

4660

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le développement des aérodromes civils.

(Du 13 février 1945.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Le rôle que notre navigation aérienne sera appelée à jouer après la guerre fait depuis longtemps l'objet de débats publics. Il a été évoqué au Conseil national, une première fois, lors de la discussion du postulat Dietschi, du 3 juin 1942, dont la teneur était la suivante :

Il est hors de doute qu'après la cessation des hostilités le trafic aérien international prendra rapidement une énorme extension. Il est urgent que la Suisse étudie le moyen de s'assurer des correspondances dans les relations européennes et mondiales par air et qu'elle aménage notamment des aérodromes. Le Conseil fédéral est invité à faire rapport sur la question, à dire s'il existe un programme d'aménagement de places d'aviation et, avant tout, si l'on a prévu la création d'un aérodrome central suisse et quelle sera à l'avenir la situation des aérodromes des villes.

Dans sa réponse, le chef du département des postes et des chemins de fer expliqua au conseil quelle était alors la situation du trafic aérien suisse et lui fit connaître, dans leurs grandes lignes, les préparatifs en vue de l'après-guerre.

Les problèmes de l'aviation civile suisse furent évoqués de nouveau dans la séance du Conseil national du 14 juin 1944, à propos du rapport du Conseil fédéral sur sa gestion en 1943 (Département des postes et des chemins de fer, III. Office aérien). M. Grimm releva la grande incertitude qui régnait encore sur la question des aérodromes, comme sur celle du futur trafic aérien en général. Il recommanda vivement d'accélérer les travaux préparatoires indispensables. C'est à la Confédération, dit-il, qu'il appartient de montrer le chemin à suivre, de déclarer: voici quelles sont les perspectives d'avenir, les exigences de l'intérêt national et, partant, les mesures à prendre.

Nous avons l'honneur de vous exposer aujourd'hui la situation actuelle et de vous soumettre un projet d'arrêté fédéral concernant le développement des aérodromes civils, ainsi qu'un projet d'arrêté fédéral allouant une subvention pour l'agrandissement de l'aéroport de Genève-Cointrin (*).

A. LA SITUATION DE LA SUISSE DANS LE TRAFIC AÉRIEN

I. LE DÉVELOPPEMENT ANTÉRIEUR

Le trafic aérien a trouvé en Suisse un appui efficace dès l'époque des premiers essais. Si l'on entendit dire, ici et là, que la navigation aérienne n'était rien de plus qu'une organisation de luxe destinée à l'agrément des gens aisés, il devint cependant manifeste qu'elle était un complément précieux des autres modes de transport et que notre économie publique ne pourrait s'en passer si elle voulait demeurer capable de soutenir la concurrence étrangère. L'initiative privée, secondée de bonne heure dans une mesure raisonnable par les pouvoirs publics, aida au trafic aérien suisse à vaincre les difficultés du début et lui permit de se développer d'une façon continue, qui fut remarquée même à l'étranger. La confiance qu'inspirait notre service de transports aériens fut la première cause de son bon renom. Il s'y ajouta son talent à tirer parti des conquêtes nouvelles de la technique. Ce fut une société suisse qui, la première, mit en service sur le réseau européen des avions modernes très rapides. Auparavant déjà, une entreprise suisse avait participé aux premières tentatives d'établir sur notre continent un trafic aérien à longue distance (Zurich—Berlin sans escale, été 1928). Quelques années plus tard, en 1935, un matériel amélioré et des méthodes de navigation perfectionnées permettaient de passer au trafic aérien direct entre la Suisse et l'Angleterre, ce qui révéla de quoi l'avion était capable en fait de transports.

La *politique suisse en matière de trafic aérien* s'était donné pour but principal de soutenir la capacité de concurrence de l'exportation suisse, de notre commerce et de nos banques. L'homme d'affaires suisse devait avoir la possibilité d'atteindre le marché international aussi rapidement

(*) Le présent message était déjà élaboré lorsque M. Müller-Amriswil, le 5 décembre, et M. Klöti, le 6 décembre, ont présenté l'un au Conseil national, l'autre au Conseil des Etats, avec l'appui de cosignataires, une motion identique sur l'aménagement du futur trafic aérien civil, énonçant les principes suivants:

- 1° Le rattachement de la Suisse au réseau des grandes lignes aériennes internationales est dans l'intérêt du pays;
- 2° Il y a lieu d'aménager un grand aérodrome suisse. Celui-ci ne doit pas constituer un obstacle à la création et à l'aménagement d'aérodromes régionaux et communaux avec l'appui de la Confédération;
- 3° L'emplacement du grand aérodrome suisse doit être fixé sans retard;
- 4° Le grand aérodrome sera construit par la Confédération ou avec son appui, conformément à l'article 23 de la constitution.

que ses concurrents étrangers. Il y avait aussi les besoins de l'industrie touristique à satisfaire. A cela s'ajoutèrent les obligations résultant de l'existence sur notre territoire d'une série de bureaux internationaux. Parce que l'avion abaissait la durée des voyages, il paraissait l'instrument propre à rapprocher les peuples et à faciliter leur collaboration économique, politique et culturelle.

Les entreprises de transports aériens n'auraient cependant pu suffire à toutes ces tâches par leurs propres ressources. Comme on le sait, il n'est arrivé encore que fort rarement que des entreprises de ce genre aient équilibré leurs recettes et leurs dépenses. Et les cas où il y a eu bénéfice sont encore plus rares. Sitôt que le trafic aérien se révéla comme étant non seulement utile au cercle encore assez restreint de ceux qui recouraient au transport par avion, mais encore indirectement profitable au pays tout entier, les collectivités publiques se décidèrent à l'assurer de leurs deniers. Il bénéficia, nous l'avons dit, de subventions publiques dès les premières années de son développement. Ces subventions furent, à la vérité, d'abord modestes, puis elles s'accrurent à mesure que le rôle de la navigation aérienne devenait plus manifeste et qu'on exigeait davantage d'elle. Des subventions furent payées par la Confédération, ainsi que par les cantons et villes directement intéressés. Au début, les indemnités allouées par la poste pour le transport du courrier eurent aussi le caractère de subventions. Elles gardèrent ce caractère tant que leur montant resta fixé d'après les distances parcourues, sans égard aux quantités transportées. Ces indemnités ne sont maintenant plus des subventions, leur montant étant déterminé d'après le poids moyen du courrier transporté. Elles sont cependant demeurées un élément important des recettes des compagnies, en particulier à cause de leur stabilité.

Les subventions furent d'ailleurs un moyen d'influer sur le trafic aérien de telle sorte qu'il se développât de la façon la plus profitable possible pour la collectivité. Elles donnèrent aux autorités une grande influence non seulement sur l'établissement du réseau, mais aussi sur l'acquisition du matériel de vol et l'organisation générale. Elles permirent en particulier d'empêcher l'hypertrophie des services. Cette collaboration de l'initiative privée et des pouvoirs publics durant la première phase de l'évolution du trafic aérien suisse, c'est-à-dire jusqu'au début de la seconde guerre mondiale, a donné un résultat remarquable. Nous désirons l'illustrer par quelques chiffres empruntés à la dernière période d'exploitation s'étendant sur toute l'année, soit à 1938. Le réseau aérien suisse comprenait alors les lignes suivantes exploitées régulièrement :

1. Zurich—(Bâle)—Londres	toute l'année
2. Zurich—Stuttgart—(Halle/Leipzig)—Berlin	id.
3. Genève—Lyon	id.
4. Stuttgart—Genève—Marseille	1. 1 — 31. 10
5. Bâle—(ou Zurich)—Francfort (ligne postale de nuit)	27. 3 — 31. 12

6. Zurich—(Bâle)—Paris	27.3	—	31.12
7. Genève—Paris	27.3	—	1.10
8. Zurich—Munich		id.	
9. Zurich—Stuttgart		id.	
10. Zurich—Bâle—Londres.		id.	
11. Berne—Zurich	27.3	—	31.10
12. Bâle—Zurich		id.	
13. Zurich—Vienne	1.5	—	31.10
14. Prague—Zurich	1.5	—	31.12
15. Zurich—Genève—Marseille	1.5	—	1.10
16. Genève—Lausanne—Berne—Zurich		id.	
17. Berne—Bâle		id.	
18. Zurich—St-Gall—Munich		id.	
19. St-Gall—Zurich		id.	
20. Zurich—Genève		id.	
21. Genève—Berne	1.5	—	17.9
22. Lausanne—Berne		id.	
23. Lausanne—Genève.		id.	
24. Berne—La Chaux-de-Fonds.	1.5	—	1.9
Longueur du réseau des lignes exploitées	7 724	km	
Parcours quotidien maximum	18 634	»	

Quant aux quantités commerciales transportées, elles sont données par les chiffres suivants:

66 852 passagers-étapes, ou 23 279 115 passagers-km.	
628 014 kg de courrier postal, représentant	216 356 tonnes-km
606 998 kg de fret et bagages payants, soit	239 937 »
	En tout 2 318 623 tonnes-km

La régularité et la ponctualité de l'exploitation ressortent des chiffres suivants:

Sur 100 courses prévues à l'horaire 97,8 ont été exécutées.

Pour 90,5 pour cent des courses, on n'a enregistré aucun retard.

