

82.003

Flughäfen Basel, Genf und Zürich. Ausbau Aéroports de Bâle, Genève et Zurich. Agrandissement

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Januar 1982 (BBl I, 965)
Message et projet d'arrêté du 25 janvier 1982 (FF I, 964)

Antrag der Kommission
Eintreten

Antrag Kohler Raoul

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, einen neuen Beschlussentwurf zu unterbreiten, welcher der Tatsache Rechnung trägt, dass die Ausbaurkosten der Flughäfen durch deren Benutzer zu tragen sind, und der unter Berücksichtigung der bisher erfolgten Leistungen die Gleichbehandlung der Flughäfen verwirklicht.

Proposition de la commission
Entrer en matière

Proposition Kohler Raoul

Renvoi au Conseil fédéral avec mandat de présenter un nouveau projet d'arrêté fédéral, qui tienne compte de ce que les frais d'aménagement des aéroports doivent être supportés par les usagers de ces derniers et qui réalise aussi, compte tenu des prestations passées, l'égalité de traitement entre les aéroports.

Messmer, Berichterstatter: Investitionsvorlagen für Flughafenbauten sind für dieses Parlament nicht neu. Sie basieren – wie in der Botschaft dargelegt – auf dem Bundesbeschluss vom 22. Juli 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze und auf Artikel 101 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Zivilluftfahrt.

Der Subventionsanspruch wird im Bundesbeschluss 1945 für die Flughäfen Basel, Genf, Zürich und Bern ausdrücklich festgehalten, so dass ein eigentlicher Rechtsanspruch auf Bundesleistungen besteht. Artikel 2 dieses Bundesbeschlusses legt die Höchstansätze für die Bundesbeiträge fest. Sie betragen 30 Prozent für Anlagen des kontinentalen und 35 Prozent für solche des internationalen Luftverkehrs. Die meisten Investitionen dienen aber in der modernen Luftfahrt beiden Sparten, so dass ein Mischhöchstansatz von 32,5 Prozent gehandhabt wird. In Absatz 2 des Artikels 2 des Bundesbeschlusses wird noch festgehalten, dass bei der Bemessung die finanzielle Lage des Empfängers mitzuberücksichtigen sei. In unserem konkreten Fall handelt es sich bei Genf, Basel und Zürich um finanzstarke Kantone im Sinne der Beitragszumessung.

In den 37 Jahren hinter uns liegender Subventionspraxis bezahlte der Bund total 425 Millionen Franken für den Flughafen Zürich, 101 Millionen für Genf-Cointrin und 46 Millionen für Basel-Mülhausen. Dem Parlament wurde für jedes Projekt eine Einzelbotschaft unterbreitet. Dass mit diesem bisherigen «Aufarbeiten» der meist komplexen betrieblichen, architektonischen und ingenieurmässigen Gegebenheiten, dem Einbau in die kantonale Finanzplanung mit eventueller Volksabstimmung und in der Folge Unterbreitung der zugehörigen bundesrätlichen Botschaft an das Parlament – mit Vorberatung durch die Kommissionen – sehr viel Zeit verlorenging, ist klar.

Wenn der Flughafenhalter mit diesem komplizierten Verfahren und einem verzögerten Baubeginn nicht zuwarten konnte oder nicht zuwarten wollte, verlor er grundsätzlich den Anspruch auf Subventionierung desjenigen Teils, der bis zum Abschluss des parlamentarischen Bewilligungsverfahrens bereits ausgeführt war. Im Zuge der zeitweise hohen Teuerungsraten ergaben sich für die projektierten

Investitionen zulasten der Flughafenbehörden ausserordentlich negative Aspekte, indem wesentliche Beträge des endlich gesprochenen Subventionsanteiles von der inzwischen eingetretenen Teuerung weggefressen wurden.

Aus diesen ungunstigen Erfahrungen hat der Bundesrat, in Verbindung mit den Flughafenhaltern, die einzig richtige Konsequenz gezogen und unterbreitet uns erstmals eine Sammelbotschaft mit dem Investitionsplan über fünf Jahre und den entsprechenden Baukosten.

Die Aufarbeitung aller dieser Bauprojekte für die drei Landesflughäfen im Zeitraum 1981 bis 1985, ihre Überprüfung auf Dringlichkeit und Subventionsberechtigung, erforderte ausgedehnte Gespräche und Vorbereitungsverhandlungen. Es ist deshalb kaum verwunderlich, dass die Botschaft erst dieses Frühjahr vorgelegt werden konnte. Damit befinden wir uns aber bereits im zweiten Jahr der fünfjährigen Anwendungsdauer. Diese unschöne und für die vielen dringlichen Vorhaben hinderliche Verspätung musste bei der Systemumstellung von Einzelvorlagen auf die Sammelbotschaft wohl in Kauf genommen werden.

Das gemeldete subventionsberechtigte Bauvolumen beträgt rund 800 Millionen Franken. Dem steht der für diesen Zweck eingesetzte Budgetposten des Finanzplanes 1981 bis 1983 gegenüber und ein Betrag gemäss Perspektiven des Bundeshaushalts für die Jahre 1984 und 1985. Der Bundesrat legt dar, dass es sich um rund 110 Millionen Franken handelt. Bei linearer Verteilung der in etwa gleichwertiger Bedeutung stehenden Flughafen-Ausbauprojekte würde sich ein Schlüssel von rund 13,5 Prozent ergeben. Der bisherige durchschnittliche Satz betrug aber 29 Prozent. Der Betrag in Franken für die kommenden fünf Jahre ist trotzdem höher als derjenige der zurückliegenden Fünfjahresperiode. Durch die Massierung von Projekten muss nun zwangsläufig der Ansatz im einzelnen – bedingt durch den vorgegebenen Kreditrahmen – drastisch reduziert werden. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass sich ein äusserst hartes Seilziehen schon bei der Ausarbeitung der Botschaft und nun auch in der Beurteilung durch die vorbereitenden Kommissionen der beiden Räte ergeben hat.

In Anbetracht des ungleichen Ausbauzustandes – Zürich ist eindeutig am umfassendsten installiert – glaubte der Bundesrat diesem Umstand auch dann eine gewisse Bedeutung beimessen zu müssen, wenn von Anfang an klar war, dass der Ausbauzustand kein eigentliches Subventionskriterium sein könne. Das Resultat der gerade in diesem Punkt eingehenden Kommissionsberatungen lag schlussendlich in Richtung Zustimmung zum Bundesrat, allerdings mit dem nachdrücklichen Hinweis, dass es sich um eine einmalige und ausserordentliche Übergangsmassnahme handeln müsse.

Die Beurteilung der Differenzierung mit Bezug auf ihre frankenmässige Auswirkung ergibt keine spektakulären Zahlen. Ich will sie Ihnen kurz vorführen. Für diese Fünfjahresperiode würden erhalten: Basel mit der ausbaubezogenen Differenzierung 10,7 Millionen (ohne 7,9), Genf mit Differenzierung (also nach Vorschlag Bundesrat) 58,9 Millionen gegenüber 48,7 und Zürich – leider, einer musste ja schlussendlich zum Vorteil der Begünstigten schlechter wegkommen – 40,5 Millionen anstatt 53 Millionen.

Sie können der Botschaft entnehmen, dass in den Vorbereitungen weder mit Genf noch mit Zürich eine Einigung erzielt werden konnte. Wir haben deshalb heute, in Würdigung aller Faktoren, einen möglichst sinnvollen Entscheid zu treffen, dem sich die Betroffenen dann mit mehr oder weniger Nebengeräuschen werden fügen müssen.

Lassen Sie mich noch einmal vereinfachend und zusammenfassend präzisieren: Genf lehnt den Vorschlag eines um rund 10 Millionen erhöhten Subventionsbetrages als völlig ungenügend ab, und Zürich glaubt, mehr oder weniger willkürlich bestraft zu werden durch die differenzierungsbedingte Kürzung um etwas mehr als 12 Millionen Franken.

Das Naheliegendste und Einfachste, das der Bundesrat in dieser Situation hätte tun können, wäre in einer Aufstokkung des Subventionsbetrages gelegen. Im Hinblick auf die mehrfach vom Parlament verlangte absolute Härte in

Sachen Ausgabendisziplinierung hat sich sowohl der Departementschef als auch der Gesamtbundesrat für diesen – wie zu befürchten war – unpopulären Weg entschieden und sich konsequent an den für diese Sparte vorgesehenen Kreditrahmen gehalten.

Gestatten Sie mir eine vielleicht unbequeme Gewissensfrage: Nach was hätten sich in Zukunft unsere Verwaltung und der Bundesrat ausrichten, wenn wir die von uns erteilten Sparaufträge im Moment, wo sie zu greifen beginnen, unbekümmert aus den Angeln heben wollten? Es sei hier nicht verschwiegen – die Botschaft deutet es im übrigen auch an –, dass, um die 109 Millionen Bundesbeiträge zusammenzukratzen, sogar die beiden Rechnungsjahre 1986 und 1987 «angezapft» werden müssten! Dies mit der eventuell stichhaltigen Spekulation, dass in der zweiten Fünfjahresperiode 1986 bis 1990 dann etwas weniger Vorlagen angemeldet werden und man die Jahresquote der Bundesbeiträge trotzdem noch für zwei Jahre in der bisherigen Höhe belassen würde. Unbestritten dürfte aber sein, dass bis zum Inkrafttreten des Bundesbeschlusses gut und gern 15 bis 20 Millionen Franken Teuerungsanteil auch auf den Bundesbeitrag entfallen werden, so dass zur Auslösung der durch uns zu beschliessenden Subventionsprozentsätze diese Mehrmillionen auf jeden Fall zusätzlich aufgebracht werden müssen. Die in der Botschaft enthaltenen Baukosten stammen aus dem Jahre 1980.

Wenn wir an die Konsequenzen und die unbestreitbare Signalwirkung unserer zu treffenden Beschlüsse auf den Transferbereich denken, dann dürfte es uns nicht allzu schwerfallen, den unabänderlichen Gegebenheiten gerecht werdende Entscheide zu fällen.

Zum Schluss: Warum hat nun aber die Kommission – trotz diesen Darlegungen – mit Mehrheit eine bescheidene Aufstockung des Bundesbeitrages gutgeheissen? Wir konnten uns der Einsicht und den Darlegungen unserer Kollegen aus den Flughafenkantonen nicht völlig verschliessen, wonach es für diese immer schwieriger wird, die ihnen zufallenden Aufgaben den Kantonsbürgern schmackhaft zu machen. Verschiedenste mit dem Flughafenstandort zusammenhängende Immissionen werden von verschiedensten Interessenskreisen hochgespielt und die referendumpolitischen Risiken und Zufälligkeiten wachsen von Vorlage zu Vorlage. Diese nicht ungefährliche Entwicklung kann uns bei der wachsenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der in Frage stehenden Flughäfen nicht gleichgültig sein. Im Sinne eines vertretbaren Kompromisses glauben wir, dass eine kleine Anpassung der Bundesanteile für die Fünfjahresperiode um total rund 10 Millionen Franken zu verantworten wäre. Die dadurch bedingten konkreten Auswirkungen auf die einzelnen Positionen finden Sie in den Anhängen 1 bis 3 unserer Fahne.

Mit dieser Geste soll zum Ausdruck gebracht werden, dass wir einen Beitrag für eine eidgenössische Luftfahrtpolitik, die ohne leistungsfähige Flughäfen undenkbar, ja sagen wir ruhig, sinnlos wäre, leisten wollen und auch können. Eine Erhöhung der Jahresquote, wie wir sie Ihnen vorschlagen, in der Grössenordnung von je rund 2 Millionen Franken, bedeutet keinen unüberlegten Ausgabendurchbruch. Der Zusatzbetrag liegt eindeutig im Streubereich der jeweiligen Budgetierung.

Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsmehrheit, auf die Vorlage einzutreten und dann beim Artikel 1 Absatz 2 der Mehrheit zuzustimmen.

M. Pedrazzini, rapporteur: L'examen, par la commission, du message concernant l'octroi des subventions pour le programme d'aménagement des aéroports de Bâle, de Genève et de Zurich a eu lieu lors des séances des 21, 22 et 29 avril. Les membres de la commission ont reconnu la nécessité absolue d'exécuter les travaux prévus. Le développement continu de l'aviation civile requiert des installations techniques et d'accueil toujours plus perfectionnées. Les aéroports de Bâle, de Genève et de Zurich, ainsi que notre compagnie d'aviation nationale, la Swissair, jouissent d'une renommée mondiale d'organisation, de précision et de sûr-

été. Cette position d'avant-garde a été en grande partie obtenue grâce à l'esprit d'initiative des cantons de Zurich et de Genève qui, en assumant des prestations nationales, ont déchargé la Confédération des dépenses qu'elle aurait peut-être dû affronter, comme cela a été le cas pour l'aménagement des réseaux ferroviaire et routier.

Le message énumère les travaux prévus de 1981 à 1985. Sur la base d'un accord établi en 1980 entre le Conseil fédéral et les cantons aéroportuaires, c'est la première fois que les projets de construction de trois aéroports, faisant l'objet d'une demande de subvention, sont regroupés et comprennent une période de réalisation de cinq ans. Le total des investissements prévus de 1981 à 1985 se chiffre à environ 800 millions de francs, dont 58 pour l'aéroport de Bâle, 360 pour Cointrin et 390 à peu près pour Kloten.

Sur la base de l'arrêté fédéral de 1945 concernant le développement des aérodromes civils et sur la base de l'article 101 de la loi sur la navigation aérienne, la Confédération accorde des subventions sur les montants des travaux exécutés. Le taux maximal des subventions a été fixé à 30 pour cent pour les frais destinés au trafic continental et à 35 pour cent pour ceux destinés au trafic intercontinental. En règle générale, un taux de 32,5 pour cent a été appliqué. De 1945 à 1980 le total des subventions allouées par la Confédération a été de 570 millions de francs sur un investissement total d'environ 2 milliards de francs. L'aéroport de Bâle a reçu une subvention de 46 millions, Genève-Cointrin de 101 millions sur une dépense de 326 et Kloten de 425 millions sur un total de 1,47 milliard investi.

Pour la réalisation des constructions prévues dans le message, le Conseil fédéral propose, pour l'octroi des subventions, l'application des taux réduits et précisément pour les installations de sécurité aérienne, 20 pour cent pour Bâle et Genève et 18 pour Zurich. Pour le reste des installations, 18 pour cent pour Bâle et Genève et 14 pour Zurich. En plus, 10 pour cent pour les installations de la Swissair et celles de la société immobilière de Zurich-Kloten. Vous savez que depuis 1931, la société immobilière de Zurich-Kloten est chargée par le canton de projeter, construire et gérer les immeubles de l'aéroport.

Avec les pourcentages cités, le canton de Bâle obtiendrait pour son aéroport une subvention d'un peu plus de 10 millions de francs. Pour le développement de l'aérogare de Genève, le canton obtiendrait des subventions de 56 millions et la Swissair, une subvention de 1,8 million. Pour l'aménagement de l'aéroport de Zurich, le canton obtiendrait presque 7 millions (le canton prend à sa charge 48 millions), la société immobilière 23 millions (sur 327 investis) et la Swissair à peu près 10 millions.

