

**Message  
concernant l'octroi de prêts  
pour les programmes d'aménagement 1988–1995  
des aéroports de Bâle–Mulhouse et de Genève**

du 17 janvier 1990

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, par le présent message, les projets d'arrêtés fédéraux allouant des prêts pour les programmes d'aménagement 1988–1995 des aéroports de Bâle–Mulhouse et de Genève, et vous proposons de les approuver.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

17 janvier 1990

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Koller  
Le chancelier de la Confédération, Buser

## Condensé

Les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève doivent réaliser d'importants travaux d'aménagement pour adapter leurs installations aux nouvelles exigences techniques et faire face au trafic, qui est en constante augmentation.

L'octroi aux aéroports de subventions à fonds perdus a été supprimé en vertu des dispositions du chiffre 62 de la loi fédérale du 14 décembre 1984 relative aux mesures d'économie 1984 (Programme complémentaire; RS 611.02). Afin d'atténuer l'effet de cette suppression, le texte introduit une disposition transitoire dans la loi sur la navigation aérienne (RS 748.0) permettant de poursuivre certains aménagements, notamment sur les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève, pour que ceux-ci puissent rattraper leur retard. Ladite disposition précise que la Confédération peut accorder aux aéroports publics qui intéressent la Suisse, ou une grande partie du pays, des prêts jusqu'à concurrence de 20 pour cent des frais d'extension; l'autorisation d'allouer de tels prêts expire le 31 décembre 1990.

A la fin de 1988, le total du coût des travaux réalisés sur les trois aéroports nationaux et les subventions versées par la Confédération se répartissaient comme il suit:

Aéroports	Coût des travaux En mio. de fr.	Subventions En mio. de fr.
Zurich .....	1889	454
Genève .....	644	151
Bâle-Mulhouse .....	191	51
<b>Total .....</b>	<b>2724</b>	<b>656</b>

Etant donné les programmes d'aménagement 1988-1995 des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève, les coûts estimés des travaux, la demande déposée le 13 janvier 1988 par le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève et celle présentée le 21 décembre 1988 par l'exécutif du canton de Bâle-Ville, les prêts envisagés s'élèvent à:

Aéroports	Coût des travaux En mio. de fr.	Montant du prêt En mio. de fr.
Bâle-Mulhouse .....	408,87	78,78
Genève .....	412,14	77,86
<b>Total .....</b>	<b>821,01</b>	<b>156,64</b>

Nous prévoyons d'accorder les prêts selon les conditions suivantes:

- montants: 20 pour cent au plus du coût des travaux,
- taux d'intérêt annuel: 2 pour cent,
- amortissement sur 25 ans, par annuités égales,
- début des travaux avant le 31 décembre 1995,
- dernier versement des prêts le 31 décembre 1999 au plus tard, quel que soit l'état d'avancement des travaux.

# Message

## 1 Partie générale

### 11 Point de la situation

L'arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aérodromes civils (RS 7 736; RO 1957 321, 1985 660), avait pour but de mettre en place une infrastructure aéronautique qui serve au pays tout entier, compte tenu de l'essor que prenait l'aviation civile au lendemain de la guerre.

L'essentiel a été réalisé, en partie grâce à cette aide; il faut néanmoins adapter et moderniser cette infrastructure pour qu'elle demeure performante et efficace.

La situation économique satisfaisante des aéroports, notamment de ceux de Genève et de Zurich qui relèvent en outre de cantons à forte capacité financière, avait permis de réduire progressivement le taux de l'aide fédérale, dans certains cas jusqu'à concurrence de 10 pour cent des coûts donnant droit à une subvention.

Par ailleurs, lors des délibérations sur le message concernant l'octroi de subventions aux aéroports (programmes d'aménagement 1981-1985 pour Bâle, Genève et Zurich), on a critiqué la longueur des procédures.

Dans le message du 12 mars 1984 à l'appui des mesures d'économie 1984 (programme complémentaire; FF 1984 I 1281), nous avons proposé de renoncer à l'octroi de subventions. En effet, l'aide de la Confédération, qui n'avait jamais été conçue comme une tâche permanente de celle-ci, avait atteint son but, qui était de créer des aéroports viables, subvenant à leurs propres besoins et à même de soutenir la concurrence, capables de jouer le rôle de plaque tournante de la Suisse. C'est pourquoi la possibilité d'accorder des prêts à taux réduits a été prévue pour une période transitoire, afin de permettre aux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève de rattraper leur retard.

Aux termes des chiffres 62 et 63 de la loi fédérale du 14 décembre 1984 relative aux mesures d'économie (RS 611.02), les Chambres fédérales ont supprimé l'octroi de subventions et introduit dans la loi sur la navigation aérienne (RS 748.0) la disposition finale suivante:

<sup>1</sup> La Confédération peut accorder aux aérodromes publics qui intéressent la Suisse ou une grande partie du pays des prêts jusqu'à concurrence de 20 pour cent des frais d'extension.

<sup>2</sup> L'autorisation d'allouer des prêts expire le 31 décembre 1990. Il sera tenu compte de la situation financière du bénéficiaire.

### 12 Politique aéronautique

La Suisse dispose de trois aéroports nationaux, sept aéroports régionaux et 73 champs d'aviation (y compris les champs d'aviation pour hélicoptères et les aérodromes militaires avec activité civile).

Bâle-Mulhouse, Genève-Cointrin et Zurich sont les grandes plates-formes qui assurent la desserte aéronautique de notre pays.

La Suisse se doit de posséder un système d'aérodromes bien développé, ne serait-ce que pour des raisons économiques. Cela implique la modernisation et l'adaptation de leurs infrastructures qui revêtent donc un intérêt national; dès lors, l'octroi de prêts par la Confédération est indiqué, selon la loi fédérale sur la navigation aérienne.

### 13 Développement des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève

#### 131

La présence d'un aéroport bien équipé est un indéniable facteur de prospérité régionale. L'apport est cependant difficile à mesurer.

L'examen des statistiques de ces 40 dernières années montre que le trafic aérien n'a pratiquement jamais régressé; son expansion a été généralement continue. En outre, les extensions des aéroports réalisées au cours des ans n'ont jamais été surdimensionnées. Nous sommes d'avis que ce sera également le cas pour les aménagements présentés dans le présent message.

#### 132

Les deux tableaux ci-après reflètent l'évolution de la situation financière des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève. Il y a lieu de préciser que l'aide financière de la Confédération, accordée sous forme de subventions à fonds perdu destinées aux investissements, est comprise dans les résultats financiers.

#### Compte de résultats. Aéroport de Bâle-Mulhouse (Mio. de fr.)

	1975	1980	1985	1986	1987	1988
<i>Compte d'exploitation</i>						
- charges .....	4,80	9,50	19,25	21,25	25,50	27,49
- recettes .....	4,80	10,25	20,25	22,50	26,75	30,18
- résultat d'exploitation ...	—	+ 0,75	+ 1,00	+ 1,25	+ 1,25	+ 2,69
<i>Compte de profits et pertes</i>						
- frais de capitaux .	0,25	0,75	1,00	1,00	1,25	2,75
- résultat d'exploitation ...	—	0,75	1,00	1,25	1,25	2,69
Résultat global .....	-0,25	—	—	+ 0,25	—	- 0,06

#### Compte de résultats. Aéroport de Genève (Mio. de fr.)

	1975	1980	1985	1986	1987	1988
<i>Compte d'exploitation</i>						
- charges .....	30,871	40,047	59,106	60,176	50,922	54,390
- recettes .....	44,377	62,708	82,411	85,883	80,554	86,415
- résultat d'exploitation ...	+13,506	+ 22,661	+ 23,305	+ 25,707	+ 29,632	+ 32,025

	1975	1980	1985	1986	1987	1988
<i>Compte de profits et pertes</i>						
- frais de capitaux . . .	15,626	19,932	20,665	23, 656	27,699	31,784
- résultat d'exploitation . . .	13,506	22,661	23,305	25,707	29,632	32,025
<i>Résultat global . . . . .</i>	- 2,120	+ 2,729	+ 2,640	+ 2,051	+ 1,933	+ 0,241

Pour être en mesure de juger de la future évolution financière, il convient de tenir compte du fait que les programmes de construction envisagés représenteront une charge extraordinaire pour les deux aéroports.

### 133

Le tableau ci-après montre l'évolution du trafic passagers sur les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève depuis 1950.

#### Progression du trafic passagers 1950-1988

Années	Bâle-Mulhouse	Genève
1950 . . . . .	14 235	156 198
1960 . . . . .	249 243	859 015
1970 . . . . .	724 469	2 774 721
1980 . . . . .	981 514	4 573 184
1987 . . . . .	1 272 898	5 596 659
1988 . . . . .	1 391 827	5 700 944

Les données de ces dernières années relatives aux mouvements (un mouvement correspond à un décollage ou à un atterrissage), ainsi qu'au trafic passagers et au fret, sont récapitulées dans les tableaux ci-après.

