumineux des voies de circulation et des barres d'arrêt	9,2 millions
– Radar d'aérodrome et vigie pour l'aire de trafic (part du canton)	2,6 millions

Ouvrage 105 Installations d'absorption du bruit¹⁾

Les révisions d'aéronefs nécessitent des essais de fonctionnement des moteurs au sol. Les installations de protection prévues pour atténuer les nuisances dues à ces émissions de bruit comportent:

¹⁾ Autorisation anticipée d'effectuer les travaux.

- au Centre d'aviation générale, une enceinte absorbante avec déviateur des gaz d'échappement pour les essais des appareils de l'aviation légère et d'affaires ainsi qu'un mur absorbant, en bordure extérieure de l'aire de trafic;
- à l'ouest de l'aire de trafic du hangar gros porteurs, une enceinte absorbante avec déviateur des gaz d'échappement pour les essais des appareils de l'aviation commerciale.

Le coût budgétisé pour ces installations est de 5,4 millions de francs.

Ouvrage 106 Elargissement du chemin périphérique

le chemin périphérique ceinturant la clôture de l'aéroport facilite l'accès, pour des raisons d'exploitation, à des parties de piste ou de voies de circulation ainsi qu'à des installations de la sécurité aérienne. Les dimensions toujours plus grandes des différents véhicules spéciaux (lutte contre l'incendie et évacuation de la neige) exigent un élargissement de ce chemin. Le coût des travaux est évalué à un million de francs.

Ouvrage 107 Raccordement de la gare de l'aéroport

La liaison ferroviaire CFF et la construction de la gare de l'aéroport entraînent une réorganisation du système de trafic à proximité de l'aérogare. En relation avec la construction de la gare souterraine, des étages réservés au stationnement des véhicules doivent être érigés pour pallier quelque peu le manque chronique de places de stationnement. Pour les liaisons piétonnières entre le hall de la gare CFF et l'étape d'arrivée de l'aérogare, on a prévu un souterrain et le réaménagement de l'étage d'arrivée.

Le coût des travaux est budgétisé à 39 millions de francs, répartis comme il suit :

- Etages pour places de stationnement de véhicules	20 millions
- Adaptation du réseau routier	10 millions
- Transformation de l'étage d'arrivée de l'aérogare et liaison piétonnière souterraine avec la gare CFF	9 millions

Un subventionnement des étages contenant des places de stationnement pour véhicules n'est pas prévu (voir ch. 11).

Ouvrage 108 Bâtiment de fret¹⁾

La nécessité d'une nouvelle halle de fret était déjà connue lors de la planification de l'aérogare exploitée depuis 1968. L'étendue nécessaire faisant défaut sur l'espace dévolu à l'aéroport, on a envisagé d'utiliser la surface de l'ancienne aérogare désaffectée. Deux variantes ont ainsi été étudiées. L'une prévoyait de remplacer ce bâtiment par une nouvelle halle de fret et l'autre proposait une solution temporaire se limitant à une transformation indispensable de l'ancienne aérogare et à la construction provisoire d'annexes du côté de l'aire de trafic. La variante impliquant la démolition, considérée d'abord comme la plus avantageuse, fut écartée en 1968, compte tenu du fait que le bâtiment actuel datant de moins de 20 ans était encore en bon état. Les grandes halles au rez-

¹⁾ Autorisation anticipée d'effectuer les travaux.

de-chaussée et les bureaux dans les deux étages ont permis d'affecter cet immeuble à d'autres fins.

Le trafic de fret augmentant en moyenne de 6 pour cent par année, les conditions de travail du personnel sont devenues insupportables quant à la sécurité, à la santé et aux aides techniques disponibles; c'est pourquoi on a effectué le premier pas vers la réalisation de la nouvelle halle de fret en 1973 par l'acquisition d'une surface appropriée, située au nord-est des services techniques. Ce bâtiment comprend une surface de base de 250 × 84 m; il est conçu dans les grandes lignes, comme il suit: au *sous-sol*, un parc de stationnement pour les voitures du personnel travaillant dans la halle de fret, contenant 272 places de parc, un abri de protection pour 1380 personnes, un poste de secours sanitaire, des dépôts à l'intérieur et à l'extérieur de la frontière douanière, une chambre forte, des locaux destinés aux postes de commandement militaires de l'aéroport ainsi que des locaux pour la distribution de chaleur, d'eau et d'énergie électrique. Le *rez-de-chaussée* comprend une halle de fret de 8 m de hauteur et une zone de réception de 4 m de hauteur. Elle englobe les domaines de l'importation, de l'exportation ainsi que la poste et le secteur français. La zone de réception comprend des locaux pour Swissair, l'administration des douanes, le contrôle des métaux précieux et la qualité des montres, ainsi que des chambres fortes et des locaux pour le service vétérinaire. La zone de réception, située à l'étage intermédiaire, demeurera à l'état de gros œuvre de telle manière qu'elle puisse être transformée par la suite, selon les besoins, en bureaux ou en locaux d'entreposage. La partie supérieure du bâtiment forme un étage de bureaux s'étendant sur la halle de fret et le niveau intermédiaire, mais comprenant aussi vers l'intérieur des cours carrées destinées à l'éclairage des bureaux et de la halle. L'étage des bureaux comptera des locaux de l'administration des douanes, de la zone franche, de Swissair et de compagnies étrangères, ainsi qu'un réfectoire de 300 places. Le bâtiment de fret sera relié aux services techniques par une route centrale desservant également le centre d'exposition situé en face de l'aéroport. De plus, elle sera raccordée à l'autoroute par l'intermédiaire d'une voie d'accès nord (route Ferney/Grand-Sacnax). Il y a lieu de déplacer la route douanière traversant actuellement le terrain à bâtir et qui sert de liaison entre le secteur français de l'aérogare et le village français de Ferney. Les travaux comprennent les aménagements extérieurs de l'aire de trafic, avec les places de stationnement pour les avions de fret, ainsi que de la place d'accès côté route et des places de parc pour les véhicules.