L'année 1939 apporta tout d'abord un nouvel accroissement du volume du trafic. Puis vint la mobilisation. Le trafic aérien suisse dut être alors totalement interdit. Cette interdiction put être atténuée par la suite, mais seulement dans une faible mesure. Au lieu du réseau si ramifié des années précédentes, nous n'eûmes plus, comme lignes régulières, que les suivantes:

Zurich—Munich	du 30. 9. 40	au 14. 11. 41
Zurich—Stuttgart—Berlin	du 19. 11. 41	au 29. 1. 43
Zurich—Stuttgart	du 30. 1. 43	au 16. 8. 44
Locarno—Rome	du 18. 3. 40	au 25. 4. 40
	et du 2. 1. 41	au 15. 1. 41
Locarno—Barcelone	du 1. 4. 40	au 11. 6. 40

Le 16 août 1944, l'intensification de la guerre aérienne ayant entraîné des dangers trop grands pour l'exploitation de la dernière ligne aérienne suisse, Zurich—Stuttgart, celle-ci fut supprimée. Depuis lors, notre trafic aérien commercial est totalement suspendu.

Ces restrictions ont soumis à rude épreuve nos entreprises de navigation aérienne. Pour maintenir l'organisation intacte et faire en sorte que le matériel volant soit toujours en état de servir, il a fallu de grands efforts, et surtout le secours des deniers publics, les recettes d'exploitation étant tombées à un chiffre minime. On peut dire que ces efforts ont eu jusqu'ici au moins pour résultat de conserver à peu près le degré de capacité atteint en 1939. Cela ne suffit cependant pas.

II. LES PERSPECTIVES D'AVENIR

La guerre actuelle — comme la précédente — a valu à l'aéronautique des progrès considérables, dont l'aviation pacifique bénéficiera un jour. On s'accorde à dire qu'après la guerre l'aviation civile prendra un développement énorme. Personne ne met cette prévision en doute. Gardons-nous toutefois de nous laisser entraîner par les excès d'une propagande outrée.

On a tort, par exemple, de vouloir faire croire que l'avion commercial de demain pourra accomplir ce qu'accomplit aujourd'hui l'avion de guerre, pour lequel les frais ne comptent pas. On a tort aussi de dire que l'heure est proche où les avions parcourront les lignes commerciales à des vitesses dépassant 500 km à l'heure puisque ces vitesses peuvent, techniquement, être atteintes sans difficulté, et où la voie des airs servira au transport commercial des marchandises lourdes, puisqu'il en a été ainsi pendant la guerre sous l'empire des nécessités militaires. N'oublions pas que les considérations qui dictent l'emploi de l'avion pour la guerre et celles qui commandent son usage pour les transports commerciaux ne sont pas les mêmes. Ces transports doivent être rentables et sûrs. Le trafic aérien commercial ne pourra pas dépasser les vitesses économiquement supportables, car tout accroissement de vitesse est coûteux ; les spécialistes évaluent à 320, peut-être 360 km/h, la limite supérieure des vitesses qui seront pratiquées dans l'aviation commerciale les premières années après la guerre. C'est modeste en comparaison des chiffres avec lesquels jongle parfois la presse quotidienne, mais c'est déjà notablement plus que ce que le trafic aérien pratiquait jusqu'en 1939. De telles vitesses permettent d'atteindre, à partir de la Suisse, toutes les capitales européennes en un voyage d'une demi-journée, et l'Amérique du Nord en 18 heures de vol. C'est une erreur aussi de voir dans l'avion le moyen universel de transport de l'avenir, capable de transporter n'importe quoi. Cette erreur, qu'il est pourtant facile de démontrer en rappelant le prix de revient élevé des transports aériens, a eu pour conséquence qu'on a parfois combattu l'avion, considéré comme un concurrent importun pour les autres moyens de trans-

port. Or précisément à cause du coût élevé des transports aériens, l'avion ne pourra être employé que lorsque son avantage sera décisif, c'est-à-dire lorsque la grande vitesse se révélera assez utile pour « payer » le surcroît de frais. Cela peut être le cas pour le transport des personnes, du courrier postal et des marchandises de grande valeur, surtout si la distance à parcourir est grande. L'avion n'est donc pas un concurrent des moyens de communication traditionnels. Il les complète, en assurant des transports dont ils n'eussent pu se charger; il stimule même leur activité, puisqu'il crée du trafic nouveau, au profit de tous.

Rectifions également l'avis, souvent exprimé, selon lequel notre pays serait prédestiné par sa *situation géographique* à jouer un rôle de premier plan dans le trafic aérien de l'avenir. Située au cœur de l'Europe, la Suisse remplit, dit-on, mieux qu'aucun autre pays les conditions d'une place internationale de transit. On rappelle l'exemple des transports terrestres. Du fait que la Suisse, comme gardienne des passages des Alpes, s'est acquis à cet égard une position à part, on déduit que le trafic aérien disposera son réseau selon les lignes classiques des communications à la surface du sol. Partant de l'idée que la Suisse est appelée à accomplir de grandes tâches comme intermédiaire entre les peuples, on conclut que le trafic aérien international se portera plus spécialement vers nous, déjà pour cette raison. Enfin, on se laisse entraîner par l'idée que notre pays, s'il continue d'être à l'abri des dévastations de la guerre, sera, à l'aube de temps meilleurs, un but de voyage particulièrement recherché des visiteurs, surtout de ceux d'outre-mer. Le slogan: « la Suisse est la plaque tournante du trafic aérien », a été remis en circulation pour toutes ces raisons. Il résume des aspirations accrues. En d'autres termes, on estime que la Suisse doit mettre un aéroport européen central à la disposition du trafic aérien de demain.

À ces espérances exagérées on peut opposer les considérations objectives que voici: Le trafic aérien établit son réseau avant tout dans la direction des régions à grandes agglomérations. Cela est tout particulièrement vrai du trafic mondial, dont les routes auront leur point de départ et leur point d'arrivée aux lieux où le besoin de moyens de communication est le plus intense, c'est-à-dire aux grandes métropoles. Ailleurs, il n'aura que des points d'appui, imposés par des nécessités techniques (nous songeons ici au ravitaillement en carburants en des points intermédiaires dans le trafic à très grande distance) ou par le fait que la contrée est insuffisamment desservie par d'autres moyens de transport. Ce sont là des conditions que la Suisse ne remplit pas. Ses villes ne peuvent se comparer, pour la grandeur, aux métropoles des pays voisins et ne pourront donc alimenter le trafic aérien aussi abondamment qu'elles. On ne saurait soutenir sérieusement que malgré cela la Suisse pourra devenir un nœud principal du réseau aérien mondial par le simple fait qu'elle est au cœur de l'Europe. N'oublions pas que la topographie de notre pays n'est pas du tout favorable à l'aviation.

Notre sol présente de nombreuses élévations qui constituent encore, surtout les Alpes, de très sérieux obstacles à la navigation aérienne, en particulier lorsqu'il s'agit d'exécuter dans leur voisinage un envol ou un atterrissage par mauvaise visibilité. Si le trafic aérien, en plus de ses points d'appui principaux, qui se trouveront sans nul doute à proximité des très grands centres de population, a encore besoin d'un lieu central de transit pour l'Europe, il est probable que ce point sera cherché dans une région où les conditions aérotechniques sont plus favorables que chez nous. Autrement dit, notre pays n'occupe guère une position géographique qui puisse faire de lui la « plaque tournante » de l'Europe. Il en est de même au point de vue politique. Certes, les œuvres qu'accomplit la Suisse en faveur de la paix entraînent de nombreux déplacements entre son territoire et les autres pays; comparées au volume total du trafic international, ces communications sont cependant un facteur trop modeste pour exercer une influence décisive sur la structure générale du réseau aérien.

Ce qui déterminera le rôle de la Suisse dans le futur trafic aérien, ce sera essentiellement la part qu'elle prendra à l'alimenter. Il faut donc se demander avant tout quels services le trafic aérien doit rendre à notre économie publique, et dans quelle mesure celle-ci est capable d'en supporter les frais.

Si nous renonçons aux vœux trop ambitieux, nous ne devons cependant pas sous-estimer l'importance de la navigation aérienne pour notre pays. Cette importance a déjà été démontrée dans le passé, et l'on peut bien dire que déjà alors notre économie n'aurait plus pu se passer de ses services. Les buts de notre politique des communications aériennes sont, dans l'ensemble, restés les mêmes; il s'agit avant tout d'assurer au monde des affaires en Suisse une rapidité égale à celle dont il dispose dans d'autres pays grâce au trafic aérien.

Or l'aéronautique des pays voisins a accompli, ces dernières années, des progrès considérables; la capacité de transport de l'aviation du temps de paix en sera considérablement accrue — personne n'en doute — lorsque ces perfectionnements seront mis à sa disposition. Sitôt donc que le trafic aérien suisse pourra reprendre, il se trouvera en présence d'une forte concurrence étrangère. Sa situation de départ sera difficile, car notre aéronautique n'aura pu prendre une part active au récent développement de l'aviation et ne sera par conséquent pas tout de suite au bénéfice des nouvelles conquêtes techniques. Nos équipages, qui furent parmi les plus capables, auront manqué de la pratique qui leur eût conservé leur rang, et plus encore de l'occasion de se familiariser avec les exigences imposées par les progrès de la technique.

Il n'a pas été possible de former de nouveaux équipages jusqu'au degré de préparation nécessaire à leur entrée en service sur les lignes. Le matériel suffira encore, il est vrai, aux premiers besoins. Mais sa modernisation et

l'accroissement du parc seront des mesures urgentes. Des nouveautés doivent aussi être attendues dans le domaine des méthodes de navigation et de l'outillage radioélectrique pour la navigation; il n'est toutefois pas encore possible d'obtenir des informations précises sur ce point.

Pendant ce repos forcé, il a fallu, pour ainsi dire, se borner à aider nos entreprises de navigation aérienne à se maintenir en état.

En revanche, les préparatifs indispensables à notre aviation d'après guerre ont été poussés dans d'autres directions.

C'est ainsi qu'un projet de loi fédérale sur la navigation aérienne a été mis au point après des travaux de plusieurs années et vous sera présenté prochainement.