L'état critique – si vous voulez précaire – des finances fédérales et le respect du plan financier – je vous rappelle l'arrêté fédéral du 20 juin 1980 – ont imposé au Conseil fédéral une réduction massive des taux de subventionnement. En outre, le Conseil fédéral estimant que les aéroports de Bâle et de Genève ont un certain retard à rattraper, propose une diversification des taux. La proposition du Conseil fédéral n'a pas rencontré le consentement unanime de la commission, loin de là! Preuve en sont les nombreuses propositions d'amendements qui seront peut-être présentées et le fait qu'en votation finale le message n'a été approuvé que grâce à la voix prépondérante du président. Quelles sont les raisons du mécontentement des cantons de Genève et de Zurich? Pour le canton de Genève, le Conseil d'Etat, dans son «argumentaire» du 7 avril dernier, précise que le canton devra investir pour son aéroport plus de 500 millions de francs au cours des dix prochaines années. Le Conseil d'Etat estime qu'en fonction de la tâche nationale que le canton accomplit, le pourcentage des subventions fédérales ne devrait pas être réduit, mais, au contraire, augmenté. Considérant la politique en matière de transports et le rapport de la commission pour une conception globale, le Conseil d'Etat trouve absolument insuffisant l'effort prévu par la Confédération dans le plan financier en faveur des trois aéroports. Le Gouvernement genevois propose l'institution d'une période transitoire durant laquelle le

canton pourrait rattraper l'aéroport de Zurich qui a pu réaliser des ouvrages subventionnés au taux de 32,5 pour cent. Ces travaux concernent la réfection de la piste principale, la construction de la halle de fret et l'agrandissement de l'aérogare destinée aux passagers. Le Conseil d'Etat de Genève qui demande la réalisation des ouvrages mentionnés avec un taux de 32,5 pour cent estime avoir droit à l'égalité de traitement avec Zurich-Kloten et cela aussi afin de ne pas être obligé d'imposer aux utilisateurs des prix de location supérieurs à ceux pratiqués à l'aéroport de Zurich. L'autorité cantonale de Zurich, par contre, relève que la proposition du Conseil fédéral crée une discrimination du canton et de l'aéroport de Kloten. Considérant que le canton assume une tâche qui pourrait incomber à la Confédération, Zurich se demande avec quelle justification le Conseil fédéral a appliqué les taux différenciés pour les trois aéroports. En outre, Zurich signale que la drastique réduction des taux de subvention risque d'entraîner des conséquences fâcheuses. A ce propos, il convient de mentionner la proposition de renvoi au Conseil fédéral qui a été faite au sein de la commission, par le conseiller national Künzi, proposition qui a été repoussée par 12 voix contre 8. Devant les propositions du Conseil fédéral, le canton de Zurich et la société immobilière de l'aéroport se sentent discriminés; les cantons de Bâle et Genève – Genève surtout – retiennent qu'on leur porte préjudice.

Mais, la proposition du Conseil fédéral est linéaire et conforme à l'arrêté de 1945. Celui-ci retient que lors de l'octroi de subventions, il faut tenir compte de la situation financière de la Confédération et du bénéficiaire.

Le Conseil fédéral a considéré la situation financière de la Confédération. Le plan financier prévoit à titre d'aide aux aéroports des crédits disponibles de 13 millions en 1982, de 21 millions en 1983, de 24 millions en 1984 et de 25 millions pour chacune des années 1985 à 1987.

L'octroi d'une subvention globale de 110 millions pour les trois aéroports et du renchérissement d'à peu près 20 millions qui est intervenu depuis l'année passée semble ainsi assuré. Accorder des subventions supérieures dans le sens des amendements proposés constituerait un précédent dangereux.

Le plan financier de la Confédération et l'ensemble des prévisions établies pour la période allant jusqu'à 1985 prévoient pour cette année-là un déficit d'environ 1,9 milliard de francs, qui, à la faveur de l'introduction des nouveaux impôts, pourrait être réduit à un milliard. Il faut cependant accoler aux nouveaux impôts un gros point d'interrogation parce qu'il s'agit de l'ICHA sur l'énergie, de l'imposition des avoirs fiduciaires et de la taxation du trafic lourd. Etant donné ces perspectives peu rassurantes, le Conseil fédéral doit respecter le mandat que les Chambres lui ont donné concernant à l'assainissement des finances de la Confédération. La majorité de la commission a été de cet avis.

En ce qui concerne la différenciation des taux appliqués pour le subventionnement des trois aéroports, il semble justifié de reconnaître un avantage, au demeurant très limité, à ceux de Genève et de Bâle.

Votre commission a examiné les différentes propositions d'amendements et a retenu celle de M. Widmer, qui, opposée lors de la votation à celle du Conseil fédéral, a obtenu 15 voix contre 6.

La proposition que la commission vous demande d'adopter à titre de compromis vise à augmenter de 750 000 francs la subvention en faveur de l'aéroport de Bâle, de 4,8 millions celle pour l'aéroport de Genève et de 4,2 millions celle pour l'aéroport de Zurich. Le montant total des subventions serait ainsi porté de 109 à 119 millions environ. Compte tenu du renchérissement de 20 millions que le Conseil fédéral propose de prendre en considération à l'article premier, 4^e alinéa de l'arrêté, le montant total des subventions serait de 138 millions, donc supérieur de 28 millions aux prévisions contenues dans le plan financier.

La majorité de la commission vous demande d'adhérer au compromis qu'elle vous a soumis.

M. Kohler Raoul: Nous avons rarement eu affaire à un projet de distribution de subventions qui fasse autant de mécontents. Les subventions, semble-t-il, devraient faire des heureux; ici ce n'est apparemment pas le cas. Les surenchères auxquelles se sont livrées notre commission et la commission du Conseil des Etats nous causent quelque souci car elles débouchent sur une augmentation sensible des subventions proposées par le Conseil fédéral alors que nos finances fédérales sont en très mauvais état.

Pour ma part, j'ai quelque peine à comprendre pourquoi il est indispensable que la Confédération subventionne l'aménagement des aéroports alors qu'elle n'a pas les moyens de le faire et qu'elle n'y est pas tenue.

La commission pour la conception globale suisse des transports, dans ses quarante recommandations au Conseil fédéral, traite, à la recommandation n° 20, du financement du système des transports et elle déclare: «Les usagers du système des transports doivent en principe couvrir eux-mêmes les coûts qu'ils occasionnent», ce qui signifie que les usagers des transports par avion, par exemple, doivent entre autres couvrir les frais d'aménagement des aéroports. Cela n'est-il pas raisonnable? Le Conseil fédéral lui-même, dans son message, précise que «les tarifs d'usage des aéroports devront être établis de manière que l'infrastructure couvre elle aussi ses coûts». Mais il ajoute, et je le regrette, que l'«on ne peut pas encore prévoir quand d'éventuelles décisions à ce sujet déploieront leur effet» et que, «pour l'instant, il convient d'appliquer le droit actuel fixé dans l'arrêté fédéral de 1945».

Pour quelle raison, Monsieur le Conseiller fédéral, alors que l'on vous presse de faire des économies, n'avez-vous pas appliqué en l'occurrence le principe de la couverture des frais par les usagers, ce qui aurait permis de faire l'économie de plus de 100 millions de francs? Et quand le Conseil fédéral entend-il appliquer le principe de la couverture des frais des aéroports par les usagers à l'avenir? Nous pensons, quant à nous, que le moment est maintenant venu de le faire.

D'une communication digne de foi – vous l'avez reçue, je pense – nous apprenons que la contribution fédérale à l'aéroport de Zurich, soit 425 millions de francs jusqu'à présent, correspond à une aide d'environ 4 francs par passager ayant emprunté cet aéroport, alors que cette aide ne s'élève qu'à 1 franc 80 par passager à Genève pour environ 100 millions de francs d'investissements.

Ainsi donc, si nous avions renoncé à allouer des subventions aux aéroports de Genève ou de Zurich, les passagers de Zurich auraient vu leur billet d'avion majoré de 4 francs et ceux de Genève de 1 franc 80.

La subvention de plus de 100 millions de francs qu'il nous est demandé d'accorder permettra d'abaisser le prix du billet d'avion d'un franc ou peut-être moins. Alors que nous avons tant de peine à rétablir l'équilibre de nos finances, est-ce raisonnable de subventionner nos aéroports à raison de plus de 100 millions de francs, lorsque l'on sait que ces subventions permettront d'abaisser le prix du billet d'avion de quelques dizaines de centimes? Les passagers ou les usagers des aéroports ne sont-ils pas en mesure d'assumer eux-mêmes ce supplément de prix? Compte tenu des prix des billets d'avion, ce supplément passerait inaperçu. C'est la raison pour laquelle j'ai fait une proposition de renvoi qui a pour but de mettre un frein à ce type de subvention évitable. Il y aura lieu bien sûr de tenir compte aussi du retard dans le développement des aéroports de Bâle et de Genève par rapport à celui de Zurich et des prestations versées jusqu'à présent aux uns et aux autres. Je vous invite à soutenir ma proposition de renvoi.

M. Riesen-Fribourg: Au nom de la commission des finances, je suis chargé de vous présenter la déclaration suivante:

1. Après avoir entendu un rapport circonstancié de sa section IV, Département des finances, la commission est inquiète à propos de l'évolution de la politique financière qui

découle de diverses décisions prises soit par notre Conseil, soit par ses commissions.

2. Si en théorie le rétablissement de l'équilibre budgétaire est un objectif incontesté et prioritaire pour tous les membres du Parlement, en pratique, il est impossible d'avancer sur la voie de sa réalisation.

3. En ce qui concerne le meilleur résultat des comptes de 1981 par rapport au budget, nous ne devons pas perdre de vue qu'il ne peut s'agir que d'un phénomène passager. Des déficits plus grands se dessinent avec une certitude absolue et angoissante.

4. Depuis 1975, les Chambres ont imposé au Conseil fédéral une politique stricte d'économie. Le gouvernement s'est conformé dans toute la mesure du possible aux directives d'économie décidées par le pouvoir législatif. Ceci est particulièrement le cas en matière de blocage du personnel.

5. Le Conseil fédéral a présenté plusieurs projets pour des recettes nouvelles, indispensables au rétablissement de l'équilibre budgétaire. Actuellement, tous ces projets sont enlisés dans le maquis d'un trop grand nombre de commissions. La commission des finances ne peut, dans ces conditions, exercer l'influence qui devrait être la sienne dans le ménage financier fédéral. Les responsabilités n'ont jamais connu pareille dilution!

6. Lors des discussions sur le budget de 1982, vous avez adopté par 77 voix contre 42, la motion suivante: plan financier 1983 – le Conseil fédéral est invité à revoir le plan financier et à soumettre au plus tard avec le budget 1983 un rapport et des propositions exposant par quelles autres interventions efficaces dans la structure des tâches de la Confédération, il entend parvenir à l'équilibre budgétaire au cours de la prochaine législature et, en particulier, comment il compte faire pour mieux maîtriser les divers mécanismes des dépenses.

7. La commission ad hoc nous propose maintenant d'augmenter de 9,6 millions, soit de près de 10 pour cent, les subsides proposés par le Conseil fédéral pour les aéroports.

8. Cette proposition d'augmentation va à l'encontre du plan financier. Elle est une hypothèque prise sur un futur programme complémentaire d'économie et elle constitue une incitation au gonflement général des dépenses.

9. La commission des finances se distance formellement des propositions qui nous sont faites maintenant et de toutes les démarches analogues qui se préparent, car la commission est consciente que l'ouverture des vannes sera difficilement réversible. La commission précise qu'il ne s'agit pas principalement des aéroports mais qu'il s'agit au contraire de l'application d'une politique financière cohérente.

10. La commission des finances a d'ores et déjà fixé une séance spéciale au cours de laquelle elle s'efforcera d'établir clairement les priorités financières qui devraient maintenant s'imposer. La commission vous informera dès que possible du résultat de ses travaux.

Chopard: Ich spreche hier für die sozialdemokratische Fraktion. Wir befürworten grundsätzlich das Bauprogramm 1981 bis 1985 und damit den vorgesehenen Ausbau der Flughäfen Basel, Genf und Zürich. Wir befürworten auch nach wie vor Bundesbeiträge an die vorgesehenen Bauprogramme. In diesem Sinne sind wir für Eintreten auf die Vorlage.

Die Anträge der nationalrätlichen Kommission haben wir eingehend diskutiert. Wir berücksichtigten dabei, dass die Teuerung von 1980 bis heute in den vorgelegten Zahlen des bundesrätlichen Antrages nicht berücksichtigt ist. Die Teuerung beläuft sich auf etwa 19 bis 20 Millionen Franken. Um diesen Betrag überschreiten wir in jedem Fall die verfügbaren Mittel. Die bundesrätlichen Anträge werden effektiv demzufolge 129 Millionen Franken ausmachen. Davon sind nach Finanzplan nur 110 Millionen Franken eingesetzt, eventuell sogar 102 Millionen Franken, je nachdem ob die

linearen Kürzungen weitergeführt werden oder nicht. Wenn sie weitergeführt werden, dann sind eventuell nur 102 Millionen Franken gedeckt. Es ergibt sich somit auf jeden Fall ein Fehlbetrag von etwa 20 Millionen Franken.

Im Namen einer grossen Mehrheit unserer Fraktion beantrage ich Ihnen deshalb, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen des Bundesrates zuzustimmen, d. h. in Artikel 1 für den Flughafen Basel-Mülhausen 10,734 Millionen zu geben, für den Flughafen Genf dem Kanton Genf 56,359 Millionen und der Swissair 1,79 Millionen, für den Flughafen Zürich dem Kanton Zürich 6,88 Millionen, der Flughafen-Immobilienengesellschaft 23,7 Millionen und der Swissair 9,88 Millionen. Damit bewegen Sie sich mit einer Differenz zum Finanzplan an Mehrausgaben von – wie erwähnt – rund 19 bis 20 Millionen Franken. Unsere Fraktion vertritt mehrheitlich die Meinung, dass das genügt.

Ich beantrage Ihnen deshalb, diesen Anträgen zuzustimmen, den Rückweisungsantrag und auch alle weitergehenden Anträge abzulehnen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auf die Anträge der sozialdemokratischen Fraktion einzutreten und ihnen zuzustimmen.

Rüttimann: Auch die CVP-Fraktion hat Eintreten auf diese Vorlage beschlossen und sich mit einem Stimmenverhältnis von 1 zu 5 für die bundesrätliche Lösung (den Minderheitsantrag) ausgesprochen.

Diese Mitteilung mag die zahlreichen Kommissionsmitglieder aus den Kantonen Zürich, Genf und Basel auf den ersten Blick erstaunen. Uns geht es aber keineswegs darum – das möchte ich vorausschicken –, eine föderalistischen oder zwischenkantonalen Grabenkrieg, im konkreten Falle wohl eher einen Luftkrieg, heraufzubeschwören. Die Richtschnur für unseren klaren Entschluss waren nur die Einhaltung des Finanzplanes 1981/1983 und die anschließenden Perspektiven des Bundeshaushaltes 1984/85. Das Parlament selber hat vor einiger Zeit, wohl eindeutig unter dem Druck des Volkes, dem Bundesrat den Sparbefehl aufgedrungen. Die Fraktion der CVP hat ihn unterstützt und nimmt diesen Sparbefehl auch weiterhin ernst. Wir kommen aber um den Eindruck nicht herum, die sogenannte gefundene Milliarde der Rechnung 1981 lasse verschiedene Parlamentarier in den Sparbemühungen etwas flügelarm werden. Dazu besteht aber absolut kein Anlass. Auch damit ist ja bekanntlich die Rechnung 1981 noch nicht ausgeglichen, ganz abgesehen davon, dass auch noch die aufgetürmten Schulden der letzten zehn Jahre irgendwann einmal abgetragen werden sollten.