#### Aéroport de Bâle-Mulhouse

Années	Mouvements	Passagers	Fret + Poste t
1975 . . . . .	91 518	831 579	16 259
1980 . . . . .	83 433	981 514	22 437
1985 . . . . .	90 998	1 098 120	14 106
1986 . . . . .	87 664	1 175 990	14 629
1987 . . . . .	88 737	1 272 898	20 007
1988 . . . . .	91 394	1 391 827	25 758

## Aéroport de Genève

Années	Mouvements	Passagers	Fret + Poste t
1975 .....	117 984	3 736 743	41 314
1980 .....	124 937	4 573 184	42 062
1985 .....	128 115	5 194 690	55 247
1986 .....	129 541	5 217 257	86 008
1987 .....	134 256	5 596 659	92 110
1988 .....	141 166	5 700 944	94 424

### 134

Pour compléter ces éléments, voici encore les prévisions du trafic passagers jusqu'à l'an 2000. Ces chiffres ont été recensés puis calculés par trois groupes de travail indépendants: l'Office fédéral de l'aviation civile, Swissair et les directions des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève.

#### Prévisions du nombre de passagers

(Moyennes établies par les groupes de travail et exprimées en millions d'unités)

Années	Bâle-Mulhouse	Genève
1990 .....	1,7	6,0
1995 .....	2,4	6,9
2000 .....	3,0	7,8

### 14 Statut particulier de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse

Par une convention signée le 4 juillet 1949, la Suisse et la France se sont engagées à construire et à exploiter en commun l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse (RO 1950 1334, 1961 846, 1971 718 720).

La convention franco-suisse crée à cet effet un établissement de droit public, avec siège à Saint-Louis (France), et fixe les dispositions essentielles régissant les conditions d'aménagement et d'exploitation de l'aéroport. Les installations sont entièrement sur sol français.

Selon l'accord du 4 mai 1950, conclu entre la Confédération et le canton de Bâle-Ville, ce dernier reprend à son compte, dans une certaine mesure, les droits et devoirs de la convention franco-suisse.

### 15 Objectifs et principes de l'aide financière

Nous l'avons vu, les Chambres fédérales étaient arrivées à la conclusion, en 1984, que les subventions versées aux aéroports à titre d'encouragement avaient atteint leur but et pouvaient donc être supprimées. Seule la possibilité d'accorder des

prêts aux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève devait être envisagée pour une période transitoire, afin de permettre à ces aéroports de rattraper le retard qu'ils pourraient faire valoir.

Sous l'ancien droit déjà, certains ouvrages n'ont plus été subventionnés, ou ne l'ont été qu'à un taux réduit; on est parti du principe qu'ils seraient totalement ou partiellement affectés à des usages commerciaux.

Ces critères sont également applicables aux prêts accordés à titre d'aide financière transitoire.

## **16 Détermination des conditions de prêt**

Il est prévu d'accorder aux deux aéroports des prêts jusqu'à concurrence de 20 pour cent des coûts de construction (taux d'intérêt 2%), sauf pour certains ouvrages, pour lesquels la proportion serait réduite à 10 pour cent.

Le canton de Bâle-Ville a déjà reçu un prêt de 2,5 millions de francs au taux de 2 pour cent pour l'agrandissement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse; les Chambres ont approuvé le crédit d'engagement par l'arrêté fédéral du 16 juin 1987 concernant le supplément I du budget pour 1987 (FF 1987 II 982).

Le remboursement des prêts doit commencer l'année qui suit l'achèvement d'un ouvrage, mais au plus tard en l'an 2000. Il doit se faire en 25 ans au plus, sous forme d'annuités égales. Si les travaux venaient à s'étendre sur une longue période, le début du remboursement pourrait être fixé à l'année suivant la mise en exploitation d'une tranche importante. Il ne sera pas exigé d'intérêts jusqu'à l'achèvement de l'ouvrage, respectivement de la partie d'ouvrage concernée.

La législation limite la période pendant laquelle la Confédération peut accorder des prêts, mais non celle où les sommes en question peuvent être versées. Il faut cependant fixer des délais à ces versements aussi, car les engagements de la Confédération doivent correspondre à des programmes d'investissement dont la réalisation est attendue dans un délai prévisible. C'est pourquoi nous proposons que seuls pourront faire l'objet de prêts les ouvrages dont les travaux principaux auront commencé le 31 décembre 1995 au plus tard et, qu'au surplus, aucun prêt ne sera versé après le 31 décembre 1999. Voilà pourquoi le remboursement devrait commencer en l'an 2000, même en ce qui concerne les prêts consentis pour des ouvrages non encore achevés.

Les programmes de construction décrits au chiffre 2 comprennent quelques ouvrages qui se trouvent au stade préliminaire de planification et doivent encore satisfaire à certaines conditions pour être réalisés.

L'autorisation d'accorder des prêts, limitée au 31 décembre 1990, nous oblige à faire figurer dans le message des projets de construction dont l'exécution n'est pas encore étudiée dans tous ses détails.

Cela ne signifie toutefois pas que la Confédération doive accorder des prêts en blanc et que les questions en suspens ne seront pas élucidées.

Les ouvrages pour lesquels le financement ne peut être obtenu, ou qui ne sont pas réalisables pour d'autres raisons, ne sauraient être mis au bénéfice d'un prêt

accordé en vertu du présent message. Par «autres raisons», nous entendons notamment toute décision négative qui serait prise dans les phases ultérieures de la planification de certains ouvrages. En d'autres termes, l'octroi d'un prêt ne saurait être évoqué à titre de précédent pour réaliser un ouvrage déterminé.

## **2 Partie spéciale**

### **21 Description des ouvrages de l'aéroport de Bâle-Mulhouse**

Pour les ouvrages désignés par \*, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville a, par requête du 5 septembre 1989, demandé l'autorisation anticipée d'effectuer les travaux. Nous avons accédé à cette requête le 17 janvier 1990, sous réserve de l'approbation des crédits par les Chambres fédérales.

#### **21.1 Aire de trafic et voies de circulation\***

L'aire de trafic a atteint le degré de saturation. L'évolution du trafic passagers, marchandises et colis express est telle qu'il faut créer rapidement de nouvelles surfaces de stationnement, en plus des 17 places actuelles, qui sont de grandeurs inégales et couvrent 75 000 m<sup>2</sup>. Il est prévu d'aménager 50 000 m<sup>2</sup> supplémentaires, soit 10 nouvelles places.

Une partie des voies de circulation devant être utilisées à cet effet, il faudra les remplacer.

<i>Coût des travaux</i>	10,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	2,00 millions de francs

#### **21.2 Extension de l'aérogare 1987-1990\***

Le 17 septembre 1986, nous avons accordé un prêt de 2,5 millions de francs, représentant 20 pour cent d'une tranche initiale de travaux chiffrée à 12,5 millions. Les Chambres fédérales ont approuvé l'octroi du prêt le 16 juin 1987 (complément I au budget 1987). Cette extension doit permettre d'accueillir 1,5 million de passagers par année. Elle consiste en une jetée d'embarquement dont la longueur atteint 55 mètres et la largeur 27 mètres; elle sera établie sur 3 niveaux et offrira une surface de plancher de 4500 m<sup>2</sup>.

Selon l'accroissement de trafic enregistré ces dernières années, le chiffre de 2 millions de passagers sera déjà atteint en 1992. Le projet initial ayant dû être remanié, les coûts du programme 1987-1990 augmentent de 15,65 millions et atteignent 28,15 millions de francs.

Le Conseil d'administration de l'aéroport a approuvé le devis lors de sa séance du 6 décembre 1988. Il convient, afin de simplifier les opérations, de prévoir un prêt

pour l'ensemble de l'ouvrage, soit 5,63 millions de francs, et d'abroger le crédit d'engagement de 2,5 millions de francs accordé antérieurement.

<i>Coût des travaux</i>	28,15 millions de francs
<i>Prêt</i>	5,63 millions de francs

### **21.3 Extension de l'aérogare, 1993-1996**

Après la mise en exploitation des ouvrages inscrits au programme d'extension 1987-1990, l'aérogare aura une capacité annuelle de 2 millions de passagers. Aujourd'hui déjà, il importe de prévoir d'importants travaux d'extension, afin de pouvoir faire face à la prochaine augmentation du trafic et d'adapter l'enregistrement aux structures de la CE.

Cette nouvelle extension consistera à prolonger la jetée d'embarquement et à agrandir latéralement l'aérogare actuelle. Les surfaces opérationnelles atteindront ainsi 44 000 m<sup>2</sup>, ce qui permettra de traiter un trafic annuel estimé à 2,4 millions de passagers au milieu de la prochaine décennie.