D'autre part, des pourparlers sont en cours pour amener nos sociétés de navigation aérienne à une organisation d'ensemble propre à satisfaire aux nouvelles exigences de notre politique aérienne.

La tâche la plus urgente était toutefois la mise au net du *programme d'aménagement des aérodromes*, dont la réalisation exercera une influence capitale sur l'avenir de notre trafic aérien. Nous reviendrons sur ce programme.

B. LES AÉRODROMES CIVILS SUISSES

I. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La capacité de transport d'un organisme de trafic aérien n'est pas déterminée seulement par la qualité du matériel volant. Elle dépend tout autant du développement de l'infrastructure, et en premier lieu de la capacité des aérodromes. Discuter l'avenir du trafic aérien suisse, c'est donc, avant tout, discuter l'avenir des aérodromes suisses. Plus nous attendons du trafic aérien qui s'annonce, plus nous devons lui offrir les aérodromes appropriés.

Les aérodromes civils dont la Suisse disposait avant la guerre ne suffisaient déjà plus complètement aux exigences du trafic. Alors déjà, des plans étaient à l'étude en vue de leur agrandissement. Mais ce sont les progrès subséquents de l'aéronautique qui ont répandu la conviction que notre pays ne pourra tenir son rôle dans le trafic aérien de l'avenir que s'il se décide à développer largement ses aérodromes, et le plus tôt possible.

La façon dont se développera le trafic aérien se discerne depuis longtemps. Nous connaissons donc les lignes directrices à donner à un programme. Il y a lieu de prévoir tout d'abord que le trafic aérien fera usage d'avions encore plus rapides. Or plus un avion est rapide, plus long est son parcours sur le sol au moment de l'envol et de l'atterrissage, et plus grands aussi doivent être par conséquent les aérodromes.

Il faut s'attendre aussi qu'on cherchera à exploiter avec plus d'esprit de suite que jusqu'ici l'avantage que l'avion possède sur les autres moyens

de transport, c'est-à-dire sa vitesse. Ce résultat s'obtient avant tout si l'avion effectue des parcours aussi longs que possible, sans perte de temps en escales. Les expériences faites dans le trafic continental ont montré que ce n'est qu'à partir de 400 km que l'avion offre, par rapport aux autres moyens de transport, une économie de temps assez grande pour justifier le supplément de frais que cause son emploi. Certes, on n'en doit pas déduire que le parcours de distances plus réduites ne se justifie jamais : il peut avoir sa justification comme trafic d'apport aux lignes de grandes communications. Mais il n'en est pas moins certain que le trafic à longue distance jouera un rôle croissant, tout d'abord sous la forme de liaisons directes entre les centres les plus importants d'un continent, ensuite sous la forme de liaisons intercontinentales, lesquelles représentent un trafic qui, techniquement, est déjà possible. Comme la provision de carburants à prendre à bord doit être mesurée selon la distance à parcourir sans escale, la fraction de la capacité de l'avion qui reste disponible pour les charges commerciales proprement dites aura tendance à diminuer.

Un avion n'a pas seulement un rayon d'action absolu, il a aussi un rayon d'action économique. Cela veut dire qu'il ne peut dépasser la distance à laquelle correspond une provision de carburants laissant encore assez de capacité de charge pour qu'il vaille la peine d'entreprendre le vol. Or plus l'avion est vaste, plus ce rapport entre la charge commerciale et la charge de carburants est favorable ; par conséquent, la navigation à longue distance de l'avenir fera usage d'avions dont la grandeur, et par suite le poids, dépasseront de beaucoup ce à quoi l'on était habitué. Mais le poids accru a aussi pour conséquence un allongement des pistes de roulage à l'envol et à l'atterrissage ; de plus, le sol des pistes est soumis à un ébranlement plus brutal. Les aérodromes employés régulièrement par ces avions devront donc posséder des pistes et chemins de roulage munis d'un revêtement résistant. Le sol dans son état naturel, quelle qu'en soit la qualité, ne résisterait pas à la pression.

En troisième lieu, on doit s'attendre à une navigation plus dense, qui, plus que par le passé, se pratiquera aussi de nuit et par temps défavorable. Mais cela suppose aussi de grands aérodromes, bien équipés en installations techniques. C'est précisément la préparation du trafic de nuit et par mauvais temps qui oblige d'envisager des dimensions pouvant, au premier coup d'œil, paraître exagérées. Il serait toutefois dangereux de se borner à des demi-mesures pour diminuer les frais. En se contentant d'une place trop exigüe, au voisinage de laquelle subsisteraient des obstacles, ou en renonçant à des installations de sécurité coûteuses mais efficaces, on risquerait, dans un concours de circonstances défavorables, de provoquer une catastrophe dont les conséquences purement matérielles — pour ne pas parler des autres — représenteraient une somme dépassant largement ce que l'on aurait cru devoir économiser.

II. L'AÉROPORT INTERCONTINENTAL DE LA SUISSE

Avant d'entrer dans le détail des projets d'aérodromes, nous désirons nous prononcer sur la question qui a été la plus agitée jusqu'ici : La Suisse doit-elle se préparer à prendre directement part au trafic aérien de l'avenir, et par conséquent se donner un aérodrome sur lequel les grands avions servant à ce trafic puissent prendre l'air et atterrir en toute sécurité ? Ou doit-elle se raccorder simplement au trafic mondial par des lignes la reliant aux points d'appui de ce trafic en Europe ?

Les adversaires d'une participation directe au trafic aérien mondial avancent que le besoin ne s'en fait pas sentir, ou que du moins la preuve de ce besoin n'a pas encore été apportée. Or, disent-ils, un aéroport pour le trafic intercontinental coûterait de nombreux millions, dépensés en pure perte si les choses prennent un cours imprévu. Chose certaine, les avions employés dans le trafic mondial ne se rendront pas directement en Suisse pour la seule raison que notre pays leur offre un aéroport approprié.

Cet argument est pertinent. Mais il n'en demeure pas moins vrai que les avions employés au trafic mondial devront rester à l'écart de la Suisse aussi longtemps que celle-ci ne disposera pas d'un aéroport propre à les recevoir. D'après de récents communiqués de presse, des lignes aériennes mondiales seraient déjà à l'étude à l'étranger, pour lesquelles une escale serait prévue en Suisse. C'est ainsi que les « Pan American Airways » ont annoncé une ligne New York—Londres (ou Paris)—un point en Suisse—Rome—Athènes—Le Caire—Basra—Karachi—Calcutta, ligne qui figure aussi sur le programme de trafic mondial que l'autorité aéronautique des Etats-Unis a élaboré et porté à la connaissance des autres Etats. On paraît donc disposé à englober la Suisse dans le réseau des grandes lignes aériennes ; mais ces intentions de l'étranger ne peuvent être suivies d'effet que si la Suisse, de son côté, crée d'abord une infrastructure suffisante.

I. Le besoin de participer au trafic mondial.

A l'affirmation que la Suisse n'a aucunement besoin de participer directement au trafic mondial, on peut opposer ce qui suit.

Il n'est évidemment pas possible de prouver ce besoin par des chiffres, pour la simple raison que la Suisse n'a eu encore aucune occasion de participer à un trafic aérien mondial. Mais lorsque les premières lignes aériennes furent créées, on n'a pas non plus demandé des preuves de ce genre ; on s'est borné à évaluer les perspectives en tenant compte des possibilités techniques et des intérêts généraux dans le domaine des communications. Il faut se contenter d'en faire de même aujourd'hui.

On peut tenir pour démontré qu'un trafic aérien mondial est aujourd'hui non seulement techniquement possible mais encore rentable. Les entreprises suisses ne disposent pas encore, il est vrai, du matériel de vol nécessaire

au trafic à très longue distance et ne pourront guère se le procurer avant la fin de la guerre. Mais si la Suisse n'est pas dès le début en mesure de participer au trafic mondial avec ses propres avions, ce n'est pas une raison pour différer son raccordement direct au réseau de ce trafic. Nous serons simplement obligés d'avoir d'abord recours aux services des sociétés étrangères.

En faveur de l'insertion immédiate de la Suisse dans le réseau des grandes lignes aériennes, on peut faire valoir les considérations générales que voici: Il est certain que notre industrie d'exportation, cette branche importante de notre économie, a un grand intérêt à de meilleures communications avec les marchés d'outre-mer et avec ses succursales dans les pays lointains. Une accélération des relations postales avec les contrées éloignées offre un intérêt tout aussi grand. D'autre part, il est permis de supposer que notre trafic touristique tirera un avantage de la réduction de la durée des voyages. Aussitôt que la Suisse pourra être atteinte de New York en un jour, beaucoup d'Américains se décideront plus facilement à s'y rendre pour un séjour, même de courte durée. Le voyage aérien direct n'a d'ailleurs pas seulement l'avantage d'être court; il a encore celui d'être moins gêné par des formalités fastidieuses que ne l'est un voyage en chemin de fer et en paquebot. Le transport des marchandises précieuses dans le commerce mondial sera sans doute confié également à l'avion, car le coût du transport par air ne dépassera guère, dans le cas particulier, celui des transports de surface. Le fret proprement dit sera sans doute plus coûteux, mais il y aura moins de primes d'assurance à payer, celles-ci dépendant, entre autres facteurs, de la durée du transport.

Nous donnons ci-après quelques chiffres destinés à donner une idée du développement du trafic commercial suisse au cours des années écoulées. Nous désirons cependant insister sur le fait que ces données ne permettent pas, à elles seules, de porter un jugement définitif sur la question qui nous occupe; elles se rapportent en effet, pour une bonne part, aux moyens de transport traditionnels. Or, si l'on veut faire des prédictions, il faut tenir compte du fait que l'amélioration des moyens de communication accroît toujours le volume du trafic. Ce phénomène de la création d'un trafic par les moyens de trafic eux-mêmes sera particulièrement manifeste dans le trafic aérien mondial.

a. Trafic postal.