Unsere Fraktion kam auch um ein gewisses Kopfschütteln nicht herum, dass ausgerechnet die freisinnigen Kommissionsmitglieder *unisono* für die Erweiterung des Rahmenkredits, also für die Sprengung des Finanzrahmens, eingestanden sind, obwohl sich ihre Partei gerne immer wieder als Vater der Sparanstrengungen anpreist. Wir haben die Sparpolitik nicht so verstanden, dass man ausgerechnet bei den finanzstärksten Kantonen über den eigenen Schatten springt und der Sparphilosophie den Rücken kehrt. Sollen denn die übrigen Kantone, die ein weit geringeres Pro-Kopf-Einkommen ausweisen, noch vermehrt an die Strippe genommen werden? Das wäre allerdings ein verheissungsvoller Ausblick auf die neue Aufgabenteilung oder konkret auf die Verlängerung der Sparbeschlüsse.

Wenn nun einerseits der Gesamtrahmenkredit als zu niedrig taxiert und die unterschiedlichen Prozentsätze als ungerecht verschrien werden, so ist darauf zu sagen, dass 109 Millionen Bundesbeiträge einerseits nicht nichts sind und die differenzierten Prozentsätze ein lobenswerter Versuch des Bundesrates, dem unterschiedlichen Ausbaustand der Flughäfen Rechnung zu tragen. Eine Senkung von Subventionssätzen aus der Not des Sparens heraus bedeutet nun einmal eine Härte. Dies haben seit zwei Jahren auch andere Kantone und Tausende von Einzelsubventionen an der eigenen Haut erfahren müssen. Ein Beispiel: Mit den Sparbeschlüssen 1980 wurden die Bundesbeiträge an die Tierseuchenbekämpfung der Kantone gänzlich gestrichen. Die Ostschweizer Kantone zum Beispiel haben bisher die soge-

nannte Buchstabenseuche nicht ausgemerzt. Andere Kantone haben dies mit Bundesbeiträgen getan. Die Ostschweizer werden also wegen dieser Zeitverzögerung ebenfalls ungleich behandelt.

Ich sage nochmals: Es geht hier weder um Neid, um Missgunst gegenüber den wirtschaftlich prosperierenden Flughafenkantonen noch um mangelnde Solidarität. Natürlich liegt der Ausbau und Betrieb von Flughäfen im nationalen Interesse. Die betreffenden Kantone führen ihn in diesem Interesse aus, aber wohl nicht zu ihrem Schaden. Problematisch ist zwar der Fluglärm und der Zubringerverkehr, der in den letzten Jahren angewachsen ist. Aber ansonsten würden die Flughafenkantone ihre Flughäfen wohl kaum mehr hergeben. Auch die Nachbarkantone sind aber von den Inkonvenienzen des Flugbetriebes betroffen, ohne an den Landegebühren zu partizipieren. Ich denke etwa an das Gebiet der Lägern, des Heitersbergs, des Surbtals im Kanton Aargau innerhalb der Abflugschneisen des Flughafens Zürich oder des Randgebietes im Kanton Schaffhausen als Warteraum für die Grossflugzeuge.

Wir sind also der Auffassung, dass nach wie vor die Flughafenhalter Bundesbeiträge erhalten sollen. Es drängt sich aber nicht auf, dass ausgerechnet in diesem Falle wir unseren dem Bundesrat erteilten Sparbefehlen selbst untreu werden. Wir sind auch der Meinung, dass der Vermittlungsantrag der Kommissionsmehrheit, der 10 Millionen über den bundesrätlichen Antrag hinausgeht, den Ausbruch aus den Sparbemühungen nicht rechtfertigt. Im Auftrag der CVP-Fraktion beantrage ich Ihnen deshalb, der Minderheit der Kommission, d. h. dem bundesrätlichen Kreditantrag von 109 Millionen, zuzustimmen.

Kunz: Im Auftrag der freisinnigen Fraktion beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage, und in der Detailberatung bei Artikel 1 beantrage ich Ihnen Zustimmung zu der Fassung des Bundesrates.

Herr Rüttimann, die Flughäfen in der Schweiz sind heute in der gleichen Situation, wie es früher Henker, Schinder und Dirnen waren. Jedermann beansprucht ihre Dienste, aber sie sind verfermt und teilweise ehrlos. An dieser schweizerischen Stimmung ist unsere Fraktion nicht vorbeigegangen, ist sie doch ein Teil des Schweizervolkes. Dabei hat sie allerdings gewisse Bedenken gehabt. Sie ist aber der Auffassung, Eintreten sei hier gerechtfertigt, denn wir haben eine ganz bestimmte Gesetzgebung zu berücksichtigen, den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze und das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Zivilluftfahrt. Diese Gesetze gilt es auch für unseren Rat zu berücksichtigen. Wenn wir diese Gesetze nicht mehr mögen, wenn wir sie als falsch, als überholt betrachten, müssen wir den Weg über die Gesetzesänderung gehen, sonst, wenn wir das nicht tun, kommen wir ganz nahe an die berühmte doppelte Legalität von Herrn Jean Ziegler, der die Gesetze nur dann akzeptieren will, wenn sie ihm selber passen. Aus diesem Grunde glauben wir nicht, dass dem Rückweisungsantrag unseres Kollegen aus der gleichen Fraktion Nachachtung verschafft werden kann. Wenn man derartige Beiträge als falsch erachtet, muss man den Weg über die Revision der betreffenden Gesetze gehen.

Wir haben natürlich auch Bedenken. Wir haben Bedenken, was die Gesamtaufwendungen betrifft. Sehen Sie, es steht ja ein Aufwand für die Jahre 1981 bis 1985 von 812 Millionen Franken zur Diskussion, ohne Teuerung. Dieser Aufwand ist vorhanden, er ist unbestritten, wir haben damit zu rechnen. Wir haben den Glücksfall, dass wir endlich aus der bisherigen Phase der Zufälligkeiten in die Phase der Voraussicht eintreten und nun wissen wollen, welche Aufwendungen auf uns zukommen. Wir haben diese Aufwendungen für 1981–1985 berechnet bekommen; diese Aufwendungen von 812 Millionen Franken kannte noch niemand, als wir den Finanzplan machten. Das ist die grosse Schwierigkeit, in der wir uns befinden. Man kannte also diese Aufwendungen noch nicht, und wenn man sie gekannt hätte, als man den Finanzplan gemacht hat, dann wäre er wahrscheinlich

anders herausgekommen. Jetzt können wir nur den Weg über einen Abbau des Subventionssatzes gehen, und zwar über einen ganz massiven Abbau. Jene Kantone (beispielsweise Genf), die aufgrund der bisherigen Subventionssätze gerechnet und gestützt darauf ihre Abstimmungen durchgeführt haben, kommen jetzt in eine ganz, ganz schwierige Situation. Dafür müssen wir Verständnis haben. Die Situation wird um so heikler, als die öffentliche Meinung in diesen Flugplatzfragen immer negativer wird, und wenn man dann noch einmal mit Krediten vor die zuständigen Instanzen muss, weil der Bund seither seine Subventionssätze gewechselt hat, kommen diese Kantone in ganz heikle Situationen.

Dazu die Gesamtverkehrskonzeption. Nach der Gesamtverkehrskonzeption werden diese drei Landesflugplätze in Zukunft als eidgenössische Aufgabe zu betrachten sein, nicht als kantonale Aufgabe. Mit unserer Politik, die jetzt hier eingeschlagen wird, entfernen wir uns von diesem wichtigen Grundsatz der Gesamtverkehrskonzeption. Dabei ist die Frage des Selbsttragens der Flugplätze nicht berührt. Auch ich bin der Meinung, man sollte diesen Weg gehen; die Flugplätze sollen selbsttragend werden. Aber das braucht auch vom Bund aus wiederum Anpassungen der Tarifpolitik, der Vertragspolitik; es braucht gewisse Gesetzesänderungen, die man zuerst machen muss, bevor man hier einfach das Steuer herumwirft. Das sind Bedenken, die man haben kann. Es verstösst ein wenig gegen Treu und Glauben, wenn man hier diese Politik so abrupt ändert. Über die Abstufung möchte ich mich hier nicht äussern, sie steht ja jetzt weniger zur Diskussion.

Wenn man derartige Schönheitsfehler in der Vorlage in Kauf nehmen will, dann muss es schon triftige Gründe dafür geben, und diese triftigen Gründe sind jetzt schon von verschiedenen Rednern, vor allem vom Präsidenten der Finanzkommission, dargelegt worden. Der Bundesrat hat vom Parlament den Auftrag erhalten, ein Sparprogramm auszuarbeiten und einzuhalten und über den Auftrag hinaus, den er bereits erhalten hat, nach weiteren Sparmöglichkeiten zu suchen. Er hat dies hier strikte getan. Deshalb verdient er die Anerkennung des Parlamentes. Aber unser Rat muss zwischen diesen beiden Polen, zwischen den bestehenden Gesetzen und dem Sparauftrag, seinen Weg suchen. In unserer Fraktion – das möchte ich nicht verschweigen – besteht eine starke Minderheit, die für den Kompromissvorschlag Widmer eintritt. Mit diesem Kompromissvorschlag hat man zwar die Linie des Bundesrates nicht aufgegeben, aber man zeigt doch den Flugplatzhaltern den guten Willen, man zeigt Verständnis für ihre schwierige Situation und will nicht gar zu arg mit dem Holzhammer in das Getriebe hineinschlagen.

Nun haben wir die Lösung der mittleren Unzufriedenheit, die offenbar die Zustimmung der Ratsmehrheit finden wird, eine Unzufriedenheit, die bei den Flugplatzkantonen total ist, die aber doch immerhin die klare Linie des Sparauftrages weiterverfolgt, allerdings auf Kosten des Portemonnaies jener Kantone, die bis jetzt die Flugplätze betrieben haben und die nebst dem Raubzug auf ihr Portemonnaie für den Spott oder besser gesagt für den Fluglärm nicht noch speziell sorgen müssen.

Das sind im wesentlichen die Gründe, die unsere Fraktion zum Eintreten gebracht haben und in der Mehrheit zur Zustimmung zum Artikel 1 gemäss Antrag des Bundesrates. Um beim Mittelalter zu bleiben, das ich zu Beginn meines Votums bemüht habe, möchte ich sagen, dass wir damit jene Hexen gefunden haben, die für den Fluglärm verantwortlich sind, die drei Flugplatzkantone, die offenbar nun auch bezahlen sollen. Soweit zum Winter meines Missvergnügens; der glorreiche Sommer Yorks wird sich für die Flugplätze noch lange hinauszögern.

Widmer: Nachdem sich nun eine ganze Reihe von Fraktionsprechern an Sie gewendet haben, die nicht die Auffassung der Kommissionsmehrheit vertreten, wird es höchste Zeit, dass Sie wieder einmal eine Stimme für die Kommissionsmehrheit hören. Ich freue mich deshalb, Ihnen

sagen zu können, dass unsere Fraktion, die unabhängige und evangelische Fraktion, sich für den Kommissionsantrag ausspricht. Wir sind der Meinung, dass die Anträge des Bundesrates in dem Mass, wie Sie es ja schon gehört haben, also in bescheidenem Umfang, erhöht werden sollen. Persönlich möchte ich nicht verschweigen, dass ich eher dem Antrag von Herrn Landolt zustimme; aber ich glaube, dass es realistischer ist, wenn wir uns bei diesem Antrag der Kommissionsmehrheit finden.

Der Hauptgedanke, der uns zu diesem Antrag geführt hat, ist der, dass wir der Auffassung sind: In der ganzen Botschaft und auch in der Diskussion, die seither über dieses Thema geführt worden ist, wird die Bedeutung des Flugverkehrs für unser ganzes Land zu wenig gewürdigt. Es wird einer relativ kleinen Minderheit in diesem Land überlassen, mit der grossen nationalen Aufgabe der Verknüpfung unseres Landes mit dem internationalen Flugverkehr fertig zu werden. Aus dieser Perspektive ist es geradezu absurd, was mit diesen minimalen Abgeltungsbeträgen von seiten des Bundesrates vielleicht nicht bewusst, aber doch offenbar in der Praxis angestrebt wird, nämlich eine Kantonalisierung der drei grossen nationalen Flughäfen in unserem Land. Die Vorstellung – das muss man doch mit aller Deutlichkeit sagen –, den internationalen Flugverkehr und den Anschluss unseres Landes an diesen internationalen Flugverkehr nicht mehr als nationale Aufgabe zu betrachten, sondern als eine kantonale Aufgabe, ist schlechthin absurd. Es widerspricht dies auch total den Bemühungen um eine Entflechtung der kantonalen und der nationalen Aufgaben, die uns ja als permanente Herausforderung täglich unterbreitet wird. Es steckt dahinter sicher auch eine gewisse Missgunst gegenüber den grossen Flughafenkantonen Genf und Zürich, vielleicht in geringerem Masse gegenüber Basel. Dazu kommt die Meinung, die drei Kantone sollten diese Aufgaben allein bewältigen – uns übrige Schweizer gehe das ja nichts an.

Da haben die drei Betroffenen das legitime Recht, ihre Ansprüche auch geltend zu machen. Es ist insbesondere eine verbreitete Auffassung, dass der Besitz eines Flughafens für den betreffenden Kanton gewissermassen unbegrenzte Vorteile mit sich bringt; hier muss ich Ihnen sagen: das ist ein Irrtum. Die Vorteile sind eher sehr begrenzt. Nehmen Sie als praktisches Beispiel die Erreichbarkeit des Flughafens Kloten. Seitdem Kloten einen direkten SBB-Anschluss hat, seitdem es einen Taktfahrplan gibt, können Sie aus praktisch allen bedeutenden SBB-Stationen in der Schweiz jede Stunde an diesen Flughafen fahren. Ein Zürcher, der peripher im Kanton Zürich wohnt und der mit seinen Steuergeldern an den Ausbau dieses Flughafens beiträgt, hat weniger gute Verbindungen, wenn er in Wädenswil wohnt oder im Zürcher Oberland oder im Knonaueramt usw. Die Vorteile sind also durchaus begrenzt, und, was nun noch viel wichtiger ist, die Flughafenkantone haben ganz entscheidende Nachteile übernommen.

Die Flughafenkantone tragen Lasten, die dem ganzen Land dienen. Sie wissen alle, wenn Sie sich einigermaßen informieren, was für Lärmimmissionen vom Flughafen Kloten ausgehen, in welchem Mass die Bevölkerung, die um diesen Flughafen wohnt, in ihrem Alltag durch diesen Lärm beeinträchtigt wird. Es kommen die Abgase, es kommt der Zubringerverkehr zum Flughafen dazu, und die Behörden im Kanton Zürich, das kann ich Ihnen ohne Vorbehalt schildern, befinden sich in einer dauernden Auseinandersetzung mit den legitimen Forderungen der Bevölkerung. Wir sollten ihr behilflich sein, mit diesen Nachteilen des Flughafens zurechtzukommen. Man muss also mit aller Deutlichkeit sagen, die Flughafenkantone können diese nationale Aufgabe immer nur mit der Überwindung eines dauernden Widerstandes in der eigenen Bevölkerung bewältigen. Wir sind aber der Meinung, dass wir diese Aufgabe übernehmen müssen, weil das Flugwesen eine ganz wichtige Funktion für die Existenz unseres Landes erfüllt. Es ist leider viel zu wenigen bewusst – ich wende mich hier an die Bergkantone, die in so hohem Mass vom Tourismus profitieren –, dass der schweizerische Tourismus, der diesen Regionen

tatsächlich finanzielle Vorteile bringt, von einem Tag zum anderen zusammenbrechen müsste, wenn Zürich, Genf und Basel nicht den Zubringerdienst ihrer Touristen bewältigen würden. Die Schweiz kann ihre traditionelle Aufgabe, Drehscheibe in Europa zu sein, nicht erfüllen, wenn wir keine interkontinentalen Flughäfen mehr haben. Unsere Wirtschaft hängt in ganz hohem Masse von der Leistungsfähigkeit dieser Flughäfen ab. Die traditionelle Weltoffenheit unseres Landes könnte ohne diese Flughäfen nicht mehr verwirklicht werden.