Le coût de ces travaux, budgétisé à 123,5 millions de francs, est réparti comme il suit:

- Frais de construction du bâtiment de fret.....	92,2 millions
- Déplacement de la route douanière, travaux de raccordement et d'aménagements extérieurs	31,3 millions

Les dépenses pour l'abri de protection prévu au sous-sol seront subventionnées au moyen des crédits de l'Office fédéral de la protection civile. Il s'agira d'établir leur montant en temps utile sur la base des décomptes de construction et de le déduire du décompte de subvention concernant le programme d'agrandissement dont parle le présent message.

Ouvrage 109 Aménagement des services techniques

La surface mise à la disposition de ces services ne suffit plus, les véhicules et engins, tant actuels que futurs, ne pouvant plus être entretenus ni entreposés de façon convenable. L'extension prévoit la construction d'un nouveau bâtiment et l'adaptation de celui qui abrite le service de sauvetage. En outre, 650 places de stationnement sont nécessaires pour les véhicules du personnel des services techniques.

Le coût des travaux, budgétisé à 15,4 millions de francs, est réparti comme il suit:

- Construction d'un nouveau bâtiment pour les services techniques et adaptation du bâtiment existant	8,4 millions
- Silo à voitures pour le personnel des services techniques	7,0 millions

Ouvrage 110 Hangars du Centre d'aviation générale¹⁾

Une mise en exploitation de la piste en gazon B implique la démolition du hangar en bois H1 situé dans l'axe de la piste. Un nouveau hangar sera érigé, à proximité, pour les avions légers et pour l'hélicoptère de la protection civile. Le nombre de ces avions a considérablement augmenté, particulièrement au cours des dix dernières années. Ainsi, l'accroissement enregistré en Suisse durant la période 1970-1979 est de l'ordre de 60 pour cent; à Genève non plus, la capacité des hangars actuels ne suffit donc plus. Il est par conséquent prévu d'ériger un nouveau hangar H4 dans l'actuel centre d'aviation générale. Le coût prévu pour la réalisation des deux hangars est de 2,4 millions de francs, répartis comme il suit:

- Démolition et reconstruction du hangar H1	1,3 million
- Construction du hangar H4	1,1 million

Ouvrage 111 Extension des hangars-ateliers du Centre d'aviation générale

Vu le développement général du trafic aérien, il est nécessaire de réserver la partie de l'aéroport située côté ville exclusivement au trafic de l'aviation commerciale lourde et de concentrer les activités de l'aviation légère sur le côté Jura. Cette conception implique l'extension des hangars-ateliers et du bâtiment du Centre de l'aviation générale.

Le coût des travaux, budgétisé à 7,4 millions de francs, est réparti comme il suit:

- Agrandissement de l'actuel bâtiment hangar-atelier	2,1 millions
- Construction d'un autre hangar	5,3 millions

Ouvrage 112 Installations du contrôle de sécurité des marchandises¹⁾

Ce contrôle requiert des installations permettant l'examen des colis, du fret et des bagages suspects au moyen de l'exposition au bruit, de la décompression et des rayons X, ainsi que l'ouverture de ce matériel par des commandes à

¹⁾ Autorisation anticipée d'effectuer les travaux.

distance. Le bâtiment qui permet actuellement ces opérations se trouvant sur la partie de l'aïre de trafic prévue pour la future halle de fret, il est nécessaire de le déplacer. Les bagages de soute étant examinés avant certains vols en présence de leurs propriétaires, les organes de surveillance demandent que la zone de contrôle soit séparée, par une paroi résistant aux explosifs, de l'endroit où les passagers attendent avant ou après le contrôle. Une ancienne salle d'embarquement, provisoirement agencée pour le contrôle des bagages, ne satisfait plus aux exigences. Il est prévu d'ériger à cet effet un nouveau bâtiment qui se trouvera au nord de l'aïre de trafic pour avions gros porteurs. Le coût de ces installations est budgétisé à 2,5 millions de francs, répartis comme il suit :

- Bâtiment du contrôle des colis	2,0 millions
- Bâtiment du contrôle des bagages	0,5 million

Ouvrage 113 Pavillon d'accueil

Les locaux affectés à l'accueil du public sont trop exigus et trop dispersés dans le périmètre de l'aéroport. Pour améliorer les prestations, il y a lieu de construire, à côté de la nouvelle tour de contrôle, un pavillon pour visiteurs avec bureaux, une salle polyvalente et un salon d'honneur pour l'accueil de personnes importantes. Le coût est évalué à 5,3 millions de francs.

Ouvrage 114 Salle d'embarquement pour avions gros porteurs

Des dix salles d'embarquement actuelles, seules trois remplissent les conditions requises pour accueillir les passagers des avions gros porteurs. Le nombre de ces derniers augmentant constamment, il convient de construire une annexe à l'aïle sud de l'aérogare. Le coût de la construction et de l'équipement de cette salle d'embarquement est estimé à 1,7 million de francs.

Ouvrage 115 Extension de l'aérogare, première phase

Les installations d'enregistrement des passagers atteindront très prochainement leur capacité limite. Il n'y a pas assez de salles d'embarquement et leur surface est trop petite. Aux heures de pointe, l'installation de tri des bagages est à peine suffisante. L'un des deux groupes d'enregistrement des bagages a déjà atteint le degré de saturation. C'est pourquoi l'actuelle aérogare doit être adaptée et agrandie. Le présent message tient compte de la première phase d'extension budgétisée à 16,7 millions de francs.

Ouvrage 116 Agrandissement et adaptation du hangar pour avions gros porteurs

Le nombre des avions gros porteurs mis en service tant par Swissair que par d'autres compagnies augmentant constamment, un agrandissement et une adaptation du grand hangar s'imposent. Pour que les avions de types Airbus ou DC-10 puissent également y pénétrer, il est en particulier nécessaire de relever la hauteur des portes d'entrée. Les travaux prévus représentent un coût de 26,2 millions de francs.

Ouvrage 117 Extension du bâtiment technique de Swissair

Les véhicules et les engins de piste augmentant aussi bien en nombre qu'en dimensions, les espaces à disposition des services d'entretien ne suffisent plus. En outre, l'exploitation toujours plus importante des avions gros porteurs de types B747, DC-10 et Airbus ne réduit pas les difficultés. Les travaux d'extension de l'actuel bâtiment sont budgétisés à 5 millions de francs.