Echange de lettres entre la Suisse et l'étranger.

	Expédition	Dont à destination des pays voisins
1870	7,4 millions d'envois	85,1%
1886/90 (moyenne annuelle) . .	21,3 » »	75,6%
1906/10 » » . .	62,1 » »	78,4%

	Expédition	Dont à destination des pays voisins
1916/20 (moyenne annuelle) . . .	43,4 millions d'envois	71,7%
1926/30 » » . . .	73,4 » »	65,7%
1931/35 » » . . .	69,7 » »	65,3%
1936	61,6 » »	63,0%
1937	70,0 » »	56,4%
1938	74,2 » »	52,6%

La réception s'est développée parallèlement, avec des chiffres absolus un peu plus élevés.

Dans le trafic télégraphique, la tendance à la baisse qu'on enregistre pour la part proportionnelle des pays voisins est encore plus marquée.

Poste aérienne (à destination de la Suisse et de l'étranger):

	Lettres	Collis postaux
1921/25 (moyenne annuelle) . . .	355 900	289
1926/30 » » . . .	2 198 800	3224
1931/35 » » . . .	6 448 000	3939
1936	7 587 000	4017
1937	11 479 000	5596
1938	20 148 000	4158

Trafic postal avec les pays d'outre-mer en 1937.

	Nombre de lettres et de cartes	Nombre de paquets avec valeur déclarée
Amérique:		
Etats-Unis	1 832 260	5 507
Canada	129 360	1 625
Mexique	42 410	—
Brésil	122 570	3 434
Argentine	154 990	1 136
Chili	41 505	281
Autres Etats amé- ricains	205 660	566
Amérique du centre et du Sud	524 725	5 417
Amérique, total	<u>2 528 755</u>	<u>12 549</u>
Asie:		
Proche-Orient	64 675	681
Moyen-Orient	339 360	10 893
Extrême-Orient	237 555	6 127
Asie, total	<u>641 590</u>	<u>17 701</u>

	Nombre de lettres et de cartes	Nombre de paquets avec valeur déclarée
Afrique	580 590	5 923
Australie et Océanie	136 325	5 439
Total des envois de la Suisse à destination de l'étranger .	<u>45 981 900</u>	<u>165 988</u>
dont:		
Pour l'Europe (y compris la Russie)	42 094 640 = 91,5%	124 376 = 74,9%
Pour les pays d'outre-mer . .	<u>3 887 260 = 8,5%</u>	<u>41 612 = 25,1%</u>

Il est particulièrement intéressant de comparer à cet égard ce qui se passe en Suisse et ce qui se passe en Suède. La Suède a depuis longtemps, d'une manière plus décidée que la Suisse, témoigné son intention d'avoir ses propres lignes aériennes à l'échelle mondiale. Son intérêt se porte en particulier sur une liaison avec l'Amérique du Nord. Ceux qui préconisent pour la Suisse une politique de réserve modeste devraient, croyons-nous, se dire que notre pays est fondé à nourrir, pour lui, les mêmes espoirs que la Suède. Sa population est moindre, mais pas au point de justifier un rang notablement inférieur. D'autre part, si nous considérons l'œuvre accomplie par nos transports aériens, nous n'avons pas lieu de craindre la comparaison avec la Suède. Les échanges postaux de la Suède avec l'Amérique, en 1937, conduisent à la même conclusion:

Trafic postal entre la Suède et l'Amérique.

	Nombre de lettres et de cartes	Nombre de paquets avec valeur déclarée
Etats-Unis	2 112 477	980
Canada	110 007	75
Mexique	19 001	—
Brésil	<u>39 858</u>	<u>73</u>
Argentine	53 714	38
Chili	8 673	23
Autres Etats améri- cains	<u>95 503</u>	<u>14</u>
Amérique du centre et du Sud	197 748	148
Amérique, total	<u>2 439 233</u>	<u>1 203</u>

b. Hôtes étrangers en Suisse en 1937.

Provenance :	Arrivées	Nuitées	
	Nombre	Nombre	en %
Amérique du Nord et du centre . . .	112 149	403 388	61,44
Amérique du Sud .	10 537	67 442	10,27
Afrique.	15 202	102 528	15,62
Asie (sans la Turquie et la Russie) . . .	12 519	67 929	10,35
Australie	5 742	15 269	2,32
Hôtes d'outre-mer .	156 149 = 9,8%	656 556 = 100,00	ou 8,3%
Hôtes étrangers d'autres pays . . .	1 437 301 = 90,2%	7 289 544 =	91,7%
Hôtes étrangers au total	1 593 450 = 100 %	7 946 100 =	100 %

c. Trafic des marchandises.

<i>Amérique.</i>	Importation		Exportation	
	1938	1939	1938	1939
	en millions de francs			
Etats-Unis:				
Dénrées alimentaires	29,9	23,0	11,1	14,6
Matières premières	51,1	61,4	1,0	1,6
Produits finis:				
Montres	0,1	0,1	38,9	45,3
Produits chimiques et pharma- ceutiques			12,8	24,8
Autres produits	44,2	48,2	26,9	43,4
Total	125,3	132,7	90,7	129,7

Les Etats-Unis occupaient avant la guerre la cinquième place parmi nos fournisseurs (après l'Allemagne, la France, la Belgique et l'Italie). Comme clients, ils avaient en 1938 le même rang. Ils passèrent en 1939 à la quatrième place (après l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la France), absorbant environ 10 pour cent de l'exportation suisse de produits finis et 20 pour cent de notre exportation de denrées alimentaires.

Canada:	Importation		Exportation	
	1938	1939	1938	1939
	en millions de francs			
Dénrées alimentaires	20,4	25,9	0,4	0,5
Matières premières	2,7	3,8	0	0,1
Produits finis	1,0	0,9	14,3	14,6
Total	24,1	30,6	14,7	15,2

	Importation		Exportation	
	1938	1939	1938	1939
	en millions de francs			
Mexique:				
Denrées alimentaires	0,6	1,0	0,1	0,1
Matières premières	2,2	1,4	0	0
Produits finis	0	0	7,2	8,6
Total	2,8	2,4	7,3	8,7
Brésil:				
Denrées alimentaires	8,7	13,4	0,2	0,2
Matières premières	2,7	3,4	0,1	0
Produits finis	0,4	0,3	16,3	17,6
Total	11,8	17,1	16,6	17,8
Argentine:				
Denrées alimentaires	51,4	67,6	0,3	0,2
Matières premières	6,5	9,8	0,3	0,8
Produits finis	0,5	0,9	35,2	31,8
Total	58,4	78,3	35,8	32,8

L'Argentine est, après les Etats-Unis, le meilleur consommateur extra-européen de produits de fabrication suisse.

	Importation		Exportation	
	1938	1939	1938	1939
	en millions de francs			
Amérique, total	251,6	302,5	191,7	234,1
<i>Afrique, total</i>	50,0	58,0	40,8	35,5
<i>Asie (sans la Russie):</i>				
Proche-Orient (sans la Turquie).	10,9	12,8	6,2	7,2
Moyen-Orient	28,1	30,6	28,5	31,5
Extrême-Orient	33,7	43,4	85,0	48,6
Asie, total	72,7	86,8	119,7	87,3
<i>Australie, total</i>	11,1	11,9	20,7	19,1
Commerce extérieur de la Suisse, total	1 606,9	1 889,4	1 316,6	1 297,6

Participation des continents à la valeur des exportations suisses.

Avant la guerre, l'Europe absorbait la part du lion des exportations suisses. Sa part proportionnelle des affaires avec les pays d'outre-mer est cependant allée continuellement croissant de 1935 à 1939. L'Amérique — aussi bien les Etats-Unis que les autres républiques — a vu en particulier la valeur comparative de ses importations de produits suisses croître de plus de 50 pour cent depuis 1935.

	1935	1936	1937	1938	1939
Etats-Unis d'Amérique. . .	6,05	7,95	8,74	6,89	9,99
Autres Etats américains . .	5,21	5,82	7,96	7,67	8,05
Asie	6,22	5,74	7,45	9,09	6,73
Afrique	2,22	2,37	2,75	3,10	2,74
Australie	0,97	1,26	1,28	1,57	1,47
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	20,67	23,14	28,18	28,32	28,98
Europe	79,33	76,86	71,82	71,68	71,02
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	100%	100%	100%	100%	100%

Pendant cette période, l'importation a évolué de la même manière, quoique de façon moins marquée.

Résumé pour l'année 1937.

Sur 100 hôtes étrangers ayant passé la nuit en Suisse, de pays d'outre-mer.	8,3	provenaient
Sur 100 lettres et cartes envoyées à l'étranger, destination de pays d'outre-mer.	8,5	étaient à
Sur 100 francs de marchandises importées, de pays d'outre-mer.	24,50	provenaient
Sur 100 envois avec valeur déclarée à destination de l'étranger, dans des pays d'outre-mer.	25,1	allaient
Sur 100 francs de marchandises exportées, dans des pays d'outre-mer.	28,20	l'étaient

2. Participation directe au trafic mondial ou service de raccordement ?

D'aucuns prétendent que la Suisse pourrait renoncer à s'insérer directement dans le système du trafic aérien mondial, évitant ainsi le coût élevé d'un aéroport propre à ce trafic. Elle pourrait se contenter, disent-ils, d'un service de raccordement à destination des points d'appui du trafic mondial en Europe. Les frais qui en résulteraient seraient bien moindres, tant en ce qui concerne le matériel de vol que les aérodromes. Nous devons réfuter cette opinion.