<i>Coût des travaux</i>	40,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	8,00 millions de francs

### **21.4 Extension de la centrale thermique\***

L'actuelle centrale thermique ne pourra pas couvrir les besoins des prochaines années; elle doit donc être agrandie. En outre, il y a lieu de créer des locaux pour le personnel préposé au chauffage. A part les améliorations techniques apportées au fonctionnement, il est prévu de réduire les frais d'exploitation et d'augmenter la sécurité de celle-ci. De plus, le projet tend à diversifier les sources d'énergie. A cet effet, la nouvelle installation sera reliée à la conduite à haute pression de gaz naturel qui passe à proximité de l'aéroport.

<i>Coût des travaux</i>	4,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	0,80 millions de francs

### **21.5 Déplacement du service de sécurité incendie et de secours**

Le service de sécurité incendie et de secours (SSIS) est actuellement logé dans les anciens bâtiments de l'aéroport. Aucune possibilité d'agrandissement n'existe à cet emplacement; celui-ci est d'ailleurs prévu pour les extensions futures de l'aire de trafic et de l'aérogare.

Outre la question de l'emplacement, il est nécessaire de moderniser les locaux et les équipements, afin de les adapter aux exigences de la sécurité et aux normes actuelles de l'exploitation. Il manque notamment une vigie et des locaux de séjour.

<i>Coût des travaux</i>	11,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	2,20 millions de francs

## **21.6 Transfert de l'aviation commerciale (régionale) et de l'aviation générale**

L'aviation générale occupe les anciens bâtiments de l'aéroport, secteur suisse, qui datent de 1946 et empêchent les extensions destinées aux trafics de lignes et d'affrètement. Par ailleurs, l'aviation commerciale régionale est installée provisoirement dans la zone sud-est, là où sont prévus les bâtiments affectés au fret.

Le plan masse de l'aéroport prévoit notamment le transfert de l'aviation générale à l'ouest de la piste principale. C'est du reste un ouvrage mentionné dans l'état descriptif et estimatif des travaux de premier établissement, constituant l'annexe III, révisée le 25 février 1971, de la convention franco-suisse. Les bâtiments du centre comporteront des hangars, des ateliers, des bureaux et des installations annexes.

<i>Coût des travaux</i>	35,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	7,00 millions de francs

## **21.7 Réseau routier**

Plusieurs parties du secteur suisse de l'aéroport approchent de la saturation. De nombreuses entreprises se sont développées dans des conditions précaires. Il y a donc lieu de trouver de nouvelles solutions en vue des extensions futures.

Aussi bien le plan masse de l'aéroport que l'échange de notes du 25 février 1971 entre la France et la Suisse prévoient une nouvelle route d'accès aux installations prévues à l'ouest de la piste principale. Le projet consiste à prolonger de 4 km l'actuelle route douanière en lui conservant le même statut d'exploitation; il comporte divers ouvrages d'art.

<i>Coût des travaux</i>	30,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	6,00 millions de francs

## **21.8 Renforcement du réseau électrique à courant fort\***

La capacité du réseau d'alimentation en énergie électrique est épuisée. En plus des deux réseaux français à courant fort EDF1 et EDF2, l'aéroport dispose d'un réseau auxiliaire alimenté par les services industriels de Bâle (IWB). Ce dernier fournit le courant notamment pour la tour de contrôle et divers équipements de sécurité aérienne ainsi que pour les feux de piste, des voies de circulation et d'approche.

En raison du changement de tension dans le réseau IWB haute intensité, et aussi pour des motifs de rationalisation et d'économie, il a fallu élaborer un nouveau projet de distribution qui réponde aux exigences actuelles et futures en matière de capacité.

De plus, il y a lieu d'installer un groupe de secours, afin de couvrir la demande pendant les heures de pointe en hiver et de garantir une alimentation minimale en cas de panne dans l'un des réseaux.

<i>Coût des travaux</i>	15,10 millions de francs
<i>Prêt</i>	3,02 millions de francs

## 21.9 Extension du réseau de communication\*

L'augmentation des activités de l'aéroport ne se reflète pas seulement dans le trafic aérien, mais également dans d'autres secteurs, tels que l'entretien des aéronefs et les services administratifs. Le réseau téléphonique et les autres moyens de transmission atteignent aussi leur capacité limite.

Deux mesures principales sont prévues:

### a. Extension du réseau des câbles

Les actuels câbles souterrains seront placés dans la nouvelle galerie technique. Il faudra en outre tirer de nouvelles lignes, installer des branchements et tenir compte également des techniques modernes de transmission, telles que le traitement électronique des données et le téléfax. On devra également adapter les systèmes aux récentes normes des PTT suisses en matière de transmissions électroniques.

### b. Extension de la centrale téléphonique

Une nouvelle centrale téléphonique (ECS 10 000) est prévue, d'une capacité de 2000 raccordements.

*Coût des travaux* 1,50 million de francs

*Prêt* 0,30 million de francs

## 21.10 Extension des installations pour le traitement du fret\*

Les transitaires et les compagnies d'aviation reconnaissent de plus en plus à l'aéroport de Bâle-Mulhouse une situation géographique favorable.

Depuis 1986, une nouvelle sorte de fret aérien progresse remarquablement: les express et les petits colis. Ce trafic est assuré par des avions de taille moyenne ou petite. Les équipements de manutention sont cependant insuffisants. Les extensions prévues à l'emplacement actuel constituent la dernière possibilité de réaliser à court terme des places couvertes pour celle-ci. Dans une phase ultérieure, il faudra créer un nouveau centre de fret (voir ouvrage 21.20). Devenues libres, les installations actuelles serviront d'ateliers et de hangars.

*Coût des travaux* 12,72 millions de francs

*Prêt* 2,54 millions de francs

## 21.11 Bâtiment abritant les compagnies aériennes\*

Dans les premières années qui ont suivi la mise en service de l'aérogare, des halles de fret et des hangars/ateliers, on disposait de suffisamment de surfaces pour installer des bureaux. Aujourd'hui, face à l'augmentation du trafic, il est de plus en plus difficile de satisfaire la demande croissante des entreprises et autres organisations basées sur l'aéroport. Les solutions provisoires sous forme de conteneurs ou d'autos-caravanes ne sont plus supportables. Il convient donc d'offrir une infrastructure adéquate aux entreprises qui sont en contact avec le public. On est en droit d'admettre qu'il y aura des besoins analogues dans le secteur français.

Une partie des locaux devant être utilisée à des fins commerciales, le taux de l'aide fédérale est réduit de 20 à 10 pour cent.

<i>Coût des travaux</i>	13,25 millions de francs
<i>Prêt</i>	1,33 million de francs

### **21.12 Aires de stationnement pour l'entretien des aéronefs \***

Avec l'augmentation du trafic ainsi que l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes et d'entreprises d'entretien, les problèmes de capacité se multiplient, notamment sur les aires réservées à l'entretien des avions. Il est donc nécessaire d'aménager des places de stationnement supplémentaires et de les doter de voies de circulation.

<i>Coût des travaux</i>	4,50 millions de francs
<i>Prêt</i>	0,90 million de francs

### **21.13 Ateliers pour les entreprises d'entretien**

Un trafic toujours plus intense requiert, en sus des mesures prévues dans le cadre de l'ouvrage 21.12, la construction d'un nouvel atelier d'entretien, y compris les places de stationnement et les voies de circulation attenantes. Vu que certains locaux seront utilisés à des fins commerciales, le taux de l'aide fédérale est réduit de 20 à 10 pour cent.

<i>Coût des travaux</i>	4,70 millions de francs
<i>Prêt</i>	0,47 million de francs

### **21.14 Pistes**

#### **a. Prolongement de la piste est-ouest**

Le plan masse prévoit un prolongement de la piste est-ouest. Il s'agit d'un ouvrage compris dans les travaux de premier établissement selon l'annexe III, révisée le 25 février 1971, à la convention franco-suisse. Etant donné l'obstacle que représentent les collines boisées du Sundgau, ce prolongement n'est réalisable que vers l'est. En outre, pour rester dans l'emprise aéroportuaire et éviter la construction très onéreuse d'ouvrages d'art tant sur la route douanière que sur l'autoroute A 35, il est limité à 400 m. La longueur totale de la piste sera ainsi portée à 2000 m.

Parallèlement au prolongement, et à une distance axe-axe de 170 mètres, la voie de circulation sera prolongée et dotée – dans sa partie nord – d'une place d'évitement.

<i>Coût des travaux</i>	13,50 millions de francs
<i>Prêt</i>	2,70 millions de francs

#### **b. Piste parallèle nord-sud**

Outre le prolongement de la piste est-ouest, le plan masse prévoit une piste parallèle nord-sud. Cette nouvelle piste (1800 × 45 m) est située à l'ouest et

à une distance axe-axe de 210 mètres de la piste principale. Ses deux extrémités seront reliées aux installations existantes par des voies de circulation.