2 Constructions de Swissair

Ouvrage 21 Installations pour la halle de fret

Les constructions d'agencement de Swissair comprennent des dispositifs de courrier par pneumatique et de traitement électronique des données, ainsi que des étagères, des moyens de transport et des installations de sécurité. Le coût de toutes ces installations est de 5,5 millions de francs.

Ouvrage 22 Installations pour le contrôle des colis suspects

Les travaux d'agencement coûtent environ 0,2 million de francs.

Ouvrage 23 Installations pour la salle d'embarquement gros porteurs

Le coût des travaux d'agencement est budgétisé à 0,2 million de francs.

Ouvrage 24 Installations pour l'aérogare, première phase

Le coût des travaux d'agencement est évalué à 5 millions de francs.

Ouvrage 25 Installations pour l'extension et l'adaptation du hangar des gros porteurs

Le coût des équipements techniques est estimé à 6 millions de francs.

Ouvrage 26 Installations pour l'extension de l'atelier de Swissair

Les aménagements dans le bâtiment agrandi comprennent la construction de nouvelles parois intermédiaires ainsi que des agencements d'atelier et de magasin. Ces travaux se monteront à un million de francs.

Ouvrage 27 Extension du bâtiment destiné au service hôtelier et des locaux d'instruction¹⁾

Le nombre des passagers étant en constante augmentation, le bâtiment destiné au service hôtelier, y compris les locaux d'instruction, atteindra sa limite de capacité en 1981. La construction d'une annexe en direction des locaux de fret et la surélévation du secteur des bureaux répond à un besoin urgent.

Le coût total de ces travaux, agencement inclus, est budgétisé à 16 millions de francs. Ce bâtiment servant en premier lieu aux intérêts de Swissair, son subventionnement n'est pas prévu (voir ch. 11).

¹⁾ Autorisation anticipée d'effectuer les travaux.

1 Constructions du canton

Ouvrage 11 Travaux de génie civil pour la jetée A¹⁾

Le projet de la jetée A prévoit une réorganisation des mouvements sur la partie nord de l'aire de trafic et des voies de circulation contiguës. Le concept choisi implique un agrandissement de l'aire de trafic de 6,8 hectares afin de disposer de 3 places de stationnement supplémentaires pour DC-9, ainsi que le renforcement de l'ancienne piste «bise» qui sera utilisée comme voie de liaison entre l'aire de trafic et le point de départ au nord de l'ancienne piste aux instruments.

Pour permettre à chaque instant aux tracteurs spéciaux d'amener sur les axes de roulement de l'aire de trafic les avions se trouvant à la jetée, il faut éviter le givrage des places de stationnement. Celles-ci seront par conséquent munies d'un système de chauffage, comme c'est d'ailleurs déjà le cas pour la jetée B. Afin de diminuer la circulation et le danger sur l'aire de trafic, il est prévu d'approvisionner en carburant les avions stationnés à la jetée A, non pas avec des camions-citernes mais à l'aide d'un système d'alimentation par canalisation souterraine. Le coût des travaux est budgétisé à 29 millions de francs.

Ouvrage 12 Extension de l'aire de trafic¹⁾

Les 46 places de stationnement d'avions disponibles suffisent encore de justesse. Selon les prévisions sur le développement du trafic, l'aéroport aura besoin en 1985 de 55 places. Pour créer ces emplacements, il est prévu d'augmenter l'aire de trafic de 5 hectares dans la direction sud de l'aérogare B. Le coût des travaux s'élève à environ 15 millions de francs.

Ouvrage 13 Balisage lumineux des axes de roulement¹⁾

Aussi bien l'ancienne piste aux instruments que la nouvelle sont équipées pour des atterrissages de la catégorie IIIa, soit avec une visibilité horizontale d'au moins 200 mètres et une visibilité verticale inférieure à 30 mètres. On fait de plus en plus usage de cet équipement. Certains avions des types DC-10, DC-9-81 et A-310 qui se posent à Zurich sont munis d'un équipement radioélectrique permettant des atterrissages de catégorie IIIa. Pour cette catégorie d'exploitation, l'Organisation de l'aviation civile internationale exige en plus le balisage de l'axe principal de roulement de l'aire de trafic. La réalisation des travaux, qui se montent à quelque 4 millions de francs, correspond à un besoin très urgent.

2 Constructions de la Société immobilière de l'aéroport (SI)

Ouvrage 21 Bâtiments de la jetée A¹⁾

Ces prochaines années, et plus particulièrement en 1983 lors de la mise en exploitation des avions de type Airbus A-310 commandés par Swissair, des

¹⁾ Autorisation anticipée d'effectuer les travaux.

places de stationnement pour avions gros porteurs seront nécessaires à proximité des bâtiments.

Actuellement, 46 places de stationnement, dont 9 à la jetée de l'aérogare B, sont disponibles pour la prise en charge des avions. Les passagers peuvent se rendre à pied à l'intérieur de ceux-ci, grâce à des passerelles d'embarquement fermées. Les passagers des autres avions sont transportés en autobus sur l'aire de trafic, ce qui nécessite jusqu'à cinq véhicules par appareil. Ces autobus et certains autres véhicules de prise en charge occasionnent quelquefois une forte circulation et perturbent la sécurité d'exploitation. La construction d'une jetée à l'aérogare A permettra d'y remédier; on atteindra alors une meilleure prise en charge des passagers et des avions dans les domaines de la sécurité de l'exploitation, de la capacité et de la rentabilité. Treize avions gros porteurs pourront stationner en même temps à la jetée et être desservis par les passerelles d'embarquement.

La tour abritant les services de contrôle d'approche et de contrôle d'aérodrome de la sécurité aérienne, érigée en 1952, ne répond plus aux exigences actuelles. Les instruments nécessaires de nos jours ne peuvent plus y être tous aménagés. La visibilité depuis la vigie sur les voies d'atterrissage et de décollage est déjà très restreinte et le sera encore davantage après la construction du centre des opérations. Cela étant, une nouvelle vigie est prévue sur la future jetée A. Le coût total des travaux de construction de cette jetée avec les passerelles d'embarquement, les locaux réservés au tri des bagages, la tour de contrôle et le raccordement à l'aérogare A est estimé à 150 millions de francs.