Ce service serait sans doute moins coûteux, mais à la longue il ne répondrait plus à nos besoins. S'il était seul à notre disposition, nous dépendrions du bon vouloir des grandes entreprises étrangères. Nous devrions nous contenter de ce que l'on voudrait bien nous laisser. Un jour, on s'empresserait d'inscrire les passagers que nous annoncerions, mais le lendemain on nous déclarerait qu'on n'a point de place pour eux et qu'ils doivent

attendre. Il est fort douteux d'autre part qu'on nous permette de participer à l'élaboration des horaires et d'exercer une influence sur la constitution du réseau. N'oublions pas non plus que ce système du raccordement compliqué et ralentit les voyages; les passagers doivent retenir leurs places auprès des sociétés étrangères. Ils ont le désagrément de changer d'avion aux stations de raccordement, où du reste ils perdront nécessairement un temps appréciable. Or c'est pour les longs parcours précisément que le moment de l'arrivée ne peut être calculé avec une exactitude mathématique, en raison de l'influence du vent et d'autres facteurs météorologiques. Le temps employé à attendre une correspondance est donc plus long, en général, que ce que prévoit l'horaire. Si l'on totalise tous ces inconvénients, on ne manquera pas de trouver qu'il faut soutenir l'idée de liaisons suisses directes.

Cela ne signifie pas nécessairement: liaisons suisses sans escales. Des considérations de rendement s'opposeraient par exemple, pour le moment, à l'exploitation d'une ligne Suisse—Amérique sans les escales techniques qui doivent permettre de prendre du combustible et d'effectuer, le cas échéant, certains travaux d'entretien. L'essentiel est que le voyage entier se fasse avec l'avion d'une seule et même compagnie, et que cet avion n'ait pas besoin d'assurer des correspondances en accélérant sa course ou en prolongeant les arrêts.

3. Aéroport pour avions terrestres ou pour hydravions ?

Signalons encore, pour finir, une proposition mainte fois entendue au cours de la discussion sur le futur trafic aérien mondial et le raccordement de la Suisse à ce trafic. Les lignes les plus importantes du réseau mondial, dit-on, survoleront la mer sur la plus grande partie de leur étendue. C'est avant tout le cas des lignes qui nous intéressent particulièrement, c'est-à-dire celles entre l'Europe et l'Amérique. Or la sécurité exigerait que de telles lignes fussent exploitées avec des hydravions, non avec des avions terrestres. Cette attente paraît d'autant plus fondée que ce sont des hydravions qui assurent actuellement les communications transocéaniques (service des « clippers »). Pour prendre part au trafic mondial, la Suisse, conclut-on, n'aurait donc pas du tout besoin de dépenser des sommes folles et de sacrifier de précieux terrains agricoles pour créer un aéroport servant au trafic mondial. Elle pourrait se contenter de créer sur un de ses grands lacs une bonne station de mouillage pour hydravions.

Ce serait évidemment simple et peu coûteux. Les spécialistes sont toutefois unanimes à déclarer que les avions terrestres prendront le pas sur les hydravions dans le trafic mondial, même sur les lignes transmaritimes, parce que l'avion terrestre est supérieur à l'hydravion lorsqu'il s'agit d'appareils des dimensions qui entrent ici en considération. A égalité de puissance motrice, il atteint une vitesse plus considérable. Le rapport

entre la charge utile et le poids total est, en outre, beaucoup plus favorable. L'avion terrestre est aussi plus facile à manier. Bref, il est plus économique, et l'on peut se demander s'il offre vraiment beaucoup moins de sécurité au-dessus des mers. L'avion transocéanique est multimoteur. Dans l'état actuel de la technique des moteurs et de l'art de la navigation, il est certainement peu probable qu'il puisse être contraint à se poser en haute mer. Si cela arrivait, l'opération ne serait du reste pas beaucoup moins périlleuse pour un hydravion que pour un avion terrestre, le premier n'étant pas capable de résister longtemps aux assauts d'une mer agitée. Ajoutons les difficultés qui s'attachent à l'envol et à l'amérissage d'un hydravion. Lorsque la visibilité est mauvaise, l'amérissage finit trop souvent par une catastrophe. L'exemple des « clippers » n'est pas concluant. Ce service a tout d'abord été prévu pour les relations entre les Etats-Unis et l'Extrême-Orient, c'est-à-dire pour des parcours dépourvus de l'infrastructure nécessaire aux avions terrestres. Dès lors, on n'avait pas le choix, et l'on usa de l'hydravion, avec lequel il est plus facile, dans une période d'essai, de se contenter d'installations de fortune. Lorsque le service fut ensuite étendu à l'Europe, on continua de faire usage d'hydravions parce qu'on en avait. Mais il est entendu que ces appareils seront remplacés plus tard par des avions terrestres, comme ils l'ont déjà été dans le trafic entre l'Amérique du Nord et du Sud, pour lequel on disposait dès le début de l'infrastructure nécessaire.

III. LA SITUATION DE DÉPART

Avant la guerre, le trafic aérien international de la Suisse avait pour bases les trois aérodromes douaniers de première classe de

Bâle-Birsfelden,
Genève-Cointrin, et
Zurich-Dübendorf.

A côté de ces trois aérodromes principaux, la Suisse possédait, comme points d'appui pour le trafic interne, les trois aérodromes douaniers de deuxième classe de

Berne-Belpmoos,
Lausanne-La Blécherette, et
St-Gall-Altenrhein.

Mentionnons encore, comme aérodromes douaniers de troisième classe, l'aérodrome de

La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures,

lequel était rattaché de façon variable au réseau interne, et celui de

Locarno-Magadino,

d'où partirent à titre provisoire, pendant la guerre, les lignes internationales à destination de Rome et de Barcelone.

Citons encore l'aérodrome alpin de Samedan,

employé, pendant les deux hivers qui précédèrent la guerre, pour le transport des personnes qui se rendaient en villégiature dans l'Engadine. Dans quelques cas, les courses eurent lieu directement de Londres à Samedan.

Sur l'emploi auquel se prêtent actuellement ces places, il y a lieu de dire ce qui suit :

L'aérodrome de *Bâle-Birsfelden* est devenu, par suite du développement des installations du port du Rhin, impropre à assurer un trafic de lignes régulières de la même importance que jusqu'ici. Il n'entre plus en considération que pour des lignes régulières soumises à des conditions gravement restrictives et pour le sport aéronautique. Et cela même ne durera pas longtemps, car l'établissement d'une usine hydro-électrique et de bâtiments industriels empiétera prochainement sur la superficie de l'aérodrome.

Sur l'aérodrome de *Genève-Cointrin*, des travaux d'adaptation au trafic futur ont commencé en 1941. Le terrain a été notablement agrandi. Il a été aplani. On a commencé la construction d'une piste de béton de 50 mètres de largeur, achevée déjà sur une longueur de 1200 mètres. Les travaux se poursuivent.

Les dernières années avant la guerre, *Zurich-Dübendorf*, alors le plus grand aérodrome de la Suisse, doté d'installations modernes de sécurité aérienne, était employé bien au delà de sa capacité normale. C'était l'aérodrome suisse où le trafic était le plus intense. C'était en même temps le centre d'entraînement le plus important de l'aviation militaire et le point d'appui d'une activité sportive très vive. Autrement dit, la nécessité d'une réforme totale des conditions régnant à Zurich est manifeste depuis des années. On envisageait au début l'agrandissement de l'aérodrome de Dübendorf, ainsi que la relégation du sport et du tourisme aéronautiques sur un autre aérodrome à créer à cet effet.

L'aérodrome de *Berne-Belpmoos*, à cause des collines qui l'entourent, ne peut pas être adapté aux exigences actuelles du trafic par tous les temps. Il entre donc en considération pour le trafic de raccordement, mais non pas comme station du réseau international.

On en peut dire autant de l'aérodrome de *Lausanne-La Blécherette*, que les conditions topographiques empêchent de transformer utilement.

St-Gall-Altenrhein a été agrandi ces dernières années. Cet aérodrome suffira sans doute au trafic sur lequel il peut compter dans l'avenir : vols de raccordement, d'essais en cours de fabrication, de sport et de tourisme. Mais il ne remplit pas non plus les exigences d'une place recevant régulièrement les avions du service international.

L'aérodrome de *La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures* ne répond même pas à toutes les exigences techniques imposées à un aérodrome douanier de troisième classe. Il est irrémédiablement trop étroit.

L'aérodrome de *Locarno-Magadino* a rendu, comme nous l'avons dit, des services signalés au trafic suisse pendant la guerre, en servant de base provisoire de départ pour l'exploitation de lignes à destination de Rome et de Barcelone. Mais nous ne croyons pas qu'on en puisse conclure qu'il jouera également un rôle important dans le trafic suisse de l'avenir. Cela tient avant tout à sa situation au delà des Alpes, obstacles redoutables pour ses relations avec le reste de la Suisse lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Puis viennent les montagnes, qui en sont trop voisines et empêcheraient de l'employer par mauvais temps, tout au moins sans risque excessif. Il ne pourra donc acquérir quelque importance que comme centre de trafic occasionnel et de sport aéronautique. Il ne pourra devenir un vrai point de départ de lignes régulières.

Des considérations analogues valent pour l'aérodrome de *Samedan*.

La situation de départ de la Suisse, en ce qui concerne sa participation au trafic international, peut donc être caractérisée comme suit :

Il n'y a en ce moment que deux aérodromes, Genève-Cointrin et Zurich-Dübendorf, qui se prêtent à l'exploitation de lignes internationales régulières.

Pour Zurich-Dübendorf, ce n'est vrai qu'avec la réserve que le volume du trafic ne pourra dépasser en aucun cas les chiffres d'avant-guerre et que la place n'est pas non plus propre à recevoir des avions plus grands que ceux qui y circulaient à cette époque.