Ich komme damit zu den abschliessenden Überlegungen und dem Sinn des Mehrheitsantrages. Es ist sicher so, dass die Botschaft des Bundesrates die legitimen Wünsche der Flughafenkantone – ich denke jetzt vor allem an Genf und Zürich – ungenügend berücksichtigt. Man hat – und wir haben Verständnis dafür – aus der heutigen Finanzlage heraus gesagt: wir können nicht mehr so viele Abgeltungsprozente geben wie bisher! Damit kommt aber eine tatsächlich ungerechte Situation zustande, und der Mehrheitsantrag versucht hier, eine gewisse, bescheidene Korrektur vorzunehmen. Natürlich ist es am Schluss Ermessensfrage, wie weit man bei dieser Korrektur gehen kann. Wir sind aber der Meinung, dass insgesamt 10 Millionen Franken an alle drei Flughafenkantone zusammen absolut vertretbar sind und die finanzielle Situation des Bundes nicht ernsthaft tangieren. Es handelt sich also um eine tragbare Mehrbelastung, und ich bitte Sie deshalb, auch im Namen unserer Fraktion, dem Mehrheitsantrag der Kommission zuzustimmen.

Linder: Die liberale Fraktion begrüsst die Absicht des Bundesrates, den Ausbau der drei schweizerischen Flughäfen nicht mehr wie bisher mit Einzelkreditvorhaben zu subventionieren, sondern das Parlament über ein zusammengefasstes Fünfjahresprogramm für Investitionen und Bauten beschliessen zu lassen. Die Liberalen sind sich auch darüber im klaren, dass mit den bisherigen Subventionssätzen nicht mehr weitergefahren werden kann. Und zu begrüssen ist wohl auch die Absicht des Bundesrates, nicht mit linear gekürzten Beiträgen weiterzufahren, sondern den Umfang der bisher auf die drei Flughäfen verteilten Subventionen zu berücksichtigen. Die in der Botschaft genannten Zahlen von 425 Millionen Franken für Zürich-Kloten, 101 Millionen Franken für Genf-Cointrin und 46 Millionen Franken für Basel sind an sich zahlenmässig höchst eindrucksvoll.

In der Botschaft beantragt der Bundesrat die Gewährung eines Gesamtkredites von 109,3 Millionen Franken für die drei Flugplätze. Durch die Differenzierung der Subventionsätze war das Aufeinanderprallen der Interessen vorprogrammiert, speziell zwischen Genf und Zürich. Hier möchte ich in erster Linie sagen, dass keinerlei Anlass besteht, von einem Gegensatz zwischen West- und Ostschweiz zu sprechen, sondern bestenfalls von einem solchen zwischen den Flughafenkantonen Genf und Zürich. Letzten Endes haben wir bei unserer Entscheidung nicht nur von den Interessen der Flughafenkantone auszugehen, sondern vor allem von denjenigen der Eidgenossenschaft. Alle drei Flughäfen – Herr Widmer hat das vorher deutlich unterstrichen – erfüllen nationale Aufgaben. Der Bundesrat hat dies auch von Anfang an anerkannt und deshalb den Ausbau der drei Flugplätze bis heute mit mehr als einer halben Milliarde Franken subventioniert. Der Bund ist heute weiter daran interessiert, dass alle Flughäfen denjenigen Ausbauzustand erreichen, den der schweizerische Luftverkehr im internationalen Vergleich benötigt. Er kann sich deshalb nicht vollständig von einer Mitfinanzierung zurückziehen. Allerdings muss der Bund seine Hilfe redimensionieren, d. h. er muss die künftigen Subventionen seinen finanziellen Möglichkeiten anpassen. Das Volk würde es kaum verstehen, wenn das Parlament den Bundesrat zwar laufend zum Sparen anhalten würde, aber dann im erstbesten Fall dem Bundesrat in den Arm fallen und beispielsweise bei den Flughäfen eine Ausnahme machen würde.

Dabei haben Sie der Botschaft zweifellos entnommen, dass auch künftig die Subventionstranchen betragsmässig ja gar

nicht kleiner werden als in der vergangenen Zeit, sondern nur hinsichtlich der Prozentsätze. So kann dem Bund auch nicht vorgeworfen werden, er versuche zur Unzeit, die Subventionsbeiträge zu kürzen. Es geht heute einfach darum, dass die stark erhöhten Bau- und Investitionskosten der drei Flughäfen nicht mehr zu den bisherigen Sätzen subventioniert werden können.

Bei einer solchen Satzkorrektur stehen natürlich diejenigen Flughäfen besser da, die ihren Ausbau mit Hilfe der 32,5-prozentigen Bundessubvention schon weit vorangetrieben haben. Genf und Basel können bei den Kosten, die ihnen bis zum Erreichen des Zürcher Ausbauniveaus entstehen, nicht mehr mit Bundessubventionssätzen von 32,5 Prozent rechnen. Sie müssen das hinnehmen, dürfen aber dabei damit rechnen, dass die Satzkürzungen unter Berücksichtigung aller Umstände differenziert vorgenommen werden. Dass auch der Beitrag an Zürich, das schliesslich – und das darf man nicht vergessen! – auch den Grossteil der ganzen Luftverkehrsimmissionen trägt, nicht unbillig gekürzt werden darf, liegt auf der Hand.

Was der Bund heute mit den vorgeschlagenen 109 Millionen an den Ausbau der drei Flugplätze vorschlägt, ist vertretbar und entspricht einer billigen Lösung. Die Liberalen haben daher Verständnis für den Minderheitsantrag III. Sie anerkennen indessen, dass der Vorschlag des Bundesrates wohl doch allzu rigoros ausgefallen ist und daher in einem bescheidenen Rahmen korrigiert werden kann. Ein substantieller Teil der liberalen Fraktion unterstützt daher den Antrag der Kommissionsmehrheit, der mit dem Mehrbetrag von 10 Millionen Franken – d. h. rund 2 Millionen Franken pro Beitragsjahr für alle drei Flugplätze – den Finanzrahmen des Bundes nicht sprengt, aber mit total 119 Millionen Franken doch extreme Härten ausgleichen kann.

Sollte der Rat indessen entgegen dieser grundsätzlichen Haltung die Ansicht vertreten, der Bund müsse trotzdem in den Jahren 1981 bis 1985 wesentlich mehr, als vom Bundesrat vorgeschlagen, für den Ausbau der drei Flughäfen ausgeben, so sind wir der Ansicht, dass dann vor allem den Bedürfnissen von Genf Rechnung getragen werden müsste. In der Eventualabstimmung würden die Liberalen daher dem Minderheitsantrag II den Vorzug geben.

Noch ein Wort zum Rückweisungsantrag Kohler. Herr Kohler hat seinen Antrag mit der relativ einfachen Überlegung begründet, es seien die Flughafenkosten inskünftig einfach auf die Benützer abzuwälzen. Herr Kohler, so einfach ist die Sache nicht, wie sie tönt. Ich würde sagen, wenn da die Sportflieger gemeint sind, könnte man vielleicht noch zustimmen. Aber welche Benützer visiert er an? Nur die schweizerischen Benützer oder eventuell auch die «bösen» Ausländer? Oder nur die schweizerischen Fluggesellschaften oder auch die ausländischen, die ja bekanntlich die schweizerischen Flughäfen rege benützen? Ist beispielsweise auch die Fracht gemeint? Das sind keine Benützer, das sind Pakete, das sind Frachttonnen mit internationalen Tarifen. Spricht er nur von Start- und Landegebühen? Glaubt er, man könne einfach von der Schweiz aus hier ein eigenes Regime einführen, unbekümmert, was die Welt auf den übrigen Flugplätzen an entsprechenden Gebühren auf ihren Flugplätzen erhebt? Sein Vorschlag verkennt total, dass wir es beim Flugverkehr mit demjenigen Verkehr zu tun haben, der am meisten internationalisiert ist, der die meisten Verbindungen auf sich vereinigt und in dem jede Bewegung eines Landes, einer Fluggesellschaft oder eines Flugplatzes Retorsionen in anderen Ländern zur Folge haben würde. Die internationalen Abmachungen können nicht einfach übergangen werden, wenn wir über diese Probleme hier sprechen.

Letzten Endes ist die Konkurrenzfähigkeit der Schweiz im Luftverkehr im Spiel. Wir sind ein Binnenland, Herr Kohler, und haben ein Interesse daran, dass wir auf dem Luftwege den Anschluss an die Welt sicherstellen. Ich glaube, was in der Schweiz auf diesem Sektor getan worden ist, sind Pionierleistungen der letzten und vorletzten Generation, von denen wir heute leben. Es kann aber heute nicht darum gehen, dass wir nun aus Kleinlichkeit sagen: Das, was wir

hier in der Schweiz tun, muss auf die Benützer, also die ganze Welt, abgewälzt werden. Da würden wir nun wirklich querliegen.

Ich glaube deshalb, dass der Rückweisungsantrag Kohler zu nichts führt als zu einer Verschiebung und einer neuen Botschaft; eine Lösung bringt die Rückweisung nicht. Ich beantrage deshalb, von der Rückweisung abzusehen.

Roth: Wahrscheinlich ist es Zufall, dass aus drei Fraktionen Aargauer die Fraktionserklärungen abgeben dürfen, und noch der grössere Zufall, dass alle drei zum gleichen Antrag kommen, nämlich dem Bundesrat zuzustimmen. Eine zweite Bemerkung: Wir haben im Aargau auch drei Flugplätze, nicht so grosse wie diejenigen, über die wir diskutieren, aber es sind drei: Birrfeld, Schupfart und Buttwil. Noch eine kurze Vorbemerkung zu Herrn Widmer. Herr Widmer hat dargelegt, es würde nichts getan. Der Bundesrat beantragt aber Beiträge an die nächsten Ausbaukosten und nicht nichts. Die Frage ist einfach, ob der Finanzlage heute Rechnung getragen wird oder nicht. Im Namen unserer Fraktion, der SVP-Fraktion, möchte ich nicht auf Details eingehen und mit Zahlen jonglieren, sondern zwei, drei Bemerkungen anbringen.

Unsere Fraktion beantragt Ihnen Zustimmung zur Minderheit III und damit auch Zustimmung zu den Vorschlägen des Bundesrates. In der SVP-Fraktion hat das Geschäft eine lebhaftige Diskussion ausgelöst, und ich verrate Ihnen kein Geheimnis, wenn ich sage, dass sich auch in unserer Fraktion Leute aus dem Welschland und aus dem Flughafenkanton Zürich für die erhöhten Subventionssätze ausgesprochen haben. Sie haben dafür zum Teil gute, ganz gute und einleuchtende Gründe angeführt. Beispielsweise wurde hervorgehoben, welche Bedeutung der Flugverkehr für unser Binnenland habe. Oder man hat die Subventionsaufstockungen mit regionalen Argumenten begründet. Man hat gewarnt, ein Nein könnte Gräben zwischen Deutsch und Welsch aufwerfen. Dennoch hat sich die Fraktion mit einer grossen Mehrheit gegen die Aufstockung der vom Bundesrat vorgesehenen Subventionen ausgesprochen. Basel, Genf und Zürich sollen für die vier Jahre 1981 bis 1985 die 109 Millionen Franken erhalten.

Als die Beschlüsse der national- und ständerätlichen Kommissionen bekannt wurden, wonach man dem Parlament eine Erhöhung der Beiträge beantrage, hat man weitherum im Land den Kopf geschüttelt.

Kaum haben «die in Bern» eine Milliarde weniger Defizit – aber ein Defizit haben sie immer noch –, werden sie wieder übermütig. Viele Leute, die bei den letzten Sparpaketen gute Miene zum bösen Spiel gemacht und ja gestimmt haben, machen nun zähneknirschend die Faust im Sack. Im Kleinen soll man sparen: bei Brot und Butter werden die Subventionen gestrichen, damit man den doch finanziell starken Kantonen Genf, Basel und Zürich zusätzliche Millionen für die Flughäfen aufs Brot buttern kann. Eine solche Politik wird im Volk nicht verstanden. Vor einer Volksabstimmung ziehen die Parlamentarier als Wanderprediger und Sparapostel im Land umher, und auf der anderen Seite versuchen sie, den Bundesrat im Geldausgeben zu übertrumpfen. Wenn wir ein bisschen von unserer Glaubwürdigkeit bewahren wollen, gibt es bei diesem Geschäft nur einen Entscheid: nein zur Aufstockung der Beiträge und Unterstützung der bundesrätlichen Anträge und der Kommissionsminderheit III.

Landolt: Zum heute hier stattfindenden eidgenössischen «Flughafenkrieg» gestatte ich mir folgende Bemerkungen: Die simplifizierte und sture Meinung, festhalten zu müssen an einem absolut festgelegten Sparprogramm, darf weder für das Parlament noch für den Bundesrat die alleinige massgebliche Richtschnur für die Höhe der Beiträge an die Flughafenhalter sein. Wie es Herr Kollege Kunz auch gesagt hat, ist nach der Bundesverfassung die schweizerische Luftverkehrspolitik dem Bund übertragen. Der Bundesbeschluss von 1945 und das Luftfahrtgesetz von 1948 sind weiterhin gültig. Die drei Flughäfen unterstehen deshalb

den strengen eidgenössischen Konzessionspflichten, und der Bund ist nach wie vor verpflichtet, an die Flughäfen Beiträge – diese müssten eigentlich wegen der strengen Bundesvorschriften besser «Abgeltungen» heissen – in der Grössenordnung von 30 bis 35 Prozent zu leisten.

Bis jetzt wurden in die drei Flughäfen annähernd 2 Milliarden Franken investiert. Der Bund hat an diese Summe im Durchschnitt 29,2 Prozent geleistet und somit eigentlich ein sehr gutes Geschäft gemacht. Ich brauche hier in diesem Zusammenhang nur an die Leistungen zu erinnern, die der Bund für die beiden anderen nationalen Verkehrsträger aufbringt, die Haupttransversalen der SBB und die Autobahnen. Wir haben der Botschaft entnommen, dass für fünf Jahre Ausgaben von insgesamt 812 Millionen für alle drei Flughäfen vorgesehen sind. An diesen will sich der Bund statt wie bis anhin mit 29,9 Prozent (das wären 235 Millionen), mit lediglich 109 Millionen Franken beteiligen.

Bei dieser Kürzung der Abgeltung um mehr als 50 Prozent handelt es sich um eine drastische Sparmassnahme, die wir in diesem Ausmass nicht annehmen können. In seiner Botschaft sagt der Bundesrat selber, dass tiefere Ansätze wohl kaum noch als Bundeshilfe zur Wahrung der Interessen der Eidgenossenschaft bezeichnet werden könnten. Ich bin der Meinung, dass er damit gesteht, Grenzen überschritten zu haben, die wir für unannehmbar halten.

Im Konzept zum Gesamtverkehr wurden für die Flughäfen Beiträge bis zu 70 Prozent an die Flughafenhalter empfohlen; zwar steht die bundesrätliche Botschaft zur GVK noch aus. In der vorliegenden Botschaft über die Beiträge an Basel, Genf und Zürich für die nächsten fünf Jahre ist sozusagen zwischen den Zeilen zu lesen, dass der Bundesrat den Luftverkehr zu einer kantonalen Angelegenheit deklassieren will. Sollte dies Tatsache werden, ist zu befürchten, dass inskünftig auf verschiedenen Ebenen Flughafenkanton gegen Flughafenkanton ausgespielt wird. Bei einem solch unwürdigen «Kantönlicheist-Spiel» wäre jedenfalls der grösste (zwar nicht der einzige) Verlierer die Eidgenossenschaft. Wir hoffen, dass der Bund seine Verantwortung für die nationale Luftverkehrspolitik wahr und uns vor einer kantonalen Luftverkehrspolitik bewahrt. Indessen hat eine eidgenössische Luftverkehrspolitik finanzielle Konsequenzen, die mit den Minderheitsanträgen des Herrn Duboule oder mit meinem Antrag zu dieser Vorlage lediglich minimal abgegolten würden.