Elle sera affectée essentiellement à l'aviation commerciale (régionale) et à l'aviation générale. Il convient toutefois de préciser qu'aucune décision définitive n'a encore été prise au sujet de la construction de cette piste. Comme nous l'avons mentionné au chiffre 16 ci-dessus, l'octroi d'un prêt ne préjuge pas, là non plus, la réalisation de cet ouvrage.

<i>Coût des travaux</i>	14,20 millions de francs
<i>Prêt</i>	2,84 millions de francs

### **21.15 Liaison entre la gare ferroviaire et l'aérogare**

La société des chemins de fer français (SNCF) préconise une gare souterraine qui serait située à l'est de l'aérogare et reliée aux réseaux ferroviaires français et suisse.

L'aérogare et la future station ferroviaire étant situées à des niveaux différents, il est prévu de construire des escaliers mécaniques, des ascenseurs et des galeries. De tels aménagements incombent à l'aéroport, comme ce fut le cas à Genève et à Zurich, et non pas aux chemins de fer.

<i>Coût des travaux</i>	4,20 millions de francs
<i>Prêt</i>	0,84 million de francs

### **21.16 Logements de fonction**

Selon la convention franco-suisse (annexe III à la convention, chiffre II; RO 1950 1365, et annexe II, art. 4, 2<sup>e</sup> al.; RO 1950 1361), l'aéroport doit mettre gratuitement, à proximité immédiate des lieux de travail, des logements à la disposition du personnel supérieur de la sécurité aérienne, de la météorologie, de la police et des douanes. Sept chalets ont donc été bâtis lors de la construction de l'aéroport; ils sont reliés au tarmac par une route de service.

L'extension du tarmac n'étant réalisable que vers le nord, ces chalets, d'ailleurs vétustes, seront démolis. Les logements de remplacement seront construits dans l'enceinte de l'aéroport, au nord de l'endroit actuel, sur un site protégé du bruit, facile d'accès et qui ne gênera pas les extensions futures.

<i>Coût des travaux</i>	2,60 millions de francs
<i>Prêt</i>	0,52 million de francs

### **21.17 Silo à voitures**

La capacité des places de parc pour les voitures des passagers ainsi que du personnel travaillant dans les entreprises, les compagnies et l'aéroport ne suffit plus. Aucune nouvelle surface n'est disponible à proximité de l'aérogare ou du centre fret.

Il y a donc urgence à construire un silo à voitures pour les usagers de l'aérogare, et surtout pour le personnel travaillant au centre de fret. En 1988, 2500 personnes avaient un emploi à l'aéroport.

Comme le montrent les exemples des aéroports de Genève et de Zurich, un silo à voitures est indispensable, même si le futur raccordement ferroviaire est réalisé (cf. les explications du ch. 21.15).

Le silo sera construit sur un terrain sis à proximité de l'aérogare et des centres de fret et d'entretien. Il aura une capacité de 2000 places. Etant donné l'aspect partiellement commercial de cette construction, le taux de l'aide fédérale est réduit de 20 à 10 pour cent.

<i>Coût des travaux</i>	12,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	1,20 million de francs

### **21.18 Extension du réseau de galeries techniques**

Déjà lors des travaux du prolongement de la piste nord-sud, l'aéroport a projeté la construction d'un réseau de galeries techniques sous la plate-forme; la zone sud de l'aéroport est dotée d'un tel réseau depuis 1979. Les extensions prévues abriteront les conduites et les câbles pour l'énergie électrique et calorifique, ainsi que les réseaux d'eau potable et de télécommunications; ils relieront entre eux l'aérogare, le centre de fret et celui d'entretien.

<i>Coût des travaux</i>	23,85 millions de francs
<i>Prêt</i>	4,77 millions de francs

### **21.19 Stockage de matières inflammables et polluantes\***

L'augmentation constante enregistrée dans les trafics passagers et de fret entraîne un accroissement considérable des travaux d'entretien sur les avions et les autres engins. Le stockage de matières inflammables et polluantes augmente donc fortement. Il est dès lors nécessaire de créer un dépôt spécial pour ces matières, afin de répondre aux normes de sécurité et aux exigences de la protection de l'environnement.

<i>Coût des travaux</i>	2,80 millions de francs
<i>Prêt</i>	0,56 million de francs

### **21.20 Nouveau centre de fret**

Les surfaces affectées à la manutention du fret offrent une capacité annuelle de 50 000 t. L'essor considérable de ce genre de trafic avec les pays européens et d'outre-mer, particulièrement dans le domaine courrier/colis express, atteindra bientôt son point de saturation. Une dernière possibilité d'agrandissement subsiste dans l'actuelle zone de fret, il s'agit du projet décrit au chiffre 21.10.

A moyen terme, le trafic de fret continuera à s'accroître, car le fait que l'aéroport soit desservi par des avions cargo, ajouté à sa situation favorable pour un

raccordement aux infrastructures de transport, attirera des entreprises dont les activités sont tournées vers l'exportation et les marchés mondiaux. Il faut donc prévoir un nouveau centre de fret qui devra, d'une part, remplir les exigences pendant dix ans au moins et, d'autre part, satisfaire aux critères binationaux de transport ainsi qu'aux exigences du trafic marchandises de la CE et de l'AELE. La capacité du nouveau centre doit donc être aménagée pour un volume annuel de 100 000 à 150 000 t.

<i>Coût des travaux</i>	100,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	20,00 millions de francs

### **21.21 Réfection des voies de circulation et des places de stationnement\***

L'ensemble des anciennes voies de circulation et toutes les aires de stationnement pour avions qui datent des années 50 doivent être entièrement renouvelées. Il s'agit de quelque 30 000 m<sup>2</sup> de dalles en béton qui avaient été calculées pour supporter le poids des avions de l'époque. Or, vu le tonnage élevé des avions en service aujourd'hui (p. ex.: les DC-10 et les B-747), un certain nombre de dalles sont fissurées dans les zones très sollicitées; leur dégradation, qui progresse rapidement, entraîne une augmentation des coûts pour les réparations urgentes et l'entretien.

<i>Coût des travaux</i>	15,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	3,00 millions de francs

### **21.22 Réfection du réseau des eaux pluviales, usées et industrielles\***

Depuis de nombreuses années, la plate-forme aéroportuaire est équipée d'une station d'épuration des eaux usées. Celle-ci ne satisfait plus aux exigences toujours plus sévères de la protection de l'environnement.

Pour remédier à la situation, le projet prévoit le déversement des eaux usées dans le collecteur du District des Trois Frontières et, pour répondre aux normes franco-suisse, la construction de nouvelles canalisations et d'une station d'épuration des eaux industrielles.

<i>Coût des travaux</i>	7,20 millions de francs
<i>Prêt</i>	1,44 million de francs

### **21.23 Installations d'absorption du bruit\***

Les riverains de l'aéroport se plaignent du bruit provoqué par les essais de fonctionnement des moteurs des avions à hélices. Des mesures ont démontré que l'exposition au bruit peut être nettement réduite par une installation d'absorption, qui est prévue dans la partie sud-est de l'aéroport et comprend les éléments suivants:

- l'équipement de base

- des volets absorbants et déviateurs des gaz, de sorte que le hangar puisse être utilisé également pour l'entretien
- un raccordement à la voie de circulation.

*Coût des travaux* 3,60 millions de francs

*Prêt* 0,72 million de francs

## 22 Récapitulation des coûts des travaux et des prêts pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Etat des prix: 1989 (En millions de fr.)

\* Début anticipé des travaux

	Travaux	Prêts
1. Aires de trafic et voies de circulations* . . . . .	10,00	2,00
2. Extension de l'aérogare 1987-1990* . . . . .	28,15	5,63
3. Extension de l'aérogare 1993-1996 . . . . .	40,00	8,00
4. Extension de la centrale thermique* . . . . .	4,00	0,80
5. Déplacement du service de sécurité incendie et de secours . . . . .	11,00	2,20
6. Transfert de l'aviation commerciale (régionale) et de l'aviation générale . . . . .	35,00	7,00
7. Réseau routier . . . . .	30,00	6,00
8. Renforcement du réseau électrique à courant fort* . . . . .	15,10	3,02
9. Extension du réseau de communication* . . . . .	1,50	0,30
10. Extension des installations pour le traitement du fret* . . . . .	12,72	2,54
11. Bâtiments abritant les compagnies aériennes* . . . . .	13,25	1,33
12. Aires de stationnement pour l'entretien des aéronefs* . . . . .	4,50	0,90
13. Ateliers pour les entreprises d'entretien . . . . .	4,70	0,47
14. Pistes		
a. Prolongement de la piste est-ouest . . . . .	13,50	2,70
b. Piste parallèle nord-sud . . . . .	14,20	2,84
15. Liaison entre la gare ferroviaire est l'aérogare . . . . .	4,20	0,84
16. Logements de fonction . . . . .	2,60	0,52
17. Silos à voitures . . . . .	12,00	1,20
18. Extension du réseau des galeries techniques . . . . .	23,85	4,77
19. Stockage de matières inflammables et polluantes* . . . . .	2,80	0,56
20. Nouveau centre de fret . . . . .	100,00	20,00
21. Réfection des voies de circulation et des places de stationnement* . . . . .	15,00	3,00
22. Réfection du réseau des eaux pluviales, usées et industrielles* . . . . .	7,20	1,44
23. Installations d'absorption du bruit* . . . . .	3,60	0,72
Total . . . . .	408,87	78,78
Dont ouvrages avec début des travaux anticipé . . . . .	117,82	22,24

## 23 Description des ouvrages de l'aéroport de Genève

Pour les ouvrages désignés par \*, nous avons, le 9 mars 1987 (objet 23.2) et le 4 mai 1988 (objet 23.3), délivré l'autorisation anticipée d'effectuer les travaux, sous réserve de l'approbation des crédits par les Chambres fédérales.