Ouvrage 22 Transformation de l'aérogare A

L'adaptation de l'aérogare A pour une capacité d'accueil annuelle de 7,5 millions de passagers s'effectuera en deux phases. La première englobe des transformations du bâtiment dans le secteur national. L'arrêté fédéral du 19 juin 1980 a déjà alloué une subvention de 16 pour cent pour les frais de construction qui se montent à 6,9 millions de francs. La deuxième phase des travaux comprend, en particulier, la mise en place d'un équipement plus élaboré de distribution des bagages, l'adaptation des corridors d'arrivée en fonction du nombre plus élevé de passagers, et l'extension des halles d'enregistrement. Le coût de ces transformations est budgétisé à 13 millions de francs.

Ouvrage 23 Centre des opérations, première étape¹⁾

Les locaux abritant les services d'exploitation de Swissair ne répondent plus, depuis longtemps, aux exigences et sont de surcroît décentralisés. Il est prévu de réunir ces services dans un centre d'exploitation qui sera érigé dans la zone située entre les bâtiments d'enregistrement des passagers et ceux de traitement du fret. Dans le même immeuble, les services de la sécurité aérienne de Radio-Suisse SA, qui sont logés dans un bâtiment appartenant à la Confédération, bénéficieront de locaux supplémentaires, nécessaires à leur modernisation.

¹⁾ Autorisation anticipée d'effectuer les travaux.

Sont prévus les éléments suivants :

- un centre des opérations de 4 étages souterrains, destiné à la préparation au vol des équipages de Swissair et d'autres compagnies;
- une partie réservée à la sécurité aérienne comprenant 5 étages pour des bureaux de Swissair ainsi que d'autres bureaux, des laboratoires et des locaux d'exploitation pour les services de la sécurité aérienne;
- une construction pour les véhicules et les engins utilisés sur l'aire de trafic, ainsi que des locaux servant de vestiaire et de salle commune pour les chauffeurs.

Un montant de 47 millions de francs est prévu pour la première étape de construction (1981-1985) du centre des opérations et du bâtiment pour le stationnement des engins.

Ouvrage 24 Agrandissement des hangars-ateliers¹⁾

On prévoit que la capacité de transport de la flotte de Swissair doublera d'ici à 1990. Les ateliers disponibles pour l'équipement intérieur des avions doivent par conséquent être adaptés et agrandis par l'édification d'annexes au hangar 1 et par de nouvelles constructions. Quant au hangar 2, bâti pour les besoins d'avions de type DC-8, la porte sera agrandie vers le haut et une grue sera installée pour les appareils de type Airbus; des bureaux seront en outre aménagés. Le coût total des travaux est budgétisé à 27 millions de francs.

3 Constructions de Swissair

Ouvrage 31 Aménagement intérieur de la jetée A

Ces travaux englobent une installation de tri des bagages au sous-sol et des aménagements intérieurs, dans les étages, comprenant un équipement pour les télécommunications, des installations pour l'approvisionnement en air comprimé et en énergie électrique des avions stationnés à la jetée, des équipements pour le stockage du matériel d'exploitation et des salles d'attente particulières. Le coût des travaux, budgétisés à 40 millions de francs, est réparti comme il suit :

- Installation pour le tri des bagages au sous-sol	20 millions
- Aménagements intérieurs des étages	20 millions

Ouvrage 32 Transformation de l'aérogare A

Les travaux comprennent l'aménagement de guichets d'enregistrement supplémentaires et de locaux pour le personnel, ainsi que des adaptations du système d'information et de télécommunication. Les coûts se monteront à 4 millions de francs.

Ouvrage 33 Adaptation de l'aérogare B

La mise en service de l'aérogare A implique des modifications dans les dispositifs d'information et les locaux d'exploitation, ainsi que l'extension des

¹⁾ Autorisation anticipée d'effectuer les travaux.

guichets de transfert et des salles d'attente particulières. Le coût total des travaux s'élève à 3 millions de francs.

Ouvrage 34 Centre des opérations

Les travaux concernent des équipements d'exploitation, l'agrandissement d'installations spéciales pour le courant fort et le courant faible, des systèmes de climatisation et des agencements tels que parois amovibles, mobilier spécial, convoyeurs, équipements de réfectoire et installations d'exploitation pour le centre des engins tractés. Le coût total des travaux est budgétisé à 10 millions de francs.

Ouvrage 35 Installations des hangars-ateliers

Le coût des équipements pour l'atelier adjacent au hangar 1 et les transformations du hangar 2 est estimé à 41 millions de francs.

Ouvrage 36 Annexes du bâtiment d'école pour simulateurs de vol

La formation des pilotes de Swissair requiert l'acquisition d'un simulateur B-747, d'un deuxième simulateur DC-9-81 et d'un deuxième simulateur A-310. Le coût du bâtiment avec ses équipements d'exploitation (sans simulateurs) est budgétisé à 9,5 millions de francs. Ces installations étant essentiellement destinées à l'exploitation propre de Swissair, aucune subvention n'est prévue (voir ch. 11).

Ouvrage 37 Système de transport des bagages par train (dit Fly-bagages)

Le nombre des bagages aériens remis aux gares de chemin de fer étant en constante augmentation, il est nécessaire d'agrandir l'installation de transport mécanique entre la gare ferroviaire et l'aérogare B. Le coût des travaux est budgétisé à 0,8 million de francs.

24 Financement

Jusqu'à présent, seuls vous ont été soumis des messages pour lesquels le financement des projets de construction était garanti en ce qui concerne le bénéficiaire de la subvention. La nouvelle méthode de subventionnement à long terme qui est prévue ne permet plus aux aéroports de Bâle et de Genève de remplir cette condition pour chaque ouvrage. L'état actuel du financement se présente pour chaque aéroport comme il suit:

Aéroport de Bâle

Les constructions prévues pour les années 1981-1983 représentent un investissement de 8 millions de francs, dont le financement est assuré par l'aéroport lui-même. Le financement des investissements envisagés pour les années 1984-1985 (quelque 28 millions) n'est par contre pas encore assuré. Une demande de crédit sera soumise, en temps utile, au Grand Conseil du canton de Bâle-Ville. La décision définitive dépendra par la suite du résultat d'une

votation populaire. Lors de sa séance du 20 mai 1981, le conseil d'administration de l'aéroport a pris connaissance, en l'approuvant, du programme de construction faisant l'objet de la demande de subvention.