Ich meine, aus dieser Vorlage herauszulesen, dass der Bundesrat selber die generelle verkehrspolitische Konzeption noch nicht abschliessend festgelegt hat. Es scheint mir, er habe aus dem allgemeinen Finanzplan 109 Millionen herausgegriffen, diese dem Teilbereich Luftverkehr zugeordnet und zum entsprechenden Finanzbudget umfunktioniert. Mit einem solchen Vorgehen können sich die drei Flughafenkantone nicht einverstanden erklären.

Zum Antrag des Kollegen Kohler möchte ich noch drei Sätze sagen: Mit der Freigabe bzw. der freien Erhebung von Benützergebühren müsste der Bundesrat genau das machen, was ich gerade abgelehnt habe, nämlich eine Kantonalisierung der Flughäfen und damit der Luftverkehrspolitik. Ich glaube, dass dies nicht erstrebenswert ist, und nur auf diesem Wege könnten die Flughafenhalter die Gebühren einbringen. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag des Herrn Kohler abzulehnen.

M. Tochon: Au grand dam de notre président de la Commission des finances, absent d'ailleurs, plusieurs Genevois vont venir sur les barricades pour défendre leur biffeck – excusez-moi du terme – en puisant dans le «self-service» de la caisse fédérale.

Mais en fait, chers collègues, défendons-nous réellement notre propre biffeck, nos seuls intérêts, ou celui de toute une population, d'une communauté qui ne comprend pas seulement des Genevois, mais également des Confédérés, des étrangers, des internationaux? Cela, le Conseil fédéral semble l'avoir totalement oublié dans son message du 25 janvier 1982. Par exemple, quel est son avis sur l'importance des transports aériens dans le cadre de la conception

globale suisse des transports? On croit rêver lorsque, en commission, un de nos collègues nous disait que, dans ce rapport de la conception globale, il était prévu une subvention allant jusqu'à 60 pour cent; or aujourd'hui nous en sommes à combien? A 10 pour cent!

Le Conseil fédéral n'ignore pas, du moins nous l'espérons, que notre pays n'a pas d'accès naturel à la mer et que, grâce en grande partie aux transports aériens, nous avons pu nous ouvrir au monde, nous désenclaver. Où en serait notre économie, si nous n'avions pas nos aéroports? Croyez-vous que Genève qui, déjà en 1945, était le seul aéroport suisse capable d'accueillir les avions gros porteurs de l'époque, et cela sans aucune aide de la Confédération, aurait dans ses murs les organisations internationales et d'autres entreprises commerciales indispensables à la bonne marche de notre économie?

Par sa décision de réduire fortement et brusquement ses taux de subvention à nos trois aéroports nationaux, nous estimons que le Conseil fédéral a eu pour le moins un comportement cavalier. En effet, nous comprenons, et même soutenons les efforts d'économie entrepris par la Confédération. Le milliard retrouvé miraculeusement en 1981 et les premiers résultats 1982 devraient nous laisser espérer quelques largesses futures. C'est pourquoi nous considérons les propositions contenues dans le message du Conseil fédéral comme inopportunes, voire incorrectes vis-à-vis des planifications financières des cantons aéroportuaires et vis-à-vis de notre population.

Si vous le permettez nous allons essayer, par un exemple pratique, de justifier la sévérité de nos propos. L'exemple – je vous prie de m'en excuser – est pris à Genève et porte sur la construction de la halle de fret. Étudié en 1976, accepté par le Grand Conseil genevois en juin de l'année dernière, le crédit de 123 millions pour cette construction a été présenté à nos députés en tenant compte, comme ce fut le cas pour celle de Zurich, d'une subvention fédérale de 32,5 pour cent. Mais notre population n'a-t-elle pas été bernée – c'est le cas de le dire – puisque les 32,5 pour cent de subvention promis, ou pour le moins espérés, sont tombés à 18 pour cent (poste 108) d'où une perte, pour ce seul poste, de 17,907 millions pour nos finances cantonales? Et où l'inégalité de traitement devient flagrante – nous nous en excusons auprès de nos amis zurichois – c'est lorsque, la halle de fret terminée, nous serons dans l'obligation d'imposer des taux de location pour le fret qui ne seront plus concurrentiels avec ceux de Zurich.

Voilà pourquoi nous, Genevois, et d'autres critiquons énergiquement le message du Conseil fédéral qui, par sa teneur, a «démotivé», si je puis dire, certains cantons non aéroportuaires appelés, comme pour d'autres subventions, à participer à un effort d'intérêt national. Nous avons entendu, et nous entendrons encore de grandes déclarations tondées sur l'argument-massue: et les économies? L'on nous dit par exemple: «Vous, grands défenseurs des économies fédérales, vous vous en moquez éperdument aujourd'hui – on l'a déjà dit tout à l'heure – lorsque vous défendez vos intérêts! C'est un scandale.» Mais c'est là que nous devons quelques explications: des économies, oui, mais à quel taux et sur le dos de qui?

Lors de l'introduction des réductions linéaires des dépenses fédérales, le taux choisi fut de 10 pour cent, ramené bien heureusement à 5 pour cent pour les subventions du secteur social, par exemple. Que l'on ne vienne pas alors crier au scandale lorsque nous essayons d'obtenir une légère augmentation du taux des subventions qui a été abaissé, je le rappelle, de 32,5 pour cent à 10 pour cent. Les dépenses prévues pour nos trois aéroports nationaux de 1981 à 1985 s'élèvent à 812 millions en chiffres ronds. Le Conseil fédéral nous accorde royalement une subvention totale de 109 millions, donc un taux de subventionnement d'à peine 14 pour cent. Cela signifie une diminution de plus de 50 pour cent de l'aide fédérale.

Vous comprendrez pourquoi nous demandons, non pas une augmentation des subventions, mais une pondération de la somme totale que vous nous déduisez. Ce sont bien

plutôt les membres de la Commission des finances et le Conseil fédéral qui font du «self-service» en puisant allègrement dans les subventions qui devaient être accordées à nos trois aéroports nationaux.

Pour terminer, je vous recommande de soutenir les propositions les plus favorables à nos trois aéroports. Quant aux propositions de renvoi de M. Kohler, je crois qu'elles ont fait l'objet de remarques claires de la part de M. Linder et nous n'ajoutons rien. Nous vous remercions d'avance de soutenir ce qui est d'intérêt national, à savoir la défense de nos aéroports.

Künzi: Als Mitglied der Zürcher Exekutive kann ich – das werden Sie sicher verstehen – keine Freude an der vorliegenden Botschaft haben. Mein Rückweisungsantrag in der Kommission war sicher nicht unberechtigt, denn die Vorlage ist alles andere als befriedigend. Sie ist ungerecht und trägt den tatsächlichen Verhältnissen viel zu wenig Rechnung. Sie ist in hohem Masse für gewisse Partner auch diskriminierend. Ich verzichte darauf, hier nochmals einen Rückweisungsantrag zu stellen und lehne natürlich auch den Rückweisungsantrag von Herrn Kohler ab.

Halten wir primär fest: Luftverkehrspolitik ist fast ausschliesslich Bundessache, also Bundespolitik. Das geht auch aus dem eidgenössischen Luftfahrtgesetz ganz deutlich hervor. Ich zitiere: «Der Bund ist grundsätzlich zuständig für die Luftraumbenützung.» «Der Bund erlässt die Vorschriften über Anlage und den Betrieb von Flugplätzen.» «Der Bund ist zuständig für Verträge mit dem Ausland.» Nach den Konzessionsbestimmungen ist der Flughafenhalter verpflichtet, den Flughafen für die Benützung mit allen im internen und internationalen Luftverkehr zugelassenen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen. Für die Kantone ist ein ganz kleiner Raum in dieser Politik reserviert. Der Bund hätte die Möglichkeit gehabt, in Sachen Flugplätze selber aktiv zu werden wie zum Beispiel bei der Eidgenössischen Technischen Hochschule. Er tat es nicht, sondern übertrug diese Aufgabe den drei Kantonen Basel, Genf und Zürich und verpflichtete sich, Beiträge als sogenannte Abgeltungen – ich bezeichne das absichtlich als Abgeltungen und nicht als Subventionen – zu leisten. Jetzt, wo die Mittel für den Bund und für die Kantone knapp werden, zieht sich der Bundesrat weitgehend und grosszügig aus dieser Verpflichtung zurück. Er kürzt für Zürich die Beiträge von 30 auf 10 bis 12 Prozent und überlässt das Zahlen ganz allgemein den drei Kantonen. Bei anderen Geschäften, bei denen der Bund reduziert, zum Beispiel Landwirtschaft oder – wie Herr Rüttimann gesagt hat – bei der Tierseuchenbekämpfung, werden alle Kantone gleich getroffen. Hier – wie erwähnt – müssen drei Kantone für alle anderen sparen helfen. Sparen auf Kosten der drei Kantone des Bundes ist meines Erachtens ein etwas billiges Sparen.

Als der Bundesrat den Finanzplan aufstellte und die Flughäfen mit 109 Millionen bedachte, konnte er die dringlich zu lösenden Aufgaben noch gar nicht vollumfänglich kennen, und das ist auch ein grosser Mangel an der Botschaft. Die Flughäfen dienen nicht nur den drei Kantonen, sondern der ganzen Schweiz. Das wurde genügend gesagt. Die drei Flughafenkantone haben zusätzlich noch beachtliche Umweltprobleme zu verkraften, ich denke momentan an die Lärmzonenplanung, die wir im Kanton Zürich vollziehen müssen. Die Vorlage – jetzt spreche ich als Zürcher – ist gegenüber Zürich besonders ungerecht. Wir empfinden die Differenzierung gegenüber anderen Partnern. Natürlich wissen wir, dass Genf und Basel Nachholbedarf haben und wir mögen es den Genfern und den Baslern gönnen, wenn sie ihre Flughäfen auch entsprechend ausbauen können. Dagegen wollen wir keineswegs Sturm laufen. Aber nur ein kleines Beispiel; es ist nur nebenbei finanzieller Natur: Warum kriegt zum Beispiel der Kanton Zürich für die Finanzierung der Sicherungsanlagen, der Sicherheitsanlagen (Radar usw.) weniger als die anderen Partner? Ist unsere Sicherung weniger wertvoll als diejenige anderer? Das ist doch einfach keine richtige Politik. Besonders deutlich ist die Diskriminierung unserer FIG gegenüber. Ihr will man nur noch

10 Prozent geben. Wir haben eben im Kanton Zürich das System der FIG, wobei diese stellvertretend für den Kanton Zürich baut. Wenn die FIG weniger kriegt, so wird einfach der Kanton und die Swissair nochmals bestraft, denn dann müssen wir höhere Mieten bezahlen. Wenn also die FIG weniger Bundesmittel erhält, geht das nochmals auf Kosten von Zürich und eben, wie erwähnt, der Swissair. Man hält Zürich auch vor, es hätte bisher wesentlich mehr als die anderen erhalten. Wir müssen dem gegenüber betonen, dass wir in den letzten Jahren über 1 Milliarde aus Zürcher Mitteln finanziert haben.

Ich komme zum Schluss und möchte nur noch ganz kurz erwähnen: Wir studieren gerne das Problem eines selbsttragenden Flughafens. Das ist möglich. Im Moment aber, aufgrund der jetzigen Struktur, ist das nicht sofort durchzuführen. Dazu brauchen wir Gesetzesbestimmungen, und wir müssen das eingehend mit dem Bund besprechen. Ich finde es unschön, wenn man, statt jetzt mit dem Bund einen neuen Weg zu suchen, abrupt die Beiträge streicht.

Ich komme zum Schluss: Wenn uns in der heutigen Situation die Beiträge gestrichen werden, dann ist unser Flughafen nicht mehr selbsttragend, dann muss der Genfer, der Basler und der Zürcher Bürger stellvertretend für die anderen bezahlen. Und das finden wir nicht gerecht.

Graf: Herr Bundesrat Tschudi hat vor etwa zehn Jahren an einer Kommissionssitzung, an welcher einzelne Mitglieder in offensichtlicher Geberlaune waren, gesagt und gewarnt: «Meine Damen und Herren, Sie sind vor allem und zuerst Nationalräte, also nicht Vertreter Ihrer Region.» Ich habe mich bis jetzt stets strikte an diese weise Mahnung gehalten und wenn ich nun erstmals in meiner zehnjährigen Ratszugehörigkeit davon abweiche und wahrscheinlich auch letztmals, dann aus folgenden Überlegungen:

Mit oder ohne «gefundene» Milliarde bedarf die Sanierung der Bundesfinanzen noch besonderer Anstrengungen. Vor diesem Hintergrund fällt dem vorliegenden Geschäft die unkomfortable Rolle zu, als erste sich bietende Gelegenheit Testfall für den Sparwillen des eidgenössischen Parlamentes zu sein. Dies birgt zweifelsohne die Gefahr, dass dem Prinzip mehr Gewicht beigemessen wird als sachlichen und staatspolitischen Überlegungen. Hinzu kommt, dass Millionenbeträge aus der notleidenden Bundeskasse*ausgerechnet an die sogenannten reichen Kantone Basel, Genf und Zürich verteilt werden sollen.

Der Luftverkehr ist grundsätzlich eine Bundesaufgabe – Kollege Künzi hat es soeben ausgeführt. Mancher unter Ihnen dürfte jedoch zum Schlusse gelangen, dass jeder weitere Beitrag über das vom Bundesrat vorgeschlagene Konzept hinaus dem Bild entspräche, wonach man Wasser in den Rhein, Rhone oder eben in die Limmat tragen würde. Bedenken Sie aber, dass in umgekehrter Richtung die Mittel weit stärker fliessen. Gerade diese Mittel, die aus Zürich nach Bern zwecks Umverteilung fliessen, scheinen jedoch ein Stein des Anstosses zu sein. Als Zürcher wird man den Eindruck oft nicht ganz los, dass sich in Bern eine negative Stimmung gegen den Stand Zürich schon fast ein wenig institutionalisiert hat. Warum eigentlich? Zürich lässt sich nämlich seine Solidarität etwas kosten. Dazu ein paar Beispiele: Zürich erbringt einen Viertel des gesamtschweizerischen Wehrsteueraufkommens. Oder: Die Automobilisten des Kantons Zürich zahlen jährlich rund 240 Millionen Franken netto aus den Treibstoffzollzuschlägen nach Bern zur Umverteilung. Der Kanton Zürich leistet 27 Prozent aller Aufwendungen für das Hochschulwesen; 50 Prozent der Studenten kommen jedoch aus den Nachbarkantonen. 15 Millionen Franken werden jährlich für die 80 000 Pflgetage ausserkantonaler Patienten erbracht.

Diese Zahlen sind nicht etwa ein Vorwurf. Sie belegen jedoch die Solidarität des Kantons Zürich gegenüber der Eidgenossenschaft. Trotz der namhaften Leistungen an Bern und trotz des enormen Investitionsbedarfes hat der Kanton Zürich eine Steuergesetzrevision in Angriff genommen, was uns im Bund ja noch bevorsteht. Am vergangenen Wochenende hat das Volk dem Vorschlag des Kantons-

rates zugestimmt. Nur dank eines vorsichtigen Finanzgebarens, langfristiger Planung und Zurückhaltung bei den Ansprüchen gegenüber dem Staat war dieser Steuerabbau überhaupt realisierbar.