### 23.1 Poursuite et achèvement des travaux de réfection de la piste

Les travaux de réfection sont en cours depuis 1978; les subventions allouées en vertu de l'arrêté fédéral du 17 juin 1982 ont été calculées en fonction de leur coût, estimé à 40 millions de francs (prix 1980), pour la période 1981-1985. Finalement, le montant des travaux ayant fait l'objet de subventions s'élevait, à fin 1987, à 47 millions de francs.

Les travaux de réfection doivent être poursuivis et achevés. Ils concernent la partie de la piste construite entre 1958 et 1960.

<i>Coût des travaux</i>	50,80 millions de francs
<i>Prêt</i>	10,16 millions de francs

### 23.2 Amélioration des liaisons entre la gare de l'aéroport, les places de parc et l'aérogare\*

Un intense mouvement piétonnier s'étant développé entre l'aérogare, la gare ferroviaire de l'aéroport et les places de parc, il y a lieu d'améliorer la sécurité et le confort des liaisons. On devrait également agrandir les salles de l'aérogare affectées à l'arrivée et au départ des passagers, en déplaçant la façade côté ville. On profitera de ces travaux pour améliorer le chauffage et la ventilation.

<i>Coût des travaux</i>	28,24 millions de francs
<i>Prêt</i>	5,65 millions de francs

### 23.3 Bâtiment du service de sécurité de l'aéroport\*

Le bâtiment du service de sécurité de l'aéroport (SSA) a été construit entre 1966 et 1967. Il abrite un garage pour les véhicules d'intervention, des locaux destinés à l'instruction et au personnel, des bureaux ainsi qu'un atelier de mécanique.

L'augmentation des effectifs du personnel (50 personnes en 1966, 120 en 1986) et l'agrandissement du parc des véhicules d'intervention ont exigé l'extension du bâtiment.

Les travaux sont achevés.

<i>Coût des travaux</i>	2,80 millions de francs
<i>Prêt</i>	0,56 million de francs

### 23.4 Extension de l'aérogare (phase II A 2)

L'extension de l'aérogare est subdivisée en deux phases:

*La phase II A 1* concerne la salle d'arrivée. Les travaux bénéficient des subventions

allouées en vertu de l'arrêté fédéral du 17 juin 1982; ils ne font donc pas l'objet du présent message.

*La phase II A 2* englobe les niveaux enregistrement et départ, qui doivent également être agrandis pour que l'on puisse aménager rapidement des guichets d'enregistrement supplémentaires et un nouveau passage pour les contrôles de la police.

<i>Coût des travaux</i>	66,56 millions de francs
<i>Prêt</i>	13,31 millions de francs

### **23.5 Nouvelles salles d'embarquement des passagers (phase II B)**

Etant donné l'augmentation du trafic et de la capacité des avions, il faut aménager de nouvelles salles d'embarquement. En périodes de pointe, le flux des passagers ne peut plus être traité dans les locaux actuels.

On prévoit un nouveau bâtiment de 36 × 100 m, côté piste de l'aérogare actuelle. Il comportera deux étages et un sous-sol partiel. Celui-ci abritera les locaux techniques nécessaires au fonctionnement du bâtiment. Le niveau piste comprendra des locaux réservés à Swissair ainsi qu'aux services aéroportuaires et de la météorologie. Le niveau départ abritera les nouvelles salles d'embarquement, équipées de façon modulaire, et doté de passerelles télescopiques pour l'accès aux avions.

<i>Coût des travaux</i>	72,00 millions de francs
<i>Prêt</i>	14,40 millions de francs

### **23.6 Satellite Y 1 et système automatique de transport des passagers**

Cet ouvrage aurait dû être édifié en première priorité. Selon le programme de construction, il ne sera cependant réalisé qu'après l'extension de l'aérogare.

La nécessité de réaliser le satellite Y 1 résulte du concept opérationnel et architectural de l'aéroport. Il doit permettre d'accueillir de façon sûre et rapide les passagers utilisant les avions gros porteurs, dont le nombre est toujours plus élevé.

Six gros porteurs (p. ex. B-747), ou neuf avions à cellule étroite (p. ex. MD-80), trouveront place devant le satellite.

La construction a la forme d'un Y; les deux bras et la partie centrale sont affectés à l'arrivée et au départ des passagers; la partie arrière assure, par des liaisons verticales, la circulation des différentes catégories de passagers. Les zones d'activités de chaque niveau se répartissent de la manière suivante:

*Le sous-sol* comprend les locaux et installations techniques ainsi que les équipements lourds.

*Au niveau de l'aire de trafic*, sous les bras de l'Y, sont installés les locaux de service, d'entreposage et d'entretien, ainsi que les places de stationnement pour les véhicules d'assistance et les engins de traction des avions. La partie arrière abrite

la grande salle, où les passagers se rassemblent en vue du transport par bus vers les trois positions réservées aux gros porteurs stationnés au large.

*Le niveau départ* abrite le contrôle de sécurité, la zone intermédiaire avec le grand panneau d'informations générales des vols ainsi que, dans les deux bras de l'Y, les grandes salles d'embarquement.

*Le niveau arrivée* est réservé aux voies de circulation qui conduisent les passagers directement par le système automatique de transport vers les contrôles de douane et de police et à la distribution des bagages.

*Le système automatique de transport des passagers* permettra de franchir la distance relativement longue (300 m) séparant le satellite Y 1 de l'aérogare. Il est dès lors nécessaire de prévoir un système de transport rapide, notamment pour assurer les correspondances pendant les périodes de pointe. La solution retenue consiste à mettre en place des navettes automatiques circulant sur un pont qui relie le satellite Y 1 à l'aérogare.

<i>Coût des travaux</i>	105,40 millions de francs
<i>Prêt</i>	21,08 millions de francs

### **23.7 Grand amortisseur de bruit**

L'équipement actuel pour les essais de fonctionnement des moteurs doit être complété par une installation plus performante, en raison des gros porteurs. Elle se compose

- d'une paroi en matériaux absorbants phoniques, en forme d'U, entourant l'avion;
- d'un système de déviation des gaz d'échappement, et
- d'un amortisseur spécial de bruit pour les bi et tri-réacteurs.

<i>Coût des travaux</i>	8,24 millions de francs
<i>Prêt</i>	1,65 million de francs

### **23.8 Installations pour les contrôles de sûreté**

Les installations actuelles, techniquement dépassées, ne remplissent plus les critères de sûreté et de performance requis.

Le centre de contrôle implanté à proximité de la nouvelle halle de fret comprendra les équipements spéciaux propres au contrôle des envois postaux, les installations réservées au détachement des spécialistes en dépiègages (DSD), ainsi que les équipements destinés au contrôle du fret aérien et des bagages de soute.

<i>Coût des travaux</i>	10,70 millions de francs
<i>Prêt</i>	2,14 millions de francs

### **23.9 Réfection de la voie de circulation G**

Cette voie de circulation a commencé à se dégrader de la même manière que la voie de circulation A. Les travaux de réparation et de réfection de cette dernière

ont fait l'objet de subventions fédérales. Les dégâts subis par la voie G sont dus à l'augmentation des mouvements et du poids des avions.

*Coût des travaux* 21,70 millions de francs  
*Prêt* 4,34 millions de francs

### 23.10 Extension du hangar pour les avions gros porteurs

Le grand hangar a été mis en service en 1948. Ses dimensions (170 × 60 × 20 m) permettent d'accueillir des avions du type DC 8 ou B 707.

L'adaptation des 2 portes du grand hangar a permis d'abriter partiellement un Airbus A-310. Toutefois, vu la hauteur du gouvernail de direction, l'arrière de l'appareil reste à l'extérieur du bâtiment.