Aéroport de Genève

Pour les travaux devant débiter en 1981 et en 1982, le financement est assuré par le canton. Les dépenses nécessaires seront prélevées sur le fonds d'adaptation de l'aéroport. Le montant de 40 millions de francs prévu pour les frais de réfection de la piste aux instruments est financé en partie par ce même fonds et en partie par le crédit accordé à cet effet par le canton. Le crédit pour la construction de la halle de fret (123,5 millions) a également été autorisé. Le financement des autres ouvrages prévus et de ceux dont les travaux débiteront ultérieurement (somme totale: 83 millions) doit se faire de la même façon. Une première demande de crédit de 31 millions de francs a déjà été soumise au Grand Conseil. Le conseil d'administration de Swissair a accordé les crédits nécessaires à la réalisation de ses projets de construction.

Aéroport de Zurich

La votation populaire du 28 septembre 1980 a entériné l'octroi de crédits pour l'ensemble des projets de construction du canton de Zurich, s'élevant à 48 millions de francs.

Les crédits relatifs aux programmes de construction de Swissair et de la SI sont accordés par les conseils d'administration respectifs et figurent dans les plans financiers.

Subventions fédérales

Comme le montre le tableau ci-dessous, les subventions portées en compte pour l'agrandissement des aéroports nationaux durant la période 1981-1984 ne suffiront pas, malgré leur taux peu élevé, à garantir les paiements venant à échéance selon le programme de construction.

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Subventions annuelles selon le programme de construction (en millions de francs)	2,7	14,4	25,4	26,6	22,5	13,7	4,1
Crédits disponibles selon le plan financier de la Confédération	0,9	13,0 ¹⁾	21,6 ¹⁾	24,5	25,0	25,0	25,0
Solde	-1,8	-1,4	-3,8	-2,1	+2,5	+11,3	+20,9

¹⁾ Compte tenu de la compression linéaire selon l'arrêté fédéral du 20 juin 1980 réduisant certaines prestations de la Confédération en 1981, 1982 et 1983 (RS 611.02).

Il y a lieu de considérer que le crédit prévu dans le plan financier ne pourra pas être augmenté et que les versements annuels de subventions ne dépasseront pas le cadre de ce crédit.

Le crédit de subvention de 0,9 million disponible pour l'année 1981 est déjà complètement utilisé dans les limites de l'autorisation anticipée d'effectuer les travaux et de leur subventionnement au taux provisoire de 16 pour cent. Si l'arrêté fédéral est pris en 1982, il convient par contre d'envisager une répartition des crédits budgétisés pour 1982 à 1984 en fonction du pourcentage attribué à chaque bénéficiaire par rapport à la somme totale de subvention. Selon le tableau récapitulatif des coûts de construction et des montants de subvention (annexes du projet d'arrêté), la part attribuée à chaque bénéficiaire se présente comme il suit:

Aéroport	Montant de subvention en millions de francs	Part en pour-cent du montant total de subvention au programme d'agrandissement 1981-1985
<i>Bâle</i>	10,734	9,82
<i>Genève</i>		
Part du canton	56,359	51,54
Part de Swissair	1,790	1,64
Total de l'aéroport de Genève	58,149	53,18
<i>Zurich</i>		
Part du canton	6,880	6,29
Part de la SI	23,700	21,67
Part de Swissair	9,880	9,04
Total de l'aéroport de Zurich	40,460	37,00
Total des aéroports nationaux	109,343	100,00

Les montants disponibles pour les années 1982-1984, selon le plan financier de la Confédération, doivent être versés conformément à cette clé de répartition, à la condition bien entendu que le droit à la subvention soit justifié par l'envoi du décompte de construction. Les reports de versements entraînés par la force des choses jusqu'en 1984 doivent être compensés par les excédents de crédits apparaissant dès 1985. Cette manière de procéder tient compte des crédits prévus dans le plan financier et de l'arrêté fédéral du 20 juin 1980 réduisant certaines prestations de la Confédération en 1981, 1982 et 1983. Les taux de subvention qui, selon l'arrêté fédéral du 22 juin 1945, pouvaient atteindre 35 pour cent au maximum, ont été considérablement réduits par rapport aux projets antérieurs. Une réduction supplémentaire de 10 pour cent n'est pas nécessaire.

3 Résultat des consultations

La Commission fédérale de la navigation aérienne appuie le regroupement de tous les projets de construction des aéroports nationaux pour la période

1981–1985, ainsi que l'échelonnement des subventions en fonction de l'importance des différents projets pour la sécurité de l'exploitation des aéroports. En ce qui concerne une prise en considération du besoin – avancé par les aéroports de Bâle et de Genève – de rattraper un certain retard (par rapport à Zurich), la commission estime qu'un échelonnement supplémentaire des subventions constitue un problème de politique financière, et même de politique nationale. Etant donné les positions opposées des cantons aéroportuaires, elle a renoncé à faire une proposition sur ce point. A une grande majorité, elle a rejeté le principe selon lequel le taux de subvention appliqué à la Société immobilière (SI) est encore réduit par rapport aux projets de construction cantonaux. Elle a en outre pris en considération l'argument d'après lequel la SI assumait en l'occurrence une tâche relevant du canton, ce qui décharge celui-ci également sur le plan financier. S'il était lui-même maître de l'ouvrage, les travaux devraient être subventionnés en conséquence, c'est-à-dire comme les constructions cantonales.

4 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

41 Conséquences financières

Les subventions prévues sont comprises dans le plan financier à long terme de la Confédération, au sens des considérations figurant au chiffre 24. Le montant des tranches annuelles sera fixé dans le budget.

42 Effets sur l'état du personnel

L'arrêté n'entraînera aucune augmentation de l'effectif du personnel de la Confédération.

43 Conséquences pour les cantons et les communes

L'arrêté n'entraîne pas de charges financières pour les cantons et les communes.