Pour Genève-Cointrin, les perspectives sont plus favorables par le fait que de grands perfectionnements ont déjà été apportés à l'aérodrome ; si les travaux qui restent à exécuter peuvent être suffisamment accélérés, la place sera sans doute en état de recevoir les avions qui seront encore ceux du trafic mondial les premières années après la guerre. Il n'est en effet pas vraisemblable qu'on passe tout de suite à l'emploi de ces avions géants dont la construction nous est annoncée depuis longtemps, mais qui n'ont pas terminé leurs essais.

Tous les autres aérodromes suisses conviennent seulement au service de raccordement et aux vols occasionnels, si les conditions météorologiques sont bonnes.

Notre situation est donc moins favorable qu'avant la guerre. Bâle étant éliminé, nous ne disposons plus que de deux aérodromes se prêtant pour le trafic international, en un moment où il y a lieu de s'attendre à un accroissement considérable de ce trafic.

IV. LE PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT D'AÉRODROMES

Les milieux intéressés ont été depuis longtemps mis au courant des lignes directrices des mesures à envisager. Ce fut le cas en particulier lors

d'une conférence sur le programme d'extension des aérodromes, tenue le 24 avril 1942, et plus tard encore aux conférences aéronautiques nationales de 1942 et 1943. Nous renvoyons en outre aux explications que le chef du département des postes et des chemins de fer a données au Conseil national en répondant au postulat Dietschi, le 3 juin 1942, comme aussi lors de la discussion du rapport sur la gestion en 1943. Nous nous référons également aux nombreux exposés du délégué pour l'aéronautique civile et de l'office aérien. Il était très difficile de s'entendre sur un plan d'ensemble pour la Suisse. Les avis divergeaient avant tout sur les perspectives qu'offrirait à la Suisse le trafic de l'avenir, et par conséquent sur l'importance à donner aux préparatifs à entreprendre. Les discussions — bien connues — relatives à l'aérodrome intercontinental de la Suisse le montrèrent tout particulièrement. N'oublions pas non plus que les données techniques dont on disposait pour projeter de nouveaux aérodromes étaient assez limitées. Enfin, les pourparlers étaient troublés par l'influence d'intérêts régionaux divergents.

Le programme fondamental d'aménagement d'aérodromes repose sur les considérations qui ont été développées plus haut. On peut le résumer comme suit :

1. Le plus urgent pour la Suisse est de créer les conditions qui lui permettront de prendre une part raisonnable au trafic européen de l'avenir. On considère par conséquent de préparer 4 aérodromes pour le trafic continental (aérodromes de ville).

Y ont droit les villes qui ont été jusqu'ici les points d'appui principaux du trafic suisse, soit

Bâle,
Genève et
Zurich,

et en plus, en sa qualité de ville fédérale, Berne.

2. Des mesures doivent toutefois être prises pour raccorder directement la Suisse au réseau des lignes mondiales. Elles consisteront dans l'agrandissement d'un des aérodromes susmentionnés pour le trafic continental. Cet aérodrome acquerra les dimensions d'un *aéroport pour le trafic intercontinental*.

Quel aéroport de ville subira cette transformation? Cela dépendra aussi bien des qualités aérotechniques de la place choisie que du volume du trafic à prévoir. Zurich, centre le plus important de l'industrie et du commerce en Suisse, enregistrait jusqu'ici, dans la statistique du trafic aérien, les chiffres de beaucoup les plus élevés. On n'a aucune raison de s'attendre qu'il en sera autrement à l'avenir. — L'aéroport prévu à Kloten a été conçu de façon à pouvoir être porté aux dimensions d'un aéroport satisfaisant pleinement aux conditions techniques d'un trafic intercontinen-

tal. Nous sommes par conséquent d'avis que notre aéroport intercontinental devra être installé à **Zurich-Kloten.**

3. Nous devons disposer en outre d'un certain nombre d'*aérodromes régionaux.*

Ils sont nécessaires comme stations du trafic de raccordement, stations qui conserveront leur utilité et acquerront même une importance toute nouvelle sur le plan du tourisme. Pendant la bonne saison, si les besoins le justifient, des lignes pourront partir de ces aérodromes directement pour l'étranger; leur exploitation ne sera cependant possible que lorsque les conditions météorologiques seront favorables. En outre, ces aérodromes régionaux constitueront les centres principaux de l'aéronautique sportive et touristique, comme d'ailleurs de la formation aéronautique. A la catégorie des aérodromes régionaux appartiendront, entre autres, les aérodromes de

Lausanne-Ecublens,
St-Gall-Altenrhein,
La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures,
Locarno-Magadino et
Samedan.

Afin que les travaux d'extension puissent être entrepris et poussés rapidement, il faudrait que la Confédération donnât son approbation de principe au programme et promît de soutenir son exécution. Il y a actuellement plusieurs projets d'aérodromes, tous conformes à l'organisation dont le principe a été esquissé plus haut. Nous les résumerons plus loin.

Soucieux de fournir des renseignements complets, nous désirons mentionner une proposition qui a été faite quant à la manière de résoudre la question des aérodromes. Les promoteurs de cette idée partent du fait que l'installation d'aérodromes se heurte presque partout à des obstacles techniques, politiques ou financiers. C'est précisément à proximité de nos villes, disent-ils, qu'il est le plus difficile d'installer des aérodromes sur lesquels les avions puissent s'envoler ou atterrir avec la régularité et la sécurité exigibles aujourd'hui. Il conviendrait dès lors de conjuguer les efforts et de se décider pour un aérodrome sis n'importe où en Suisse, pourvu que les conditions aérotechniques y soient aussi bonnes que possible. Toutes autres considérations devraient être abandonnées. Avec ces moyens conjugués, on créerait un aéroport qui serait vraiment au niveau des exigences les plus poussées et servirait de centre pour tout notre trafic aérien international. Cette concentration du trafic se justifierait certainement, allègue-t-on, les liaisons courtes étant condamnées à disparaître par le fait qu'elles ne sont pas rentables. Il ne resterait donc guère que les liaisons à grande distance. Or pour elles, le fait que le chemin à parcourir pour se rendre à l'aérodrome soit plus ou moins long ne joue guère de rôle. Il suffirait donc de bonnes communications entre les villes et l'aérodrome

central; des communications par chemin de fer sembleraient les plus recommandables, étant à peu près indépendantes des conditions météorologiques.

Ces considérations sont certainement judicieuses, mais leur conclusion est contraire aux vœux des villes qui ont pu jusqu'ici participer au trafic aérien par l'intermédiaire d'aérodromes sis dans leurs environs. L'idée que nous venons d'évoquer se heurta donc bientôt à une opposition résolue. Le fait est qu'il y a des lignes aériennes d'étendue moyenne qui restent intéressantes pour la Suisse, comme Bâle—Paris ou Zurich—Munich. Or on ne pourra pas demander à un Bâlois se rendant à Paris ou à un Zurichois se rendant à Munich d'aller d'abord en chemin de fer dans le Seeland ou à quelque autre endroit au cœur de la Suisse. On peut craindre d'autre part, avec le temps, un encombrement de cet aéroport central, pour le moment par exemple où il serait décidé de revenir tout de même à l'avion pour les correspondances avec le reste du pays. Rappelons à ce propos que la ville de Londres envisage présentement de répartir ses services aériens internationaux entre trois aérodromes différents. On ne ferait, semble-t-il, pas bien de s'engager en Suisse dans la direction contraire et de renoncer à la décentralisation qui a été la règle jusqu'ici.

V. LES PROJETS D'AÉRODROMES

Un aérodrome se caractérise par la dimension de ses pistes, l'absence plus ou moins complète d'obstacles dans ses environs, les installations de sécurité aérienne qu'il possède et enfin ses bâtiments de service. Nous renonçons à traiter ces détails à propos de chaque aérodrome. Nous nous bornerons à indiquer la dimension des pistes artificielles, bien inférieure, naturellement, à l'étendue totale d'un aérodrome.

I. Les aérodromes destinés au trafic continental et l'aéroport intercontinental.

Bâle-Allschwil-Burgfelden.

Nous avons rappelé que l'aérodrome de Bâle-Birsfelden (Sternenfeld) ne satisfait plus aux exigences du trafic moderne et que d'ailleurs il ne sera plus disponible longtemps. Il y a des années qu'on étudie minutieusement la possibilité de le remplacer. On eût pu installer un aérodrome dans la Hard, en territoire suisse. Un projet dans ce sens avait été élaboré. Mais le veto populaire empêcha sa réalisation. Par la suite, on considéra d'autres solutions (Paradieshof, Allschwil), mais il fallut y renoncer à cause de leurs nombreux inconvénients. Les conditions les plus favorables pour un aéroport digne de ce nom seraient offertes par la plaine entre Allschwil et Burgfelden, bien qu'une grande partie de ce terrain soit située en territoire alsacien. Des projets ont néanmoins été établis déjà avant la guerre, et les autorités bâloises sont déterminées à les poursuivre lorsque les circonstances seront plus propices.

Nous évaluons à environ *40 millions de francs* les frais de construction d'un aéroport continental aménagé en cet endroit. (Notre évaluation se fonde sur les devis relatifs aux projets établis avant la guerre pour cet aérodrome et aux projets concernant d'autres aéroports de la même catégorie.)

Les frais d'acquisition des terrains ne sont pas compris dans ces 40 millions.

L'aéroport d'Allschwil-Burgfelden pourrait être agrandi jusqu'aux dimensions exigées par le trafic intercontinental. Les frais qui en résulteraient n'ont encore fait l'objet d'aucune étude.

Berne-Utzenstorf.