L'agrandissement prévu en direction de la piste (20 m de profondeur, 250 m de longueur, et entre 26 et 28 m de hauteur) permettrait de recevoir entièrement deux B-747.

Vu le caractère partiellement commercial de l'ouvrage, le taux de l'aide fédérale est réduit de 20 à 10 pour cent.

*Coût des travaux* 45,70 millions de francs  
*Prêt* 4,57 millions de francs

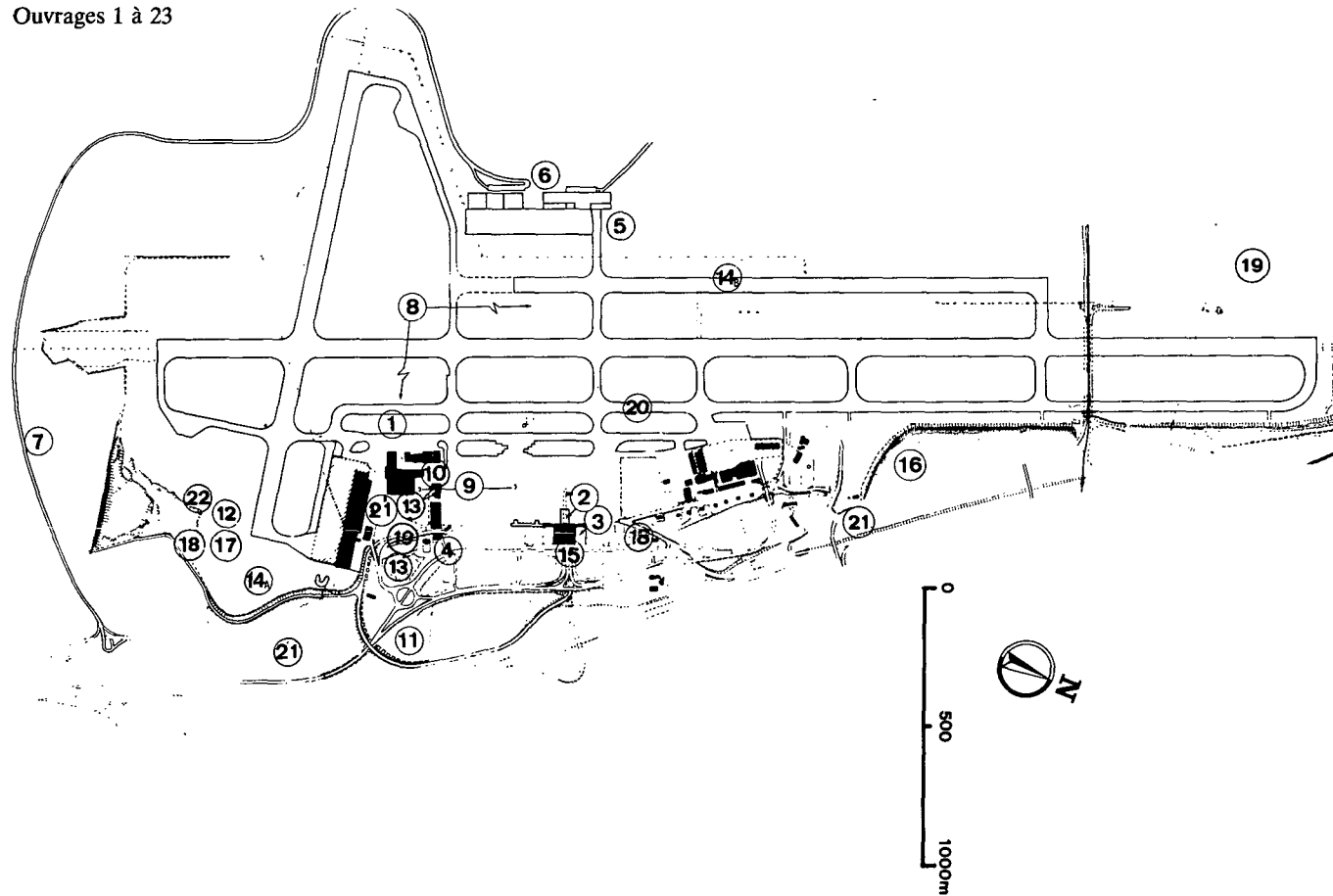
## 24 Récapitulation des coûts des travaux et des prêts pour l'aéroport de Genève

Etat des prix: 1989 (en mio. de fr.)

\* Début anticipé des travaux

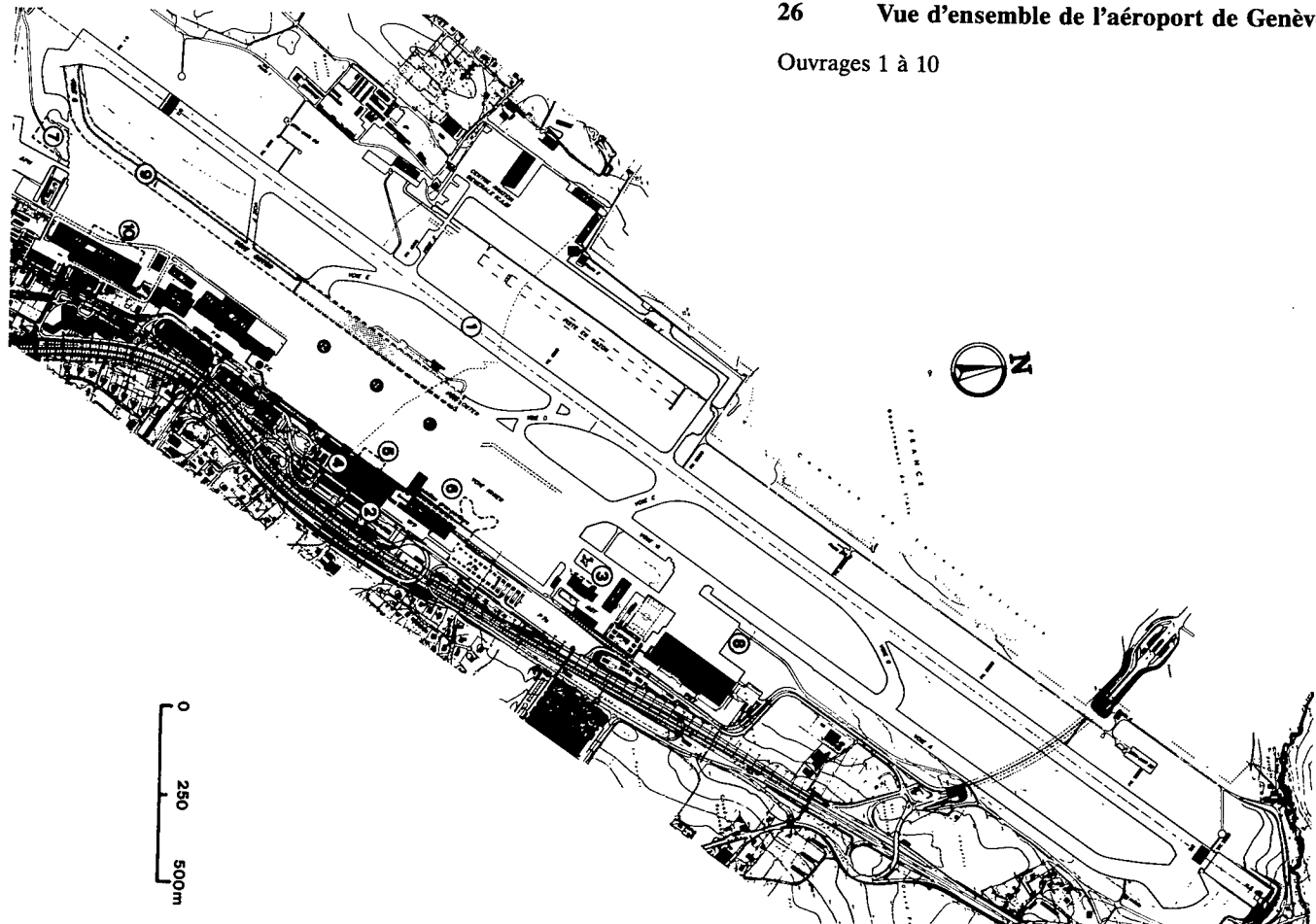
	Travaux	Prêts
1. Poursuite et achèvement des travaux de réfection de la piste .....	50,80	10,16
2. Amélioration des liaisons entre la gare ferroviaire de l'aéroport, les places de parc et l'aérogare* .....	28,24	5,65
3. Extension du bâtiment du SSA* .....	2,80	0,56
4. Extension de l'aérogare (phase II A 2) .....	66,56	13,31
5. Nouvelles salles d'embarquement (phase II B) .....	72,00	14,40
6. Satellite Y 1 et système automatique de transport des passagers .....	105,40	21,08
7. Grand amortisseur de bruit .....	8,24	1,65
8. Installation pour les contrôles de sûreté .....	10,70	2,14
9. Réfection de la voie de circulation G .....	21,70	4,34
10. Extension du grand hangar pour les avions gros porteurs .....	45,70	4,57
<b>Total</b> .....	<b>412,14</b>	<b>77,86</b>
Dont ouvrages avec début des travaux anticipés .....	31,04	6,21