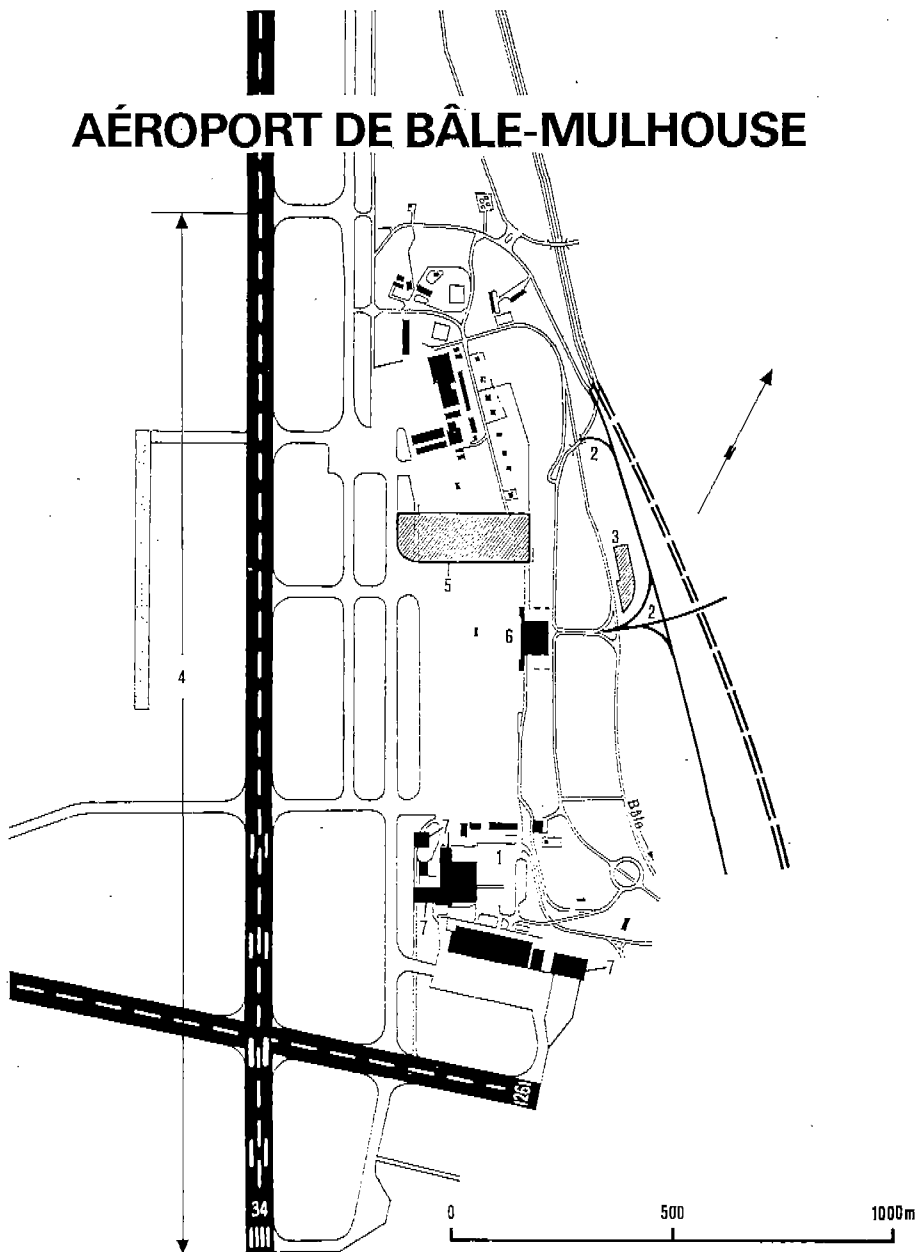
44 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le projet est prévu dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale durant la période législative 1979–1983 (ch. 342.4, 2^e partie) ainsi que dans le rapport intermédiaire sur celles-ci (ch. 342.4, 2^e partie, FF 1981 III 635).

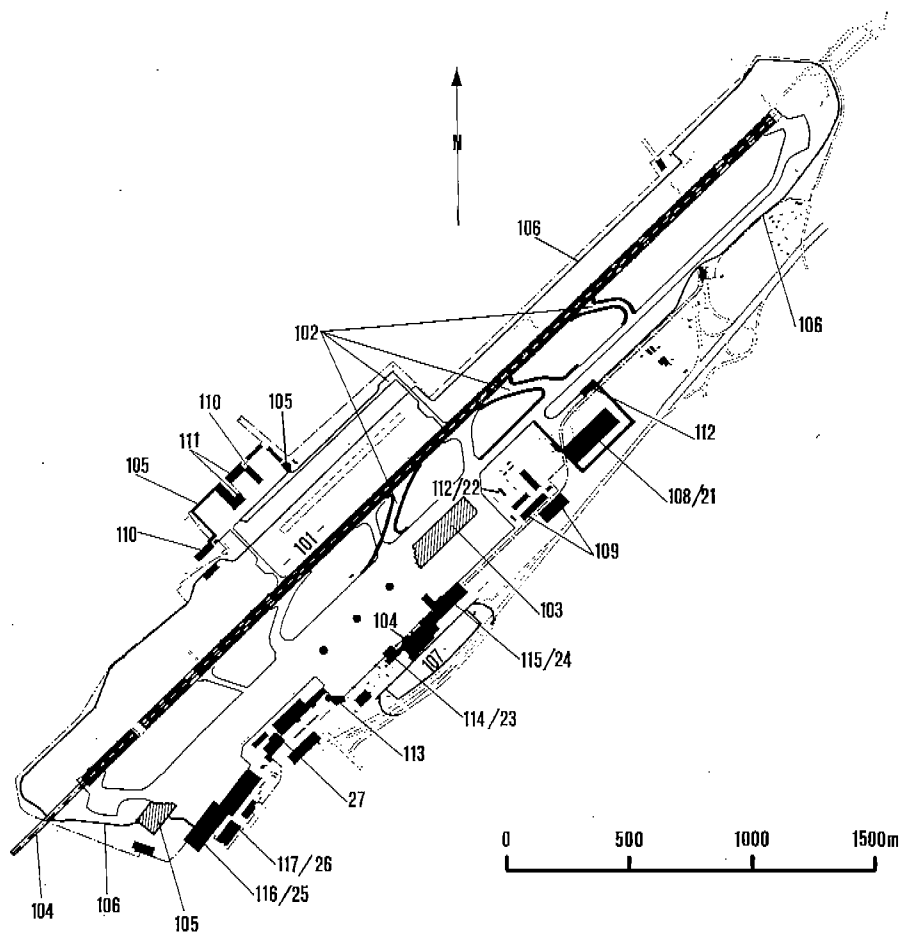
5 Bases juridiques

Le projet repose sur l'arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aérodromes civils (RS 748.811) et sur l'article 101 de la loi fédérale sur la navigation aérienne (RS 748.0). Selon l'article 8 de l'arrêté précité, l'Assemblée fédérale décide de l'octroi des subventions. La compétence de l'Assemblée fédérale pour allouer des crédits découle de l'article 85, chiffre 10, de la constitution.