Offenbar soll das den Zürchern jetzt sogar zum Vorwurf gemacht werden. Die Folgen: Zürich bezahlt die S-Bahn selber. Die Zürcher sollen das städtische Nationalstrassen-Y zusätzlich selber bezahlen. Und zu guter Letzt sollen die Flughafenbeiträge massiv gekürzt werden, und zwar noch deutlicher als in Basel und Genf, weil Zürich im Vorsprung sei.

M. Cevey: Nous devons respecter dans toute la mesure possible la planification financière dictée par notre souci de rétablir l'équilibre entre les dépenses et les recettes du ménage fédéral. Mais une telle politique ne doit pas nous pousser à des décisions génératrices d'inéquité et contraires aux intérêts économiques du pays.

Je prétends que les propositions du Conseil fédéral, si elles sont acceptées, entretiendront une situation inéquitable entre les cantons qui ont supporté jusqu'à maintenant la charge principale de la construction, du développement et de l'exploitation des aéroports. J'affirme que nous accentuerons le déséquilibre entre les cantons, d'une part, et les autres Etats de la Confédération, d'autre part, en ce qui concerne l'effort indispensable au maintien d'une infrastructure dont il serait aberrant de contester la nécessité. Je constate enfin que ces propositions négligent de manière grave le soutien que la Confédération, en vertu de la conception globale des transports, devrait assurer aux différents secteurs de ces transports.

Mais, au-delà de l'inéquité démontrée par tous les chiffres déjà cités, il y a l'atteinte portée à moyen terme déjà aux intérêts d'une large partie de notre économie, et pas seulement de celle de quelques régions. En effet, carrefour mondial des affaires, plaque tournante commerciale, lieu de réunions et de vacances, la Suisse ne saurait ignorer ce phénomène relativement nouveau dans les relations humaines que représente le moyen de déplacement rapide entre tous qu'est l'aviation en cette fin du vingtième siècle.

Or, parler d'aviation, c'est parler non seulement d'engins plus ou moins impressionnants par leurs performances techniques, leur vitesse, leur gigantisme ou leur confort; c'est considérer aussi l'infrastructure indispensable sans laquelle il n'y a pas de trafic aérien, c'est-à-dire les aéroports, avec leur dispositif de sécurité, leurs pistes, leurs halles, leurs installations de contrôle, d'accueil, leur personnel enfin, des hôtesses aux aiguilleurs du ciel, en passant par quelque cent professions en activité sur une place de moyenne importance.

Et, à l'image des ports maritimes, qui ont fait et font encore la prospérité de vastes régions, voire d'Etats, les aéroports jouent un rôle important et parfois décisif dans l'essor économique de contrées entières et de pays de plus en plus nombreux. C'est le cas notamment pour la Suisse, qui, en ce domaine, ne subit plus le handicap de son éloignement des mers. Les aéroports de Zurich, de Genève et de Bâle assument en effet une mission essentielle dans l'économie helvétique, dont je ne rappellerai qu'en passant la vocation particulière fondée sur son interdépendance avec les autres pays du globe, notamment dans les secteurs de l'exportation et, bien sûr, du tourisme.

D'une récente enquête, il ressort que les recours à l'aviation pour les exportations est de plus en plus fréquent et fait partie de la stratégie commerciale de maintes entreprises qui tiennent à la rapidité et à la sécurité des transports, surtout sur de longues distances.

Il en va de même, bien sûr, dans le secteur touristique. Si la clientèle européenne accueillie en Suisse se partage entre les différents moyens de transport – rail, route, aile – ceux de nos hôtes en provenance d'outre-mer utilisent dans leur très grande majorité la voie des airs en un temps où le souci d'économiser du temps et, parfois, de l'argent réduit considérablement l'attrait du trafic maritime.

Bref, nous devons nous réjouir du rôle joué maintenant par

la navigation aérienne, dans la même mesure que nous avons subi et déploré dans le passé les multiples inconvénients dus à notre manque quasi total de débouchés naturels sur les mers. Mais nous devons aussi en tirer les conséquences en nous efforçant d'assurer et de développer les liaisons aériennes de et vers le territoire suisse. Il convient de rendre hommage aux promoteurs souvent audacieux dont les efforts et le courage ont permis la naissance et l'essor de l'aviation commerciale à pavillon suisse. Mais il faut aussi exprimer notre gratitude à ceux qui, responsables publics ou privés, ont cru à l'aviation et ont travaillé à la création d'aéroports dans différentes régions. Tout cela nous fait devoir de veiller à ce que l'infrastructure nécessaire aux liaisons aériennes entre la Suisse et le monde reste adaptée aux exigences extraordinairement mouvantes de la technique et de l'exploitation commerciale en ce domaine.

Il est indispensable que les aéroports de Zurich, de Genève et de Bâle puissent continuer à jouer un rôle qui leur est dévolu par la loi.

Il est indispensable que leurs installations puissent être maintenues au goût du jour et satisfaire aux besoins du trafic moderne, sans que les charges extraordinairement lourdes laissées aux cantons en viennent à compromettre la capacité concurrentielle de ces aéroports, par rapport à des places étrangères construites et financées très largement par les gouvernements.

Il est indispensable enfin que l'on corrige le déséquilibre entretenu, voire développé entre les régions de notre pays, à travers l'appui accordé aux aéroports qui les desservent au premier chef. C'est pourquoi je vous encourage, bien que minoritaire dans le groupe qui m'est cher, à soutenir les propositions les plus positives en ce qui concerne le subventionnement de ces aéroports, en évitant ainsi de punir ceux qui, en ce pays, ont cru à l'essor de l'aviation et ont su agir dans l'intérêt très général.

Ganz: Ich möchte Sie bitten, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen, denn ich finde, dass dies doch eine merkliche, wenn auch eine bescheidene Verbesserung für die Flughafenkantone bedeutet. Ich persönlich wäre noch wesentlich weiter gegangen. Ich habe dies in der vorbereitenden Kommission auch versucht, musste jedoch merken, dass viele glückliche Benutzer der Flughäfen aus Nicht-Flughafenkantonen kein Verständnis aufbringen für gegenüber der Botschaft verbesserte Leistungen. Ich finde dies schade. Es ist nicht in Ordnung, dass die Halterkantone derart zur Kasse gebeten werden für eine Bundesaufgabe, die aus Zweckmässigkeitsgründen gerne einzelnen Kantonen überlassen wurde.

Man ist denn auch fast geneigt, Parallelen zu ziehen mit anderen Situationen. Ich erinnere Sie nur an die Universitäten, wo auch die Trägerkantone finanziell lange, viel zu lange auf sich allein angewiesen waren, oder an die grossen Kantonsspitäler, die begonnen haben, für ausserkantonale Patienten höhere Tarife zu verrechnen.

In diesem heute zur Diskussion stehenden Fall leisten die Flughafenkantone wesentliche Beiträge an eigentliche Bundesaufgaben. Dabei sind es nicht nur diese direkten Aufwendungen, die diese Bewohner bezahlen. Nein, Sie haben es heute schon gehört, sie nehmen auch viele indirekte Unannehmlichkeiten in Kauf: Fluglärm, grösserer Strassenverkehr durch die Zubringer sind nur einige der Themen. Schauen Sie sich doch bitte einmal die Kennzeichen der auf den Parkplätzen oder in den Parkhäusern beim Flughafen Zürich abgestellten Autos an! Vielleicht merkt dann auch der letzte Zweifler, dass es sich hier um etwas Nationales handelt.

Zu den 812 Millionen Franken, die von den drei Flughafenkantonen in den nächsten Jahren aufzuwenden sind, muten 109 Millionen Franken Bundesbeiträge denn doch auch bescheiden an. Bezeichnend ist ja der letzte Satz in der Botschaft, wo es bezüglich der FIG und Swissair heisst, «dass tiefere Ansätze wohl kaum als Bundeshilfe zur Wahrung der Interessen der Eidgenossenschaft bezeichnet

werden können». Man muss sich also allen Ernstes fragen, ob der Bund seiner ihm übertragenen Aufgabe noch gerecht wird. Schliesslich verpflichtet das Luftfahrtgesetz den Bund in Artikel 101 zu Beiträgen an die Kosten der Anlage und der Erweiterung der öffentlichen Flugplätze, sofern diese den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teils derselben dienen.

Schlussendlich muss man auch auf die Gefahr hinweisen, dass die Stimmbürger der Flughafenkantone eines Tages nicht mehr bereit sein werden, praktisch allein den Ausbau der Flughäfen zu bezahlen, der über die eigenen Bedürfnisse hinaus geht. Was dann, meine Damen und Herren? Die vorgesehenen Ausbauten sind im Interesse eines Funktionierens des Flugbetriebes auch in Zukunft äusserst dringlich. Deshalb ist die Diskussion über den Finanzrahmen – ich finde es fast ein Lamento – in diesem Falle doch etwas zu dämpfen. Ich bitte Sie aus diesen paar Gründen, denen noch viele zugefügt werden könnten, auf den Bundesbeschluss einzutreten und der Kommissionsmehrheit zu Artikel 1 zuzustimmen.

M. Grobet: Je rejoins les propos de M. Tochon qui déploie, à juste titre, les déclarations de la commission des finances qui reprochait aux cantons qui abritent un aéroport de procéder à du self service. Si c'était le cas, je ferais du reste preuve de plus de retenue.

Les aéroports constituent non pas une affaire cantonale mais véritablement une affaire nationale. Comment imaginer, aujourd'hui, le fonctionnement de notre économie sans l'apport indispensable des aéroports de Zurich, Genève et Bâle? Ce développement des aéroports constitue incontestablement une charge qui est trop lourde pour ces trois cantons. Je voudrais d'ailleurs rappeler que les routes nationales sont subventionnées à 90 pour cent par la Confédération, que le réseau des CFF est subventionné à 100 pour cent et que les aéroports, qui constituent le troisième mode de transport, n'étaient jusqu'à présent subventionnés qu'à concurrence de 32 pour cent et, maintenant, on aimerait réduire ces subventions de façon drastique. Or, ces aéroports constituent, je le répète, une charge trop lourde pour les cantons et en particulier pour un canton comme Genève qui n'a que 350 000 habitants. On a parlé de cantons riches. Certes, Genève a une situation fiscale qui est favorable mais, malgré tout, il a une population qui est trois fois inférieure à celle de Zurich, par exemple. Vous devez donc vous rendre compte de l'ampleur des investissements pour entretenir un aéroport comme celui de Cointrin qui profite à l'ensemble du pays.

On a dit également qu'il ne fallait pas opposer la Suisse romande à la Suisse alémanique. Eh bien! je le regrette, mais aujourd'hui je le fais parce que je dis que la Suisse romande serait victime d'une grave injustice si le message du Conseil fédéral était voté tel qu'il nous est présenté. En tout cas ce qui est certain, c'est qu'en Suisse romande cela serait ressenti comme une grave injustice. Je rappelle que Zurich-Kloten a bénéficié ces trente dernières années de 400 millions de subventions de la part de la Confédération, alors que Cointrin n'en a reçu que 100. Si l'on calcule ce subventionnement par passager, Zurich a touché 4 francs par passager, Genève 1 franc 80. Vous pouvez tourner le problème comme vous le désirez et vous constaterez que la Suisse alémanique a été une fois de plus bénéficiaire et ce n'est pas dans ce seul domaine. On peut citer quantité d'autres exemples comme les liaisons ferroviaires où nous souffrons d'un retard par rapport à la Suisse alémanique. Vous pouvez prendre les chiffres là également: Genève a été prétérité par rapport à Kloten. Or, aujourd'hui, que demandons-nous? Simplement de pouvoir bénéficier, comme Zurich, du même taux de subventionnement pour la réalisation de notre halle de fret. Cette halle constitue un équipement absolument indispensable, non seulement pour l'aéroport de Genève-Cointrin mais tout simplement pour l'ensemble d'une région économique. Pour réaliser cette halle, il faut un investissement de 120 millions de francs et nous escomptions, au moment où le projet de loi a été voté

il y a une année par le Grand Conseil genevois, sur un taux de subventionnement de 32,5 pour cent. Avec le taux de subventions retenu par la Confédération, nous perdons 18 millions et cet élément indispensable sur le plan économique risque d'être compromis.

Je pense qu'il est profondément injuste qu'aujourd'hui nous ne puissions pas bénéficier d'une halle de fret identique à celle construite à Zurich. Il aurait fallu que la commission du Conseil national vienne à Genève-Cointrin et voie les conditions de travail dans la halle telle qu'elle se présente aujourd'hui, halle qui n'arrive pas à faire face à l'ensemble du trafic et qui nous en fait perdre par rapport à Kloten.

Je termine simplement en signalant que, finalement, j'ai fait une proposition qui demande uniquement de verser 10 millions de plus à Genève pour permettre la réalisation de cette halle de fret. Je pense qu'un tel crédit est une bien petite chose par rapport aux sommes qui dépassent un milliard par année et que nous votons pour l'armée. Je constate que là, il n'y a jamais d'hésitation à accorder ces crédits. Or, les aéroports c'est aussi la défense économique du pays et je pense que nous devons y songer aujourd'hui et faire un effort de plus pour ceux qui ont déjà beaucoup fourni.

Wyss: Da ich mich für den Vorschlag des Bundesrates einsetzen werde und höchstens dem Kompromissvorschlag Widmer zustimmen könnte, gestatten Sie mir folgende Vorbemerkung. Da kein Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in den eidgenössischen Räten Einsitz hat, habe ich mir als Direktor der Handelskammer erlaubt, von Regierungsvertretern zu erfahren, wie sie zur Botschaft stehen. Ich möchte Ihnen das mitteilen. Ihre Auskunft war klar: Unsere Regierung tritt für das neue Subventionsverfahren ein; zu den Beitragserhöhungswünschen der Regierungen Genf und Zürich hat sie sich nicht offiziell geäussert.

Nun zur Botschaft. Das bisherige Subventionsverfahren war insbesondere für Basel nachteilig, nachteiliger als für Zürich und Genf. Während Genf, bis zu einem gewissen Grad, und vor allem Zürich sich auf langfristige Entwicklungspläne der Swissair abstützen können, muss Basel – wo aus verschiedenen Gründen keine Bauplanung der Swissair besteht –, den Ausbau aufgrund der sich relativ kurzfristig einstellenden Bedürfnisse von verschiedenen Luftverkehrsgesellschaften vornehmen, wobei bekannterweise auch noch die französischen Behörden mitzureden haben.

Die gut begründete Vorlage bringt eine gewisse Elastizität, die für unseren Flughafen sehr wichtig ist. Insbesondere befindet sich der Flughafen Basel-Mülhausen in einem Stadium der Entwicklung, das Genf und besonders Zürich längst hinter sich gebracht haben. Die Botschaft hält – das verdient festgehalten zu werden – am Prinzip der drei Landesflughäfen fest. Dass ein Konzentrationsprozess nach Kloten stattfindet, ist bekannt und entspricht der weltweiten Tendenz der grossen nationalen Luftverkehrsgesellschaften, nur wenige Luftverkehrszentren mit möglichst grossen Flugzeugen zu bedienen. Entsprechend wichtig, aber auch schwierig, ist es – das muss gesagt sein –, gewisse Korrekturen zu erzielen.