Ouvrages 1 à 23



## 26 Vue d'ensemble de l'aéroport de Genève

Ouvrages 1 à 10



	Années										Coûts	
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998		1999
1. Aires de trafic et voies de circulation* .....		4,00	2,00	2,00	2,00							10,00
2. Extension de l'aérogare 1987-1990* .....	5,65	10,00										28,15
3. Extension de l'aérogare 1993-1996 .....					10,00	10,00	10,00	10,00				40,00
4. Extension de la centrale thermique* .....		4,00										4,00
5. Déplacement du SSIS .....				2,00	2,00	2,00		5,00				11,00
6. Transfert de l'aviation commerciale (régionale) et de l'aviation générale .....					7,00	7,00	7,00	7,00	7,00			35,00
7. Réseau routier .....			5,00			5,00	2,70	5,30	6,00	6,00		30,00
8. Renforcement du réseau électrique courant fort* ..		2,50	5,00	3,00	2,00	2,60						15,10
9. Extension du réseau de communication* .....		0,50	0,50	0,50								1,50
10. Extension des installations de traitement du fret* ..		12,72										12,72
11. Bâtiments abritant les compagnies aériennes* ....		3,30	3,30	3,30	3,35							13,25
12. Aires de stat. p. l'entretien des aéronefs* .....		1,00	1,00	1,00	1,50							4,50
13. Ateliers pour les entreprises d'entretien .....			2,35			2,35						4,70
14. Pistes A Prolongement de la piste est-ouest ....						3,30	3,30	3,30	3,60			13,50
B Piste parallèle nord-sud .....							2,80	2,80	2,80	2,80	3,00	14,20
15. Liaison entre gare ferroviaire et aérogare .....							1,00		1,00	1,00	1,20	4,20
16. Logements de fonction .....							1,30	1,30				2,60
17. Silos à voitures .....			3,00	3,00		3,00	3,00					12,00
18. Extension du réseau des galeries techniques .....				4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	1,35			23,85
19. Stockage de matières inflammables et polluantes*		2,80										2,80
20. Nouveau centre de fret .....							5,00	5,00	20,00	30,00	40,00	100,00
21. Voies de circulation, places de stationnement* ...		1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00			15,00
22. Réfection du réseau des eaux pluviales, usées et industrielles* .....	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,20					7,20
23. Installation d'absorption du bruit* .....		3,60										3,60
Coûts globaux annuels .....	6,65	46,42	25,15	22,30	35,35	42,75	43,80	46,20	43,75	39,80	44,20	408,87
Montants annuels des prêts .....		10,30	4,80	4,45	6,75	8,60	9,05	9,25	8,75	7,95	8,85	

\* Ouvrages avec début anticipé des travaux; le versement de ces montants peut avoir lieu au plus tôt à la fin de 1990, après l'entrée en vigueur de l'arrêté allouant les crédits.

## 28 Aéroport de Genève/Programme de constructions et plan des investissements

(En mio. de fr.)

	Années											Coûts
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	
1. Réfection de la piste .....	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	0,80	50,80
2. Amélioration des liaisons gare ferroviaire, places de parc et aérogare* .....	16,80	6,50	4,94									28,24
3. Extension du bâtiment du SSA* .....	1,60	1,20										2,80
4. Aérogare phase II A 2 .....				5,00	18,00	18,00	18,00	7,56				66,56
5. Aérogare phase II B .....						5,00	10,00	15,00	18,00	18,00	6,00	72,00
6. Satellite Y 1 .....								5,40	10,00	15,00	18,00	105,40
7. Amortisseur de bruit .....			4,24	4,00								8,24
8. Installation pour contrôles de sûreté .....		0,60	5,00	5,10								10,70
9. Réfection voie G .....			4,70	5,00	5,00	5,00	2,00					21,70
10. Extension du grand hangar p. avions gros porteurs .....							10,00	15,00	15,00	5,70		45,70
Coûts globaux annuels .....	23,40	13,30	23,88	24,10	28,00	33,00	45,00	47,96	48,00	43,70	24,80	412,14
Montants annuels des prêts .....		7,34	4,78	4,82	5,60	6,60	8,00	8,09	8,10	8,17	4,96	
* Ouvrages avec début anticipé des travaux; le versement de ces montants peut avoir lieu au plus tôt à la fin de 1990, après l'entrée en vigueur de l'arrêté allouant les crédits.												

### 3 Conséquences

#### 31 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel de la Confédération

Le versement des prêts et leur remboursement sous la forme d'annuités sont fonction de l'évolution des investissements. Selon les plans des investissements pour les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève figurant aux chiffres 27 et 28, les dépenses qui incomberont à la Confédération jusqu'en 1995 sont les suivantes (sans le renchérissement; en mio. de fr.):

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Bâle-Mulhouse . . . . .	10,30	4,80	4,45	6,75	8,60	9,05
Genève . . . . .	7,34	4,78	4,82	5,60	6,60	8,00
Total des prêts . . . . .	17,64	9,58	9,27	12,35	15,20	17,05
Budget et plan financier de la Confédération . . . . .	6	10	15	20	—	—

Il convient d'admettre

- que les montants des prêts pour les ouvrages dont la mise en chantier anticipée a été autorisée ne pourront être versés que lorsque le crédit global prévu par le présent message aura été accordé, soit au plus tôt en 1990 (exception: l'extension de l'aérogare de Bâle-Mulhouse autorisée par le crédit d'engagement accordé le 16 juin 1987; ouvrage n° 21.2);
- qu'un certain laps de temps s'écoulera depuis l'établissement des factures et leur vérification jusqu'au moment où les prêts pourront être versés;
- que l'avancement des travaux est influencé par une multitude de facteurs extérieurs qui ne permettront probablement pas une réalisation dans les délais et les conditions techniques envisagés.

Nous estimons cependant que les chiffres inscrits au plan financier correspondent à la réalité, étant donné qu'ils devront être revus chaque année à la lumière de l'avancement des travaux et des circonstances. Il n'a pas été encore tenu compte du remboursement des prêts.

Dans le passé, seuls vous étiez soumis les messages pour des projets de construction donnant droit à une subvention dont le bénéficiaire garantissait le financement de l'ouvrage. Cependant, compte tenu de la période d'investissements à long terme, cette condition n'avait été que partiellement remplie lors de la présentation du message du 25 janvier 1982 (FF 1982 I 965). Nous y renonçons en l'occurrence, car la compétence dont nous disposons actuellement en matière d'aide financière est limitée dans le temps.

L'arrêté n'aura aucune conséquence sur le personnel de la Confédération.

#### 32 Conséquences pour les cantons et les communes

Le projet décharge les cantons dans la mesure où, sans l'aide financière de la Confédération, ils auraient fourni des capitaux pour l'agrandissement des deux

aéroports. L'avantage financier que peuvent en tirer les communes dépend de la législation cantonale.

#### **4 Programme de législature**

Le projet est mentionné dans le programme de la législature 1987–1991 (FF 1988 I 353, appendice 2).

#### **5 Relations avec le droit européen**

Les arrêtés proposés n'ont pas d'influence sur les relations avec le droit européen.

#### **6 Bases juridiques**

Le projet est fondé sur la disposition finale de la modification du 14 décembre 1984 de la loi sur la navigation aérienne (RS 748.0). Ladite modification a été introduite par la loi fédérale du 14 décembre 1984 relative aux mesures d'économie 1984 (programme complémentaire; RS 611.02). La compétence de l'Assemblée fédérale en matière d'octroi de crédit découle de l'article 85, chiffre 10, de la constitution.

Les crédits d'engagement destinés aux prêts revêtent la forme de crédits globaux, tant pour l'aéroport de Bâle–Mulhouse que pour celui de Genève. Un tel crédit global regroupe les crédits d'engagement alloués pour chaque ouvrage par les Chambres fédérales; le Conseil fédéral a toutefois le pouvoir de procéder à des transferts limités de crédits (art. 25, 3<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> al., de l'ordonnance du 15 janvier 1986 sur les finances de la Confédération; RS 611.01).