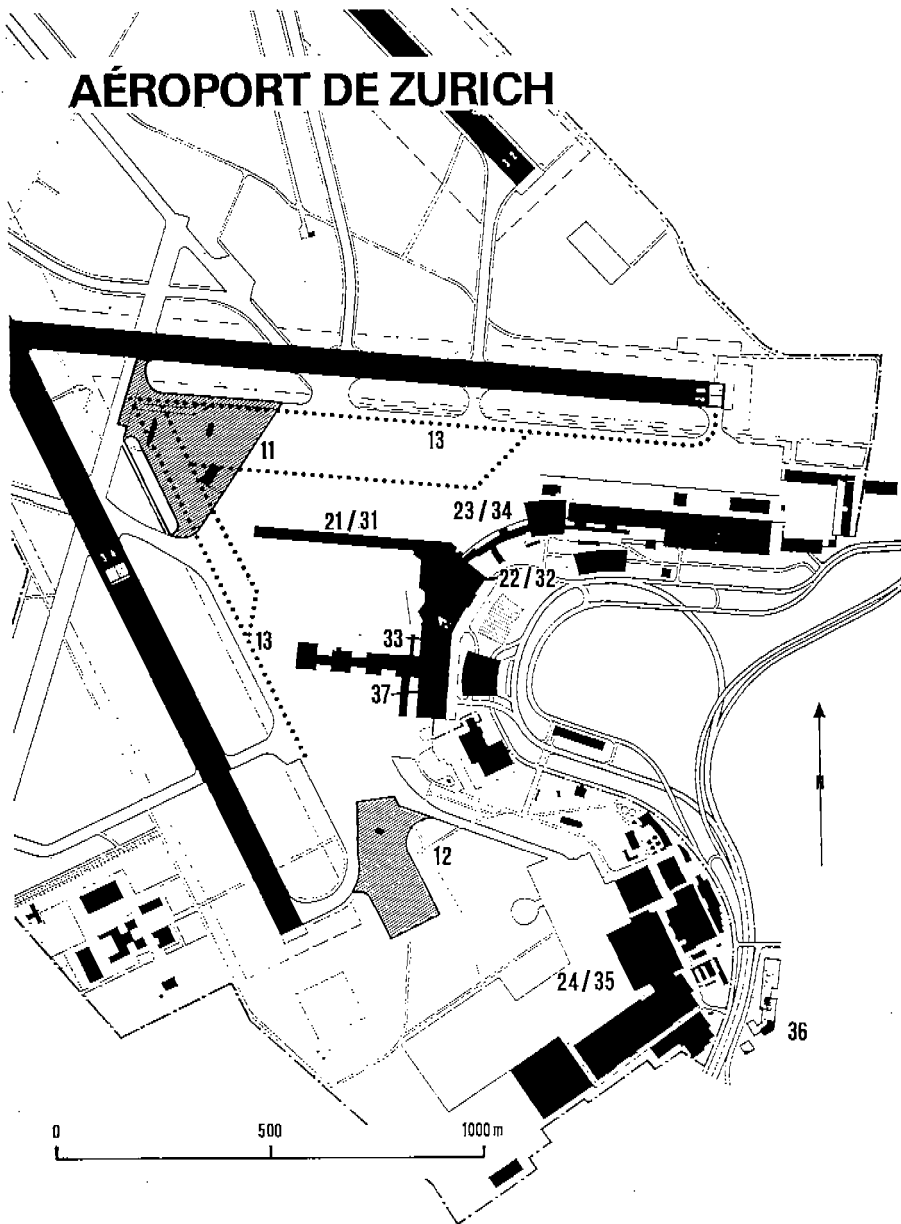
AÉROPORT DE BÂLE-MULHOUSE



AÉROPORT DE GENÈVE



AÉROPORT DE ZURICH



Arrêté fédéral allouant des subventions et des crédits concernant les programmes d'aménagement 1981–1985 des aéroports de Bâle, Genève et Zurich

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 8 de l'arrêté fédéral du 22 juin 1945¹⁾ concernant le développement des aéroports civils;

vu le message du Conseil fédéral du 25 janvier 1982²⁾,

arrête:

Article premier Octroi de subventions et de crédits

¹ Les programmes d'aménagement 1981–1985 figurant dans les annexes 1 à 3 donnent droit à subvention.

² Sont alloués, aux taux figurant dans les annexes 1 à 3 et à titre de montants maximaux, les crédits globaux suivants:

	En millions de francs
a. Aéroport de Bâle-Mulhouse	
– au canton de Bâle-Ville	10,734
b. Aéroport de Genève	
– au canton de Genève	56,359
– à Swissair	1,790
c. Aéroport de Zurich	
– au canton de Zurich	6,880
– à la Société immobilière de l'aéroport	23,700
– à Swissair	9,880

La compression linéaire prévue par l'arrêté fédéral du 20 juin 1980³⁾ réduisant certaines prestations de la Confédération en 1981, 1982 et 1983 est prise en considération.

³ Le Conseil fédéral peut opérer, dans les limites des crédits globaux prévus au 2^e alinéa, lettres a à c, de minimes virements entre les différents crédits d'ouvrages.

⁴ Le Conseil fédéral peut majorer les subventions allouées pour les différents ouvrages dans la mesure des frais supplémentaires dus au renchérissement.