Gesamt-schweizerisch gesehen ist jedenfalls der Nachholbedarf der Flughäfen Basel und Genf grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Er sollte nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Diese Berücksichtigung wurde – wenn auch mehr in symbolischer Art – in der vorliegenden Botschaft vorgenommen. Für einmal wurde nicht das Giesskannenprinzip angewandt. Die entsprechende Abstufung der Subventionen, insbesondere aber die generell reduzierten Ansätze haben in Genf und in Zürich eine gewisse Beunruhigung hervorgerufen. Sie haben das von meinen Vorrednern gehört. Bei uns deshalb nicht, weil mir meinen, dass der Bundesrat zukunftsweisend auch für andere Subventionsvorhaben in anderen Gebieten gehandelt hat. Wie bereits einleitend bemerkt, scheinen mir die Anträge des Bundesrates deshalb richtig zu sein. Dies aus folgenden Gründen:

1. Der Bundesrat hat seinen Vorschlag aufgrund des vom Parlament genehmigten Finanzplanes ausgearbeitet. Zudem hat der Bundesrat den formellen von uns Parlamentariern geforderten Auftrag zum Sparen eingehalten. Ein Abrücken von dieser Haltung ergibt grosse Präjudizien im Hinblick auf die zukünftigen Probleme, die sich beispielsweise aus der Ausgabenteilung zwischen Bund und Kantonen oder dem neu zu schaffenden Subventionsgesetz stellen werden.

2. Ich meine, dass gerade die Flughäfen und -plätze längerfristig gesehen nach dem Prinzip der vollen Kostendeckung betrieben werden können und sollten. Dass dies noch einige Jahre braucht und behutsam vorangetrieben werden muss, wobei heute schon die beiden Flughäfen Zürich und Genf im grossen und ganzen ein ausgeglichenes Gesamtergebnis ausweisen können, ist klar. Der vorgezeigte Weg der Botschaft weist in die richtige Richtung. Warum ich mich unter Umständen dem Antrag Widmer unter dem Vorbehalt der Ausführungen von Bundesrat Schlumpf anschliessen könnte: Die Botschaft hat einen grossen Schönheitsfehler. Sie schliesst nämlich zurückliegende Entscheide der Kantone Genf und Zürich mit ein. Entscheide, die in Genf vom Parlament und in Zürich vom Volk in der Annahme grösserer Zuschüsse des Bundes getroffen worden sind. Obwohl natürlich keine Rechtsansprüche geltend gemacht werden können, in bezug auf Bundessubventionen, verstehe ich ein wenig den Unmut beider Regierungen respektive meiner Kollegen aus diesen Kantonen. Deshalb und nur deshalb könnte ich den Antrag Widmer unterstützen, weil der Betrag von etwa 10 Millionen, verteilt auf fünf Jahre, sowieso im Streubereich liegt.

Pini: Io approfitto di questo ampio dibattito riguardo le sovvenzioni federali ai tre principali aeroporti della Confederazione, del nostro Paese, per inserire, se me lo permettono i colleghi, all'attenzione del Consiglio federale e del Capo del Dipartimento, un problema a margine forse di quanto stiamo discutendo - ma che ritengo debba poter trovare spazio in questa discussione, e che riguarda in modo particolare e preciso le comunicazioni aeree all'interno della Svizzera. Comunicazioni aeree interne che hanno un interesse del tutto particolare per i Cantoni marginali della Svizzera, come è il caso specifico del Ticino. Signora Presidente e colleghi, il Ticino non ha mai chiesto milioni per poter strutturare un suo aeroporto, che gli permetta di risolvere meglio i problemi delle comunicazioni aeree con il resto della Svizzera.

Personalmente penso di poter dire, con i miei colleghi di deputazione, che sostengo e sono convinto della necessità del potenziamento dei principali aeroporti di carattere internazionale intercantonale della Svizzera, Zurigo, Ginevra e Basilea; occorre però che in questa politica di rafforzamento delle strutture internazionali aeroportuali del Paese, il Governo - e anche questo Parlamento ritornino a dedicare una certa maggior sensibilità ai problemi dei traffici aerei interni che riguardano, ripeto, situazioni cantonali e regionali che per delle loro specifiche posizioni geografiche si trovano in particolare difficoltà. Non sono queste comunicazioni risolvibili unicamente idealmente con la strada e nemmeno con la ferrovia, e se io voglio seguire il ragionamento e gli obiettivi della concezione globale dei traffici, che è cara al Consigliere federale Schlumpf, devo aggiungere che oltre a questi due mezzi importanti di comunicazione, la strada e la ferrovia, anche per le problematiche interne deve essere considerata la possibilità della via aerea.

Ora mi auguro, onorevole signor Consigliere federale, che in un momento in cui si stanno discutendo milioni e milioni per rafforzare i due o i tre aeroporti principali della Svizzera, non si dimentichi che anche per i Cantoni marginali una maggiore attenzione e una maggiore sensibilità da parte del Governo è necessaria per permettere l'organizzazione, laddove le iniziative sono inserite positivamente, di collegamenti aerei interni e guardare l'avvenire con una certa tranquillità. L'anno scorso, proprio di questi tempi, la compa-

gnia Crossair stava combattendo con la compagnia di bandiera Swissair per la sopravvivenza dei voli interni Lugano-Zurigo / Lugano-Ginevra. Grazie al Consigliere federale Schlumpf, - io devo a lui questo omaggio davanti al Parlamento - si è potuto risolvere una vertenza non di poco conto. Oggi noi rivendichiamo che queste linee interne abbiano a continuare la loro esperienza, che non ci siano poste altre difficoltà per l'organizzazione di questi servizi e che soprattutto anche il collegamento tra il Ticino e Berna diventi una volta tanto una positiva realtà. Non ci sono dei milioni in corso, c'è unicamente una rivendicazione che deve essere anche quest'ultima raccolta da parte del Capo del Dipartimento e del Consiglio federale nello spirito proprio del decreto federale del 1945.

M. Duboule: Je prends la parole ici pour vous dire que ce projet du Conseil fédéral n'est pas satisfaisant parce qu'il conduit à la discrimination, à l'injustice et surtout parce qu'il suscite des controverses entre les divers bénéficiaires, ce qui n'est pas très habile sur le plan de la paix confédérale. Voici à titre d'introduction ce que je voulais vous dire.

Nous considérons qu'offrir des subventions avec des taux différents entre cantons n'est pas une solution heureuse et que si cette formule devait être retenue pour l'avenir, cela constituerait un précédent fâcheux. Je me mets à la place du canton de Zurich qui pour des travaux identiques maintenant recevrait une subvention dont le taux serait inférieur à celui qui est offert à Genève et à Bâle. En revanche, pour Genève, je fais le même raisonnement. Nous ne comprenons pas pourquoi, pour des travaux identiques à ceux qui ont été réalisés à Zurich, le taux offert maintenant serait réduit d'une façon drastique. Tout cela conduit, je le répète, à des injustices et cela n'est pas heureux.

Il faut dire aussi que sur le montant total des subventions fédérales allouées aux trois aéroports nationaux, Genève a reçu 18 pour cent alors que sa part dans le trafic atteint 35 pour cent. Si on prend le cas de Zurich on constate que Zurich a reçu 75 pour cent des subventions fédérales, pour un trafic de l'ordre de 59 pour cent. Il y a donc là une différence de traitement qui est évidente et qui n'est pas admissible.

Quels reproches adresse-t-on à ceux des cantons qui réclament une augmentation de ces subventions? Tout d'abord on reproche à Genève d'arriver trop tard. En effet, la situation des finances ayant changé, nous ne pourrions plus bénéficier des mêmes subventions que jadis. Or je tiens à m'élever contre cette critique parce que c'est le Conseil fédéral qui, à un certain moment, a assumé la responsabilité du développement des aéroports en disant que désormais Klotten serait l'aéroport n° 1.

Je vous rappelle qu'à la fin de la guerre nous étions bien contents, en Suisse, d'avoir un aéroport à vocation internationale et intercontinentale - c'était Cointrin - et puis, on a décidé de construire Klotten. Je ne critique pas la construction de Klotten. Mais on a voulu rattraper le retard; ce retard a été bien rattrapé, grâce d'ailleurs à la diligence des autorités zurichoises. Cela est bien, mais qu'on ne vienne pas alors nous faire grief de ce retard. A la fin de la guerre, nous avons assumé les dépenses nécessaires sur le seul plan cantonal pour permettre la construction de cet aéroport.

Ensuite, il y a un autre point, c'est la situation des finances fédérales. Comme radical, c'est-à-dire comme membre d'un parti qui demande inlassablement des économies, je tiens à vous dire ici que je ne me sens nullement mal à l'aise en demandant une augmentation de cette subvention, parce que la notion de proportion, de mesure, doit intervenir dans ce genre d'exercice.

A deux reprises, nous avons décidé une réduction des subventions de l'ordre de 10 pour cent chaque fois. Nous allons le faire prochainement une troisième fois et nous avons raison de le faire; mais dans le cas particulier, il est déjà tenu compte de cette réduction et il est clair que si nous obtenons une augmentation conforme à notre désir, elle subirait également, le moment venu, une réduction de 10 pour cent.

Il y a tout de même une disproportion entre une économie que nous considérons comme normale et une réduction de plus de 50 pour cent comme celle qui nous est proposée actuellement.

Enfin, je voudrais relever un dernier point. Contrairement à ce qu'a dit un député tout à l'heure, à savoir que nous étions ici pour défendre l'intérêt national et non pas l'intérêt d'une région, je ne pense pas qu'il existe un secteur de notre activité économique qui soit aussi national que celui des aéroports. Leur création, leur développement sont une tâche nationale. Elle est à ce point nationale que le rapport sur la conception globale des transports contient une proposition, qui a été approuvée à l'unanimité, tendant à ce que la Confédération assume à concurrence de 60 pour cent les frais de ces aéroports. Qu'on ne vienne donc pas nous dire que nous parlons dans le vide et avant tout pour notre région et notre canton. Les aéroports rendent service à l'économie du pays tout entier et à l'ensemble de la Suisse.

M. Soldini: Vous n'ignorez pas qu'à très court terme, l'aéroport international de Genève-Cointrin doit être doté d'une nouvelle halle de fret pour l'entreposage et le transport des marchandises. En effet, les installations actuelles sont manifestement insuffisantes pour le développement souhaitable et souhaité de cette branche d'activité de Swissair comme des entreprises de transporteurs internationaux. Les plans de la nouvelle halle ont été réalisés depuis un certain temps déjà et le crédit de construction, d'un montant de 123 millions, a été voté en juin 1981 à l'unanimité du Grand Conseil genevois. Il semble inutile de préciser que le projet a été étudié dans tous ses détails et qu'aucune solution de rechange judicieuse n'est apparue. Sur cette somme de 123 millions, les autorités genevoises pensaient pouvoir déduire les 32,5 pour cent accordés habituellement par la Confédération mais, avec les mesures prévues par le Conseil fédéral dans le cadre d'une baisse importante du taux de subventionnement, mon canton ne recevrait qu'une vingtaine de millions au lieu des quarante escomptés.

Chacun ici s'accorde à penser que l'essor des moyens de transport ferroviaires, routiers et aériens sera l'affaire des hommes de l'an 2000. Chacun aussi est conscient de voir une émulation bénéfique s'instaurer entre les partisans des différentes conceptions relatives au développement de ce secteur vital de notre économie de marché.

Que l'on me comprenne bien. Il ne s'agit point ici de critiquer les mesures prises, tout au long de ces dernières années, par nos autorités en faveur d'autres moyens de transport, comme le rail, par exemple. Dans ce domaine, Monsieur le Conseiller fédéral, vous venez de prononcer quelques fortes paroles lors de la commémoration du centenaire de la ligne du Gothard. En rappelant la conception globale des transports, vous avez promis que notre gouvernement en donnerait bientôt le coup d'envoi et vous avez chaleureusement plaidé pour une politique des transports dépassant les frontières nationales et coordonnée au niveau européen. Fort bien, mais je crois savoir que les membres de ce conseil n'ont jamais refusé leur appui à nos CFF, surtout lorsqu'il s'agissait de combler les déficits inquiétants accumulés ces dernières années par notre régime fédérale. Cependant, il nous semble qu'un effort parallèle devrait aussi être consenti en faveur de Swissair, dont la réputation mondiale n'est plus à démontrer, comme à ses supports terrestres que constituent les aéroports de Bâle-Mulhouse, de Genève-Cointrin et de Zurich-Kloten. Car ces derniers permettent non seulement d'assurer des communications rapides et efficaces avec l'Europe, mais aussi d'ouvrir une porte sur le monde au moyen de liaisons internationales dont personne aujourd'hui ne peut nier l'importance.

Remarquons d'une part que Swissair, à juste titre d'ailleurs, n'hésite pas à faire pression sur les cantons qui abritent des aéroports intercontinentaux afin qu'ils développent leurs installations d'accueil pour les gros porteurs Boeing 747 et Air Bus 310. Or, ces appareils de l'avenir sont spé-

cialement conçus pour les longs courriers et les cargaisons volumineuses. Ils sont aussi équipés, comme le précise Swissair dans sa publicité, pour le transport de containers et de palettes.

Et, au moment où le Conseil fédéral, reconnaissant le rôle bénéfique joué par l'Office national suisse du tourisme, s'apprête à augmenter sa contribution à cet organisme pour sa publicité à l'étranger, il semble impensable qu'il puisse lésiner sur les moyens accordés pour renforcer les structures d'accueil des touristes venus souvent de lointains pays.

Chacun reconnaît l'importance que revêt un aéroport international pour l'industrie et le commerce de nos diverses régions. La Suisse romande, qui tend à s'enclaver, ne saurait se passer du sien. Or, l'abaissement du taux des subventions provoquerait un ralentissement de l'exploitation continue et normale de l'aéroport de Genève-Cointrin, notamment dans le trafic des marchandises. Ce dernier ne pourrait faire face, dans les conditions nouvellement créées, aux impératifs du trafic aérien moderne et l'on peut se demander si de telles mesures ne mettraient pas en péril à terme l'existence même de Genève-Cointrin en tant qu'aéroport international.

C'est pourquoi je vous prie de bien vouloir considérer avec attention le problème qui se pose aujourd'hui, comme il se posera demain et qui se révèle d'importance nationale. C'est pourquoi aussi je souhaite que les représentants des cantons et des régions qui possèdent leur aéroport se rendent compte que Genève-Cointrin n'est pas un concurrent, mais un complément. La réduction du taux des subventions fédérales, même si elle intervient à un moment où sont déjà réalisés leurs projets d'agrandissement, risque bien, de les toucher un jour prochain.

En conclusion, les lignes aériennes pour un pays qui, comme le nôtre, n'a pas d'accès à la mer, sont capitales pour notre ouverture sur le monde. Elles méritent d'être soutenues fermement par la Confédération, comme le sont les liaisons ferroviaires et autoroutières.

Je vous demande de faire en sorte que l'aéroport de Genève-Cointrin puisse continuer à rendre les services qu'une importante partie de notre pays, comme de sa population, attend de lui.

Mme Christinat: Les orateurs, tant genevois que romands, qui m'ont précédé, ont excellemment développé les raisons pour lesquelles le Conseil fédéral n'aurait pas dû prêter Cointrin vis-à-vis de Kloten. La logique et l'équité veulent que nos deux aéroports soient placés sur le même pied d'égalité. C'est dire qu'un taux inférieur de subventions pour Genève par rapport à celui que Kloten a eu en son temps, serait très mal vu en Suisse romande. En effet, dans le cas particulier, la Suisse romande a compris que Genève-Cointrin était son aéroport naturel. Si je prends la parole aujourd'hui, ce n'est pas uniquement parce que je représente Genève mais c'est surtout pour dénoncer, une fois de plus, les difficultés linguistiques que nous rencontrons dans notre travail de parlementaire. Le manque de traduction simultanée dans les commissions conduit bien souvent à des dialogues de sourds. Les débats qui ont eu lieu en séance de commission illustrent parfaitement cette fois-ci les inconvénients d'une communication difficile entre gens qui ne se comprennent qu'à moitié et souvent encore moins. Parfois les suites ne sont pas bien graves mais dans le cas qui nous occupe, en revanche, cela peut avoir de fâcheuses répercussions. En effet, il n'a pas été possible de transmettre correctement les arguments du gouvernement genevois et de faire percevoir les besoins vitaux de l'économie de toute la Suisse romande à des commissaires qui n'ont pu les saisir, faute de mieux connaître les langues nationales.