33424

# Arrêté fédéral concernant l'octroi de prêts pour les travaux du programme d'aménagement 1988–1995 de l'aéroport de Bâle–Mulhouse

Projet

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu la disposition finale de la modification du 14 décembre 1984 de la loi fédérale du 21 décembre 1948<sup>1)</sup> sur la navigation aérienne;

vu le message du Conseil fédéral du 17 janvier 1990<sup>2)</sup>,

*arrête:*

## **Article premier** Octroi des prêts et crédits

<sup>1</sup> Le programme d'aménagement 1988–1995 de l'aéroport de Bâle–Mulhouse, qui figure en annexe, donne droit à des prêts.

<sup>2</sup> Un crédit global limité en principe à 78,78 millions de francs est ouvert; il sera affecté à l'octroi de prêts couvrant 20 pour cent, dans certains cas 10 pour cent, des coûts de construction.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut opérer, dans le cadre du crédit global, des transferts de peu d'importance entre les différents crédits d'ouvrage.

<sup>4</sup> Il peut majorer les crédits d'ouvrage des coûts supplémentaires dus au renchérissement.

<sup>5</sup> Le crédit d'engagement d'un montant de 2,5 millions de francs accordé le 16 juin 1987 pour l'extension de l'aérogare de Bâle–Mulhouse est annulé.

## **Art. 2** Conditions d'octroi

<sup>1</sup> Seuls les ouvrages dont les travaux principaux ont commencé avant le 31 décembre 1995 peuvent faire l'objet d'un prêt.

<sup>2</sup> Aucun montant ne sera versé à titre de prêt après le 31 décembre 1999.

<sup>3</sup> Les prêts sont octroyés à un taux d'intérêt de 2 pour cent et doivent être remboursés en 25 ans par annuités égales; aucun intérêt n'est perçu durant la construction des ouvrages.

<sup>4</sup> La première annuité échoit l'année suivant l'achèvement de l'ouvrage, mais au plus tard en l'an 2000. Dans le cas d'ouvrages dont les travaux sont réalisés par étapes et s'étendent sur une longue période, les annuités échoient à partir de l'année qui suit la mise en exploitation de chaque partie de l'ouvrage.

<sup>1)</sup> RS 748.0

<sup>2)</sup> FF 1990 I 913

**Art. 3** Calcul

<sup>1</sup> Pour chaque ouvrage, le prêt est calculé en fonction des coûts de construction proprement dits et des honoraires des ingénieurs et architectes ayant travaillé au projet ou dirigé les travaux jusqu'à la remise du décompte.

<sup>2</sup> Les autres coûts, en particulier les frais qui résultent de l'intervention d'autorités et de commissions ainsi que les frais de financement, ne sont pas pris en compte.

**Art. 4** Décompte

<sup>1</sup> Les coûts de construction de chaque ouvrage seront établis séparément.

<sup>2</sup> Les prêts seront versés par acomptes, d'après les décomptes approuvés par l'Office fédéral de l'aviation civile.

**Art. 5** Disposition finale

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

33424

## Aéroport de Bâle-Mulhouse

### Liste des ouvrages du programme d'aménagement 1988-1995 et récapitulation des coûts de construction et des prêts

Etat des prix: 1989 (en mio. de fr.)

	Coûts	Prêts
1. Aires de trafic et voies de circulations .....	10,00	2,00
2. Extension de l'aérogare 1987-1990 .....	28,15	5,63
3. Extension de l'aérogare 1993-1996 .....	40,00	8,00
4. Extension de la centrale thermique .....	4,00	0,80
5. Déplacement du service de sécurité incendie et de secours .....	11,00	2,20
6. Transfert de l'aviation commerciale (régionale) et de l'aviation générale .....	35,00	7,00
7. Réseau routier .....	30,00	6,00
8. Renforcement du réseau électrique à courant fort ..	15,10	3,02
9. Extension du réseau de communication .....	1,50	0,30
10. Extension des installations pour le traitement du fret	12,72	2,54
11. Bâtiments abritant les compagnies aériennes .....	13,25	1,33
12. Aires de stationnement pour l'entretien des aéronefs	4,50	0,90
13. Ateliers pour les entreprises d'entretien .....	4,70	0,47
14. Pistes		
a. Prolongement de la piste est-ouest .....	13,50	2,70
b. Piste parallèle nord-sud .....	14,30	2,84
15. Liaison entre la gare ferroviaire et l'aérogare .....	4,20	0,84
16. Logements de fonction .....	2,60	0,52
17. Silos à voitures .....	12,00	1,20
18. Extension du réseau des galeries techniques .....	23,85	4,77
19. Stockage de matières inflammables et polluantes ...	2,80	0,56
20. Nouveau centre de fret .....	100,00	20,00
21. Réfection des voies de circulation et des places de stationnement .....	15,00	3,00
22. Réfection du réseau des eaux pluviales, usées et industrielles .....	7,20	1,44
23. Installations d'absorption du bruit .....	3,60	0,72
<b>Total .....</b>	<b>408,87</b>	<b>78,78</b>

# Arrêté fédéral concernant l'octroi de prêts pour les travaux du programme d'aménagement 1988–1995 de l'aéroport de Genève

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu la disposition finale de la modification du 14 décembre 1984 de la loi fédérale du 21 décembre 1948<sup>1)</sup> sur la navigation aérienne;

vu le message du Conseil fédéral du 17 janvier 1990<sup>2)</sup>,

*arrête:*

## **Article premier** Octroi des prêts et crédits

<sup>1</sup> Le programme d'aménagement 1988–1995 de l'aéroport de Genève, qui figure en annexe, donne droit à des prêts.

<sup>2</sup> Un crédit global limité en principe à 77,86 millions de francs, est ouvert; il sera affecté à l'octroi de prêts couvrant 20 pour cent, dans certains cas 10 pour cent, des coûts de construction.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut opérer, dans le cadre du crédit global, des transferts de peu d'importance entre les différents crédits d'ouvrage.

<sup>4</sup> Il peut majorer les crédits d'ouvrage des coûts supplémentaires dus au renchérissement.

## **Art. 2** Conditions d'octroi

<sup>1</sup> Seuls les ouvrages dont les travaux principaux ont commencé avant le 31 décembre 1995 peuvent faire l'objet d'un prêt.

<sup>2</sup> Aucun montant ne sera versé à titre de prêt après le 31 décembre 1999.

<sup>3</sup> Les prêts sont octroyés à un taux d'intérêt de 2 pour cent et doivent être remboursés en 25 ans par annuités égales; aucun intérêt n'est perçu durant la construction des ouvrages.

<sup>4</sup> La première annuité échoit l'année suivant l'achèvement de l'ouvrage, mais au plus tard en l'an 2000. Dans le cas d'ouvrages dont les travaux sont réalisés par étapes et s'étendent sur une longue période, les annuités échoient à partir de l'année qui suit la mise en exploitation de chaque partie de l'ouvrage.

<sup>1)</sup> RS 748.0

<sup>2)</sup> FF 1990 I 913

**Art. 3** Calcul

<sup>1</sup> Pour chaque ouvrage, le prêt est calculé en fonction des coûts de construction proprement dits et des honoraires des ingénieurs et architectes ayant travaillé au projet ou dirigé les travaux jusqu'à la remise du décompte.

<sup>2</sup> Les autres coûts, en particulier les frais qui résultent de l'intervention d'autorités et de commissions ainsi que les frais de financement, ne sont pas pris en compte.

**Art. 4** Décompte

<sup>1</sup> Les coûts de construction de chaque ouvrage seront établis séparément.

<sup>2</sup> Les prêts seront versés par acomptes, d'après les décomptes approuvés par l'Office fédéral de l'aviation civile.

**Art. 5** Disposition finale

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

33424

**Aéroport de Genève**  
**Liste des ouvrages du programme d'aménagement 1988-1995**  
**et récapitulation des coûts de construction et des prêts**

Etat des prix: 1989 (en mio. de fr.)

	Coûts	Prêts
1. Poursuite et achèvement des travaux de réfection de la piste .....	50,80	10,16
2. Amélioration des liaisons entre la gare ferroviaire de l'aéroport et les places de parc et l'aérogare .....	28,24	5,65
3. Extension du bâtiment du SSA .....	2,80	0,56
4. Extension de l'aérogare (phase II A 2) .....	66,56	13,31
5. Nouvelles salles d'embarquement (phase II B) .....	72,00	14,40
6. Satellite Y 1 et système automatique de transport des passagers .....	105,40	21,08
7. Grand amortisseur de bruit .....	8,24	1,65
8. Installation pour les contrôles de sûreté .....	10,70	2,14
9. Réfection de la voie de circulation G .....	21,70	4,34
10. Extension du grand hangar pour les avions gros porteurs .....	45,70	4,57
<b>Total .....</b>	<b>412,14</b>	<b>77,86</b>

## **Message concernant l'octroi de prêts pour les programmes d'aménagement 1988-1995 des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève du 17 janvier 1990**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	90.006
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.02.1990
Date	
Data	
Seite	913-944
Page	
Pagina	
Ref. No	10 106 076

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.