¹⁾ RS 748.811

²⁾ FF 1982 I 964

³⁾ RS 611.02

Art. 2 Calcul

¹ Les subventions sont calculées compte tenu des frais de construction proprement dits afférents aux divers ouvrages et augmentés des honoraires des ingénieurs et architectes ayant travaillé au projet ou dirigé les travaux jusqu'à la remise des comptes inclusivement.

² D'autres frais, en particulier ceux qui résultent de l'activité des autorités et commissions, et les frais découlant du financement ne donnent pas droit à la subvention.

Art. 3 Approbation

Les plans d'exécution définitifs et les devis qui s'y rapportent doivent être soumis pour chaque ouvrage à l'approbation de l'Office fédéral de l'aviation civile.

Art. 4 Surveillance des travaux

¹ L'Office fédéral de l'aviation civile surveille l'exécution des travaux.

² Les autorités compétentes des aéroports, la Société immobilière de l'aéroport de Zurich et Swissair lui donneront tous les renseignements nécessaires et leur plein appui.

Art. 5 Règlement des comptes

¹ Les comptes de construction seront établis séparément pour chaque ouvrage.

² Les subventions seront payées par acomptes, d'après les comptes semestriels approuvés par l'Office fédéral de l'aviation civile.

Art. 6 Référendum

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

Récapitulation des frais de construction et des montants de subvention

Aéroport de Bâle-Mulhouse
(état des prix: octobre 1980)

Ouvrage	Frais de construction en millions de francs	Subvention en %	Montant de subvention en millions de francs
1 Travaux d'aménagement et de canalisation pour la halle de fret	5,750	18	1,035
2 Raccordements au réseau routier ..	1,250	18	0,225
3 Places de stationnement pour véhicules	1,000	—	—
4 Réfection de la piste	15,000	20	3,000
5 Extension de l'aire de trafic	7,000	18	1,260
6 Installations de la sécurité aérienne	6,000	20	1,200
7 Extension de la halle de fret	22,300	18	4,014
Total de l'aéroport de Bâle (crédit global)	58,300		10,734

27299

Aéroport de Genève
(état des prix: octobre 1980)

Ouvrage	Frais de construction en millions de francs	Subvention en %	Montant de subvention en millions de francs
<i>1 Constructions du canton</i>			
101 Réfection de la piste aux instruments	40,000	20	8,000
102 Aménagement des voies de circulation	9,900	18	1,782
103 Extension de l'aire de trafic	10,200	18	1,836
104 Installations pour l'exploitation tout temps	15,400	20	3,080
105 Installations d'absorption du bruit	5,400	18	0,972
106 Elargissement du chemin périphérique	1,000	18	0,180
107 Raccordement de la gare de l'aéroport	19,000	18	3,420
108 Bâtiment de fret	20,000	—	—
109 Aménagement des services techniques	123,500	18	22,230
110 Hangars du Centre d'aviation générale	15,400	18	2,772
111 Extension des hangars-ateliers du Centre d'aviation générale	2,350	18	0,423
112 Installations du contrôle de sécurité des marchandises	7,350	18	1,323
113 Pavillon d'accueil	2,550	18	0,459
114 Salle d'embarquement pour avions gros porteurs	5,250	18	0,945
115 Extension de l'aérogare, première phase	1,650	18	0,297
116 Agrandissement et adaptation du hangar pour avions gros porteurs	16,750	18	3,015
117 Extension du bâtiment technique de Swissair	26,250	18	4,725
	5,000	18	0,900
Total du canton (crédit global)	326,950		56,359
<i>2 Constructions de Swissair</i>			
21 Installations pour le bâtiment de fret	5,500	10	0,550

Programmes d'aménagement des aéroports de Bâle, Genève et Zurich

Ouvrage	Frais de construction en millions de francs	Subvention en %	Montant de subvention en millions de francs
22 Installations pour le contrôle des colis suspects	0,200	10	0,020
23 Installations pour la salle d'embarquement gros porteurs	0,200	10	0,020
24 Installations pour l'aérogare, première phase	5,000	10	0,500
25 Installations pour le hangar gros porteurs	6,000	10	0,600
26 Installations pour l'extension de l'atelier de Swissair	1,000	10	0,100
27 Extension du bâtiment destiné au service hôtelier et des locaux d'instruction	16,000	—	—
Total de Swissair (crédit global)	<u>33,900</u>		<u>1,790</u>
Total de l'aéroport de Genève	360,850		58,149

27299

Aéroport de Zurich

Ouvrage	Frais de construction en millions de francs	Subvention en %	Montant de subvention en millions de francs
1 Constructions du canton (état des prix: octobre 1979)			
11 Travaux de génie civil pour la jetée A	29,000	14	4,060
12 Extension de l'aire de trafic	15,000	14	2,100
13 Balisage lumineux des axes de roulement	4,000	18	0,720
Total du canton (crédit global)	48,000		6,880
2 Constructions de la SI (état des prix: avril 1980)			
21 Bâtiments de la jetée A	150,000	10	15,000
22 Transformation de l'aéroport A ...	13,000	10	1,300
23 Centre des opérations, première étape	47,000	10	4,700
24 Agrandissement des hangars-ateliers	27,000	10	2,700
Total de la SI (crédit global)	237,000		23,700
3 Constructions de Swissair (état des prix: avril 1980)			
31 Aménagement intérieur de la jetée A	40,000	10	4,000
32 Transformation de l'aérogare A ...	4,000	10	0,400
33 Adaptation de l'aérogare B	3,000	10	0,300
34 Centre des opérations	10,000	10	1,000
35 Installations des hangars-ateliers ..	41,000	10	4,100
36 Annexes du bâtiment d'école pour simulateurs de vol	9,500	—	—
37 Système de transport des bagages par train	0,800	10	0,080
Total de Swissair (crédit global)	108,300		9,880
Total de l'aéroport de Zurich	393,300		40,460
Total des aéroports nationaux	812,450		109,343

(Annexes 1 à 3)

Message concernant l'octroi de subventions pour les programmes d'aménagement 1981-1985 des aéroports de Bâle, Genève et Zurich du 25 janvier 1982

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	82.003
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.04.1982
Date	
Data	
Seite	964-999
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 348

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.