Vu que l'aérodrome de Berne-Belpmoos, comme nous l'avons dit, ne peut être rendu propre au trafic par n'importe quelles conditions météorologiques, les autorités bernoises ont fait élaborer le projet d'un aérodrome qui se trouverait dans la région d'Utzenstorf, très favorable au point de vue aérotechnique.

Il s'agirait tout d'abord d'établir un aéroport pour le trafic continental, avec une piste artificielle de 1160 mètres de longueur et 75 mètres de largeur, une autre de 870 mètres de longueur et de 37,5 mètres de largeur, et deux autres encore de 800 mètres de longueur et 37,5 mètres de largeur. Les frais de construction ont été évalués à *33 805 100 francs*, auxquels il faut ajouter 3 057 400 francs pour l'acquisition des terrains.

La transformation subséquente de cet aéroport de ville en un aéroport intercontinental a également fait l'objet d'un projet. Cet aéroport intercontinental aurait une piste de 2800 mètres de longueur et trois autres de 1700 mètres de longueur, la largeur étant partout de 75 mètres.

Le coût de cette extension est évalué à *45 385 550 francs*, auxquels s'ajouteraient les frais causés par les nouveaux achats de terrains, d'un montant de 6 267 950 francs.

Genève-Cointrin.

Comme nous l'avons dit, il s'agit ici d'agrandir un aérodrome déjà exploité. Cette extension a déjà été entreprise, de sorte qu'on a maintenant une piste de 1200 mètres. Les frais se montent déjà à environ 9 millions, y compris les dépenses pour les achats de terrains. L'étape prochaine doit porter la piste artificielle à la longueur de 2000 mètres. Une fois qu'il aura cette dimension, l'aérodrome de Genève satisfera pour longtemps aux exigences du trafic continental; il pourra également recevoir les avions qui, probablement, seront mis en service dans le trafic intercontinental les premières années après la guerre.

Les frais totaux de l'étape déjà exécutée et de l'étape à exécuter sont évalués à 15 710 000 francs, auxquels il faut ajouter 1 610 000 francs pour des achats de terrains.

Les conditions que pose la transformation de l'aéroport en un aéroport intercontinental sont également remplies. Ajoutons toutefois qu'un empiètement sur le territoire français serait indispensable. Il n'existe pas encore de calculs relatifs au coût d'une telle transformation.

Zurich-Kloten.

Les autorités zurichoises ont étudié minutieusement si l'actuel aéroport de Dübendorf pourrait être agrandi assez pour suffire aux exigences de l'après-guerre. Les projets élaborés sur cette base révèlent qu'il faudrait pour cela une dépense de 113 600 000 francs. Vu l'énormité de la somme, on a renoncé à poursuivre les recherches dans cette direction. Cela se justifie d'autant plus que le défaut capital de Dübendorf — l'encombrement résultant de la pratique intensive et simultanée de l'aviation militaire et de l'aviation civile — n'aurait pas été éliminé pour autant.

Les perspectives d'une meilleure solution semblèrent offertes par la région de Kloten, avec ce grand avantage que l'établissement de l'aérodrome n'obligerait pas de sacrifier des terrains agricoles de valeur. En revanche, il faudrait déplacer le polygone d'artillerie; les frais en seraient à la charge du constructeur de l'aérodrome.

Le projet d'une première étape, dit projet de 1944, prévoit quatre pistes artificielles dont la plus grande aurait 1700 mètres de longueur et 50 mètres de largeur, la seconde 1400 mètres de longueur et 35 mètres de largeur, et les deux autres mesureraient 1000 mètres de longueur et 35 mètres de largeur. Quant aux pistes gazonnées, la plus longue mesurerait 2830 mètres. La dépense prévue est de 54 410 250 francs, auxquels s'ajoutent 5 158 000 francs pour achat de terrains et servitudes imposées; il faut compter encore, pour le déplacement du polygone d'artillerie, un supplément de frais évalué provisoirement à 36 millions. On recherche toutefois si cette dernière dépense ne pourrait pas être quelque peu réduite.

La transformation d'un aéroport aménagé selon le projet de 1944 en un aéroport pour le trafic intercontinental est évaluée, d'après les plans déjà établis, à un supplément de 130 000 000 francs. Mais il s'agirait là d'un parachèvement vraiment total, avec utilisation tout à fait complète de l'espace à disposition. On prévoit quatre doubles pistes, la plus grande ayant 3800 mètres de longueur et 100 mètres de largeur. Les sept autres mesureraient 3200, 3100, 2850, 2550, 2500, 2350 et 2000 mètres de longueur sur 75 mètres de largeur. — Une telle installation dépasse la mesure indispensable pour pouvoir participer au trafic mondial pendant ses premières phases. Pour ce motif, elle ne serait construite que par étapes, selon un programme établi à longue échéance.

Les autorités de Zurich font d'ailleurs valoir que le devis de construction d'un aéroport pour le trafic continental contient déjà certaines dépenses qui seront nécessitées par l'extension jusqu'aux dimensions d'un aéro-drome intercontinental. Ces dépenses en vue de l'avenir sont évaluées à 17 600 000 francs pour les constructions et à 4 159 500 francs pour l'acquisition de terrains et les indemnités pour servitudes imposées. Ces indications devront toutefois faire l'objet d'un examen plus approfondi.

2. Les aérodromes destinés au trafic régional.

Lausanne-Ecublens.

Le 3 avril 1942, la ville de Lausanne a passé avec la Confédération, représentée par le département militaire, un contrat aux termes duquel la Confédération devait acquérir, dans la région d'Ecublens, le terrain nécessaire à l'établissement d'un aéro-drome. Les acquisitions de terrains et l'installation de la place exigent une somme de 6 230 000 francs, dont un tiers est à la charge de la ville de Lausanne.

D'après un avant-projet provisoire, les installations indispensables au trafic civil coûteront en outre 8 765 000 francs. On prévoit notamment deux pistes artificielles de 800 mètres de longueur et 40 mètres de largeur.

Relevons, comme avantage spécial de cet aéro-drome, la possibilité d'installer dans sa proximité immédiate, si le besoin s'en faisait sentir, une station pour hydravions.

St-Gall-Altenrhein.

La société d'aviation de la Suisse orientale, qui exploite cet aéro-drome, a soumis un projet prévoyant comme première étape de l'amélioration :

l'installation d'une piste artificielle de 600 mètres de longueur et 45 mètres de largeur, avec chemins de roulage conduisant aux hangars et à l'atelier ;

l'installation d'une plateforme de stationnement bétonnée devant les hangars.

Pour l'adaptation de la place à ces nouvelles conditions, le projet prévoit en outre la revision du système de drainage et la transformation de l'installation servant aux vols de nuit.

Une étape ultérieure pourrait comprendre l'agrandissement de la piste jusqu'à 800 mètres de longueur et 50 mètres de largeur. La superficie totale de l'aéro-drome serait en même temps notablement accrue.

Les frais de la première étape sont évalués à 1 200 000 francs environ, si la piste et les chemins de roulage sont exécutés en béton, et à 930 000 francs environ si l'on se contente d'une surface asphaltée.

Cet aérodrome permet, lui aussi, de combiner le service des avions terrestres et celui des hydravions. La station d'hydraviation est même déjà organisée.

La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures.

La commune de La Chaux-de-Fonds se propose de détourner un chemin qui traverse l'aérodrome et d'améliorer le nivellement de ce dernier. Le plan et le devis de ces travaux ne nous sont pas encore connus non plus.

Locarno-Magadino.

La société anonyme de l'aéroport douanier de Locarno projette la construction de nouveaux hangars pour avions, l'agrandissement du terrain, et l'établissement d'une piste de béton. Le devis s'élève à 4 580 000 francs. Comme l'aviation militaire prépare de son côté une extension de la place, cette somme peut, semble-t-il, être fortement réduite. Les dépenses prévues paraissent du reste exagérées pour un aérodrome de cette catégorie.

Samedan.

Cet aérodrome semble suffisant dans son état actuel, vu les usages pour lesquels il est prévu. Nous ne savons rien de plans éventuels d'extension.

Nous tenons à relever au sujet de ces projets, à titre de remarque générale, que les indications relatives aux frais de construction et à ceux d'achat de terrains ne peuvent être qu'approximatives. Le calcul n'a d'ailleurs pas été fait partout selon les mêmes principes, de sorte qu'une certaine prudence s'impose lorsqu'on compare les projets entre eux.

VI. LES SUBVENTIONS DE LA CONFÉDÉRATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DES AÉRODROMES CIVILS

I. Subventions ordinaires et allocations éventuelles pour la création d'occasions de travail. Le problème du financement.

Nous avons montré combien il est urgent de prendre en main la question des aérodromes. Nous ne pouvons que répéter que différer encore le début des travaux signifierait compromettre sérieusement la place de la Suisse dans le trafic aérien.

Jusqu'ici, la création d'aérodromes civils a dépendu presque exclusivement de l'initiative des cantons et communes intéressés au trafic aérien. La Confédération ne fit guère sentir son influence que comme autorité de surveillance technique et de police. Au début, elle ne contribua financièrement à la création d'aérodromes que si les intérêts militaires étaient en jeu. Un appui plus considérable ne fut accordé qu'en vertu de l'arrêté fédéral du 6 avril 1939 concernant un nouveau renforcement de la défense

nationale et la lutte contre le chômage, arrêté qui mettait 4 millions de francs à disposition pour le développement de l'aviation civile. Ce crédit a permis en particulier d'accorder des subsides pour l'établissement des aérodromes de Locarno-Magadino et de Samedan et pour le perfectionnement des aérodromes de Genève-Cointrin, Zurich-Dübendorf et St-Gall-Altenrhein.