Je tenais à m'élever une fois de plus contre cet état de fait car il a été certainement l'une des causes des discussions pour le moins obscures, de la commission. Malgré cela, je considère que les membres de la commission qui ont étudié ce message ont consciencieusement fait leur travail. Par

conséquent, je n'apprécie pas beaucoup la leçon que la commission des finances, par la voix de son président, a voulu nous donner.

Pour en revenir aux conditions déplorables dans lesquelles les parlementaires suisses doivent travailler, je constate que des cantons, des syndicats, des petites associations, des entreprises ont résolu le problème de la traduction simultanée; or, il est triste de constater que la Confédération n'y est pas encore parvenue ou plutôt ne veut pas y parvenir! Les efforts linguistiques que j'ai faits pour connaître une troisième langue nationale ne me permettent pas encore de participer comme je le voudrais aux travaux de commission. Je le reconnais, je le regrette et je le dis. Mais ce que je dis aussi, c'est que bien de mes collègues n'osent pas avouer qu'ils sont dans le même cas et c'est au moment des votes en séance de commission que l'on s'en aperçoit. Dans ces conditions, si nous n'avons pas pu ou su mieux convaincre les membres de la commission, c'est parce que nous ne nous sommes pas compris. Une preuve entre plusieurs: notre collègue, M. Cevey, en sa qualité de président de l'Office national suisse du tourisme, a développé en au cours des travaux de la commission des arguments pertinents en faveur de Genève-Cointrin. Eh bien! sa plaidoirie n'a pas passé car la plupart des membres n'ont pas perçu le message pour des motifs d'ordre linguistique. Dès lors, la nécessité d'une infrastructure touristique toujours plus développée et les raisons pleinement justifiées d'une aide égale à un aéroport romand, ont totalement échappé à une grande partie des commissaires.

Kloten a eu la chance d'accéder à des conditions favorables et d'avoir réussi une extension et un développement remarquables. Toutefois, il ne pourra pas s'agrandir à l'infini. Il y a donc de la place pour les autres aéroports. Par conséquent, Genève et Bâle devraient avoir la possibilité de se développer aux mêmes conditions financières dont Zurich a bénéficié.

J'ai eu l'occasion de visiter la halle de fret de Kloten il y a déjà quelques années et j'ai admiré les locaux et les installations qui permettent au personnel de travailler dans d'excellentes conditions. Je souhaite – et j'estime que ce n'est pas trop demander! – que les employés de l'aéroport de Cointrin puissent le plus tôt possible, bénéficier des mêmes conditions de travail. Depuis des années, Genève a fourni un gros effort financier en faveur de son aéroport qui sert de poumon économique et touristique à toute la Suisse romande et la Confédération aurait dû en tenir compte. Puisque tel n'a pas été le cas, je vous demande de vous prononcer pour la proposition la plus favorable, la confraternité nationale ne pourra qu'y gagner.

M. Borel: Pour éviter les redites, je ne m'exprimerai qu'à propos des halles de fret. Pour tenir le coup dans la tourmente économique, la Suisse devra, comme l'admettent la plupart, se tourner encore plus vers des productions à valeur ajoutée très élevée. Ces genres de produits sont souvent livrés à leurs acheteurs par voie aérienne et il est de l'intérêt de tout le pays et non uniquement des cantons de Bâle, de Genève et de Zurich, que les trois aéroports disposent d'équipements suffisants, c'est-à-dire de halles de fret rationnelles et suffisamment grandes.

Pour qu'un produit suisse puisse être vendu, il faut non seulement qu'il soit compétitif du point de vue de la qualité et du prix mais souvent aussi du point de vue des délais de livraison et de la qualité du service après-vente. Or, la qualité de ce service dépend souvent de la possibilité de livrer des pièces détachées par avion. C'est une tâche qui incombe à la Confédération que de se préoccuper de cette question dans l'intérêt général de l'économie suisse et tout particulièrement de son économie d'exportation. Il est dès lors normal que la Confédération ait subventionné, pour un tiers environ, la construction d'une halle de fret à Zurich. Il me paraît également tout aussi normal et équitable que la nouvelle halle de fret de Cointrin, qui est devenue indispensable, soit subventionnée dans les mêmes proportions.

C'est la raison pour laquelle je suis d'avis que dans le débat

de détail, notre conseil devrait pour le moins accepter la proposition de M. Grobet. Je dirai pour conclure que je suis parfaitement conscient du fait qu'en subventionnant la construction de halles de fret, nous rendons un service utile à notre industrie d'exportation mais aussi un service inutile à ceux de nos concitoyens qui trouvent intelligent de consommer à Noël des fraises fraîches de Californie ou des haricots verts du Kenya. Néanmoins, ce revers de la médaille ne me paraît pas trop grave et je vous engage à entrer en matière puis à accepter la proposition de M. Grobet.

M. Gautier: Je ne compte plus le nombre de Genevois qui sont venus à cette tribune. Je crois que je suis le dernier, vous pouvez vous tranquilliser. Je vais tenter d'être bref parce que je voudrais avant tout et surtout poser une question à M. Schlumpf, conseiller fédéral. Monsieur le Conseiller fédéral, est-ce que vous-même, ou plus exactement le Conseil fédéral, considère toujours que la construction et l'entretien des aéroports est une tâche d'importance nationale? Si tel est le cas, que s'est-il passé, pour que l'on diminue brutalement de plus de 50 pour cent leur subventionnement? Je connais l'état des finances fédérales, je suis d'accord avec vous, il y a de quoi avoir là de gros soucis mais n'y a-t-il pas un certain nombre de tâches d'importance nationale qu'il faut maintenir avant tout et prioritairement? Pouvez-vous me dire aussi, Monsieur le Conseiller fédéral, au nom de notre gouvernement, si vous estimez que, outre le rôle économique que jouent nos trois aéroports internationaux, l'un d'entre eux au moins, celui de Cointrin, n'est pas indispensable à la poursuite de la politique étrangère de notre pays? Est-ce que vous ne pensez pas que si l'aéroport de Cointrin était amené à se dégrader, à devenir un aéroport de deuxième ou de troisième catégorie, il y aurait beaucoup plus de risques de voir le siège des Nations Unies émigrer ailleurs dans le monde qu'en restant en dehors de cette noble institution. Ne pensez-vous pas qu'en refusant de subventionner suffisamment Cointrin, le Conseil fédéral se mette en contradiction avec ce qu'il nous dit, dans le message sur l'adhésion à l'ONU, concernant le rôle international de Genève? Vous me direz très probablement que vous reconnaissez ce rôle national des aéroports, mais que l'état des finances fédérales vous oblige à diminuer quand même les subventions. Ce qui veut dire que ce seraient les contribuables des trois cantons aéroportuaires qui devraient prendre le relais. Je sais, il y a la proposition de M. Kohler. M. David Linder a dit tout à l'heure ce qu'on pouvait en penser, je partage entièrement son point de vue sur cette proposition. Mais je crois que si vous demandez à trois cantons de payer presque entièrement une tâche qui est d'importance nationale, qui est une tâche fédérale au sens le plus strict du mot, vous ne contribuez pas à désenchevêtrer les tâches de la Confédération et des cantons. C'est très joli de nous parler de la répartition de ces tâches, mais l'on ne peut pas donner les compétences à la Confédération, les tâches et les frais aux cantons, alors qu'il s'agit d'une tâche qui sert à toute la Confédération. Je serai heureux d'entendre votre réponse, Monsieur le conseiller fédéral.

M. Gloor: Je voudrais bien que l'on comprenne notre intervention, en ce sens qu'il ne s'agit pas ici de critiquer d'une manière inobjective les cantons de Zurich et de Bâle-Ville, mais je crois qu'au travers de l'amitié que l'on doit avoir pour ces cantons, il y a un certain nombre de faits qui sont choquants et sur lesquels, au risque de répéter certains arguments déjà entendus, je voudrais insister. Tout d'abord, il y a une question de chiffres qui est vraiment frappante. Les subventions que la Confédération a allouées pour Cointrin se montent – et là j'attends un démenti de Monsieur le chef du département si c'est inexact – à 101 millions contre 425 millions à Kloten. Ensuite, je constate une chose plus extraordinaire à mon sens, c'est que pour 8,2 millions de passagers en 1981 à Zurich contre 4,8 millions à Cointrin, les subventions se montent à 4 francs par

passager à Kloten contre à peine 1 fr. 80 à Genève. Je m'étonne donc que notre collègue Künzi de Zurich vienne parler d'une injustice en ce qui concerne le traitement du canton de Zurich dans les décisions que nous avons à prendre aujourd'hui.

Cette halle de fret pour l'exploitation de Cointrin est extrêmement importante quant au développement de cet aéroport. Il en va non seulement du canton de Genève, mais également du canton de Vaud et de toute la Suisse romande. C'est une des raisons pour lesquelles personnellement – j'ai peut-être la tête un peu dure – je n'arrive pas à comprendre que pour cette halle, par le fait de diminuer arbitrairement la subvention, on arrive à 18 millions de francs en moins. On dirait que l'on voudrait punir le canton de Genève pour l'initiative prise en 1944, après bien des démarches et au lendemain de la guerre, de mettre sur pied un aéroport qui, il faut en convenir, fait honneur à notre pays.

Il y a une chose beaucoup plus grave encore, c'est le fait que plusieurs compagnies étrangères ont déjà supprimé l'escale de Genève. On constate donc une certaine «érosion» future dans le chiffre d'affaires de Genève-Cointrin et – je le dis spécialement à nos collègues alémaniques – nous nous sentons, nous Romands, frappés par ces faits. Ce sont les raisons pour lesquelles on parle tant de solidarité confédérale, de cohésion nationale. En dehors des cantines et des assemblées je voudrais qu'on entre dans les faits en adoptant les propositions genevoises les plus favorables à Cointrin.

Barchi: Obwohl ich nicht alle Argumente der Vertreter von Flughafenkantonen teile, habe ich doch volles Verständnis für den Entscheid der Kommissionmehrheit und die Anträge der Minderheiten I und II. Die Botschaft des Bundesrates schafft ein Präjudiz in Richtung Kantonalisierung aller Landesflughäfen. Wenn der Bundesrat meint, ausschlaggebend sei die Situation der Bundesfinanzen, muss er aus den rechtsstaatlichen Prinzipien die Konsequenzen ziehen und eine Änderung der Gesetzgebung über die Luftfahrt beantragen. Auf kaltem Wege langsam eine Kantonalisierung der Flughäfen zu bewirken, ist staatsrechtlich nicht statthaft.

Nach der geltenden Rechtsordnung hat der Bund Beiträge an die Landesflughäfen zu gewähren, wenn diese Werke im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben liegen. Der Bund könnte die Flughäfen auch selber errichten.

Was sind die Bundesbeiträge in finanzieller Hinsicht, sind es Finanzhilfen oder Abgeltungen (um die Terminologie des Entwurfs für ein Subventionsgesetz zu verwenden)? Die Flughafenbeiträge sind zweifellos Abgeltung für die Lasten, die der Flughafenhalter im Interesse der Eidgenossenschaft auf sich nimmt. Die reine Flughafenrechnung erfasst nicht alle indirekten Vorteile eines Flughafens; ich denke an die Befruchtung der Wirtschaft, namentlich der Exportindustrie und des Fremdenverkehrs; alles Vorteile, die über die Grenzen eines Flughafenkantons hinausreichen. Eine drastische Kürzung der Bundesbeiträge, wie sie vom Bundesrat vorgeschlagen wird, vor allem die Abstufung nach der finanziellen Situation des Empfängers, läuft übrigens den Empfehlungen der Kommission für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption zuwider.

Eine letzte Überlegung. Bei der Behandlung dieser Vorlage sollte es weniger um die Frage der verschiedenen Finanzkraft und um den Nachholbedarf des einzelnen Flughafens gehen als um die Grundsatzfrage, dass der Ausbau der Flughäfen auch als Aufgabe des Bundes anerkannt bleiben soll.

M. Thévoz: Le problème posé par le développement de nos aéroports et par leur mode de financement soulève à mon avis, avec une acuité accrue, le problème de l'interdépendance des divers moyens de transport. Il est en effet évident que la route, le rail et le transport aérien commercial se complètent et forment un tout, étroitement lié, pour des-

servir l'ensemble du pays et, notamment, les régions à vocation touristique qui ne cessent du reste de s'étendre géographiquement. Cette réalité est incontestable même pour les citoyens allergiques à l'aviation. Ils bénéficient, eux aussi, de l'ouverture sur le monde, ouverture extraordinaire qu'offre à notre pays, par ailleurs privé de tout accès direct à la mer, la présence des trois aéroports de Zurich, Bâle et Genève. Cette ouverture est encore renforcée par la présence, dans tous les ciels, de notre prestigieuses compagnie Swissair.

Dans cette perspective, il est, à mon avis, capital de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter que l'un des aéroports ne concentre sur lui une densité de trafic telle qu'il serait menacé d'embouteillage, de même que ses voies d'accès. Il s'agit d'un problème politique important. C'est ce qui arriverait immanquablement à Zurich-Kloten, privilégié par sa position géographique et économique, si l'on ne prenait certaines mesures pour permettre aux aéroports occupant des positions plus excentriques – et je pense surtout à Genève-Cointrin, situé sur territoire helvétique – de se développer normalement.

Je ne veux pas rappeler longuement ici combien Zurich-Kloten a été privilégié, ces dernières années, par les subventions massives qui lui ont été allouées par la Confédération, à l'heure des vaches grasses. Les chiffres y relatifs ont été abondamment cités par les orateurs précédents. Mais nous reconnaissons volontiers que ces crédits ont été judicieusement utilisés; ils ont permis de faire de cet aéroport de Zurich un complexe de première importance non seulement sur le plan national, mais aussi mondial. Il est urgent, cependant, de rétablir un certain équilibre, à l'heure où Genève surtout doit rattraper un retard certain, ceci sous peine d'en subir de graves préjudices.

Ce sont les raisons essentielles pour lesquelles je pense qu'il est opportun et juste de soutenir les propositions présentées par M. Duboule. Il s'agit, au-delà de questions linguistiques ou d'un cantonalisme étroit qui n'ont rien à faire ici, de maintenir une certaine parité entre les diverses régions de notre pays. Il y va de l'équilibre confédéral au sens le plus large du terme. Cointrin, notamment, n'a pas à être pénalisé d'avoir dû, si vous me passez l'expression, «prendre le train» avec quelques retard sur Kloten. Cointrin n'a pas à faire trop lourdement les frais de notre régime d'austérité financière.

Dans cette perspective, j'estime que la participation de la Confédération est tout aussi justifiée que l'aide apportée, par exemple, aux CFF. Je vous invite donc à entrer en matière et à soutenir, lors de la discussion de détail, la proposition de minorité II, qui est la plus favorable à Cointrin, déposée par M. Duboule. Je vous invite, bien entendu, à repousser la proposition de M. Raoul Kohler pour la raison essentielle que l'autofinancement des aéroports suisses n'est pas concevable dans le cadre des accords aériens internationaux. Et, comme je l'ai déjà dit, le peuple suisse ne saurait se désintéresser des réalisations qui servent l'intérêt général.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 19.40 Uhr
La séance est levée à 19 h 40*

Flughäfen Basel, Genf und Zürich. Ausbau

Aéroports de Bâle, Genève et Zurich. Agrandissement

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.003
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1982 - 15:30
Date	
Data	
Seite	601-615
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 484

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.