Or il est clair que les montants énumérés au chapitre précédent comme coût présumé du développement de nos aérodromes sont trop élevés pour être mis à la charge des seules régions intéressées. Mais s'il est vrai que la Suisse a un intérêt vital à pouvoir prendre une part raisonnable au trafic aérien de l'avenir, la création des aérodromes nécessaires est une affaire d'intérêt national qui exige l'intervention financière de la Confédération.

Le développement d'aérodromes civils convient fort bien pour la création de possibilités de travail. Dans le programme de travaux publics élaboré par le délégué aux possibilités de travail, une large place a été attribuée à ce développement. Il serait naturellement fort désirable que les subventions fédérales à envisager pussent servir en même temps à créer un surplus de possibilités de travail en temps de chômage. Mais avant qu'il y ait du chômage, les crédits pour la création de possibilités de travail ne peuvent être mis à contribution (art. 6 de l'arrêté du Conseil fédéral du 29 juillet 1942 réglant la création de possibilités de travail pendant la crise consécutive à la guerre). Comme nous devons en tout cas disposer, dans un avenir prochain, de quelques aérodromes capables d'assurer le trafic moderne, on ne pourra faire dépendre d'un chômage menaçant ou effectif la contribution de la Confédération, et par là la possibilité de commencer les travaux. On doit au contraire poser les fondements financiers qui permettront de passer tout de suite à la réalisation des projets particulièrement urgents et tout à fait au point que le Conseil fédéral aura approuvés. La possibilité d'accorder des subventions à inscrire au compte ordinaire de la Confédération doit donc être réservée. Autre chose est de savoir si des obstacles relevant de l'économie de guerre, comme le manque de ciment, n'imposeront pas, dans l'un ou l'autre cas, l'ajournement des travaux. Reconnaissons à cet égard que les perspectives actuelles ne sont pas très encourageantes.

Dans les circonstances présentes, il ne peut être question d'ouvrir d'emblée un crédit ordinaire global pour la participation de la Confédération au développement des aérodromes civils. Au contraire, il paraît indiqué de se contenter, pour commencer, d'établir la liste des aérodromes dont la Confédération est disposée à favoriser le développement par des subventions et de fixer les limites de ces subventions. L'Assemblée fédérale statuera ensuite, dans chaque cas, sur l'aide à apporter, lorsque les projets approuvés par le Conseil fédéral pourront lui être présentés avec devis précis.

Au moment où le travail viendrait à manquer, la possibilité s'offrirait de mettre le programme à exécution en tout ou en partie au titre de mesure pour combattre le chômage. Dans ce cas, les prescriptions relatives à la création de possibilités de travail permettraient d'accorder, en plus des subventions fédérales ordinaires, des contributions extraordinaires prélevées sur les crédits pour la création de possibilités de travail. La perspective de toucher des subventions plus élevées en période de chômage pourra inciter les propriétaires d'aérodromes à accélérer les travaux en temps de crise et à les ralentir en temps normal, en tant que cela paraîtrait compatible avec les exigences du trafic aérien. Cette adaptation à la situation du marché du travail est dans l'intérêt de ce trafic et de toute l'économie. Dans la mesure où la Confédération et les cantons accordent des subsides extraordinaires pour la création de possibilités de travail, ils trouvent une compensation dans la restitution partielle de leurs débours par le fonds de compensation constitué pour le versement d'allocations pour perte de salaire.

Comme la situation financière de la Confédération est sérieuse, les recettes et les dépenses du compte ordinaire étant notamment bien loin d'être équilibrées, le programme d'aérodromes nous apporte un nouveau et gros souci. Les devis indiqués plus bas montrent que les prestations de la Confédération pour le développement des aérodromes seraient de près de cent millions de francs, en tant du moins que le taux maximum de subvention de 30 pour cent serait appliqué. Dans la situation actuelle, il sera impossible de disposer immédiatement de la couverture nécessaire. Les subventions ordinaires de la Confédération pour la construction d'aérodromes accroîtront donc le déficit, et le problème de la réorganisation des finances fédérales après la guerre en sera compliqué d'autant. La Confédération est par conséquent obligée de mesurer ses subventions avec parcimonie et de n'allouer que le minimum indispensable.

2. Les fondements juridiques.

La disposition qui permet à la Confédération d'établir un programme d'aérodromes et de le réaliser au moyen de subventions inscrites au budget ordinaire est constituée par l'article 37 ter de la constitution, qui a la teneur suivante :

La législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération.

Le terme « législation », au sens de cette disposition, ne veut pas seulement dire adoption de prescriptions sur l'exercice d'une activité en principe privée. Il signifie aussi décision sur le point de savoir si, et dans quelle mesure, la navigation aérienne doit être affaire de l'Etat ou affaire privée (Burckhardt, *Kommentar*). La Confédération peut donc décider par la voie législative de la structure que doit recevoir le trafic aérien suisse, en établissant précisément un programme pour l'aménagement d'aérodromes.

Elle peut également, si elle estime que la navigation aérienne est une nécessité pour l'Etat, l'exploiter elle-même ou veiller, par le moyen d'une participation financière, à ce que son exercice rapporte le plus d'avantages possible à la collectivité.

En tant qu'il s'agit d'établir des aérodromes, des subventions fédérales peuvent du reste déjà être allouées en vertu de l'article 23, alinéa 1^{er}, de la constitution. La disposition est ainsi rédigée: « La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. »

Il est évident que l'aménagement d'un aérodrome destiné au trafic public rentre dans les travaux publics au sens de cette disposition. En revanche, il y aura lieu d'examiner dans chaque cas particulier si la condition que l'aérodrome intéresse la Suisse entière ou une partie considérable du pays est remplie. L'aéroport intercontinental intéresse certes la Suisse entière, puisque le raccordement de notre pays au trafic aérien mondial dépend de lui. Nous croyons toutefois que les conditions fixées par la constitution sont aussi remplies lorsqu'il s'agit d'aérodromes destinés au trafic continental, que nous avons appelés les aérodromes de ville. Ces aérodromes servent sans doute en première ligne à leur ville et à sa zone économique, mais ils sont aussi la condition de nos relations aériennes avec l'étranger. Dans certains cas, on en pourra dire autant d'aérodromes régionaux, surtout s'ils servent au mouvement touristique.

On a invoqué plusieurs fois l'article 23 de la constitution lorsqu'il s'est agi de développer des moyens de communication. Mentionnons en particulier les subventions accordées pour prolonger le canal de Huningue jusqu'à Bâle et pour construire à Bâle des installations servant à la navigation fluviale (arrêtés fédéraux des 11 juin 1896, 17 juin 1918, 18 octobre 1924 et 29 septembre 1927). En application de ce même article 23, la construction de routes a été également subventionnée dans de nombreux cas. Un exemple important et tout récent est constitué par l'arrêté fédéral du 4 avril 1935 concernant l'amélioration et le développement du réseau routier dans les Alpes. On peut, croyons-nous, invoquer avec la même légitimité l'article 23 lorsqu'il s'agit de la construction d'aérodromes.

3. Le montant des subventions fédérales.

Nous vous proposons d'adopter les taux suivants pour les subventions à verser par la Confédération pour l'aménagement des aérodromes civils suisses:

Aéroports servant au trafic continental: au maximum 30 pour cent des frais de construction;

Transformation d'un aéroport servant au trafic continental en aéroport intercontinental: au maximum 30 pour cent des frais de construction;

Aérodromes régionaux: au maximum 25 pour cent des frais de construction.

Pour fixer dans ces limites le montant de la subvention, on tiendra compte de la situation financière du bénéficiaire. Si un canton n'entreprend pas lui-même les travaux, la subvention fédérale ne sera accordée qu'à la condition que le canton participe aux frais au moins dans la même mesure que la Confédération.

Les achats de terrains seraient, dans tous les cas, entièrement à la charge du propriétaire de l'aérodrome.

Le tableau figurant plus bas montre quel serait l'effort financier ainsi imposé à la Confédération, si ses subventions devaient atteindre partout le taux maximum de 30 pour cent. Les chiffres que nous y donnons sont calculés d'après les dépenses de construction prévues par les projets que nous avons en main. On en peut conclure que ces chiffres sont déjà en partie faussés par les changements survenus dans la situation économique. On les considérera donc comme des approximations. Pour l'aéroport de Bâle-Allschwil-Burgfelden, nous répétons que l'autorité fédérale a évalué elle-même les dépenses, en comparant les données des études antérieures et celles des projets concernant d'autres aéroports. Un projet d'aéroport à Bâle-Allschwil-Burgfelden ne peut être sérieusement étudié en ce moment, puisque la plus grande partie du terrain se trouve en Alsace.

Ajoutons encore une remarque: Chaque aérodrome affecté au trafic public doit posséder des *installations* — complexes et coûteuses — *servant à la sécurité aérienne*, avant tout des émetteurs et récepteurs radiotélégraphiques. Ces installations servent surtout à l'exploitation de l'aérodrome sur lequel elles se trouvent. Elles sont toutefois mises aussi largement à contribution pour le service général de la sécurité aérienne, en premier lieu le service radiogoniométrique. C'est pourquoi la Confédération a déjà supporté une partie des frais causés par ces installations. Et c'est pourquoi aussi le projet de loi sur la navigation aérienne pose le principe que leur coût sera à la charge de l'exploitant de l'aérodrome dans la mesure où elles se rapportent à l'usage de cet aérodrome, et pour le reste à la charge de la Confédération. Nous sommes d'avis que ce principe doit aussi être appliqué au calcul des subventions accordées pour l'aménagement d'aérodromes. Nous déduisons par conséquent des prix indiqués au chapitre précédent les montants qui doivent être mis à la charge de la Confédération à titre de participation aux frais de la sécurité aérienne, montants qu'elle payera dans tous les cas et auxquels les taux fixés ne s'appliquent pas. Cette part fédérale des frais occasionnés par les installations de sécurité aérienne atteint les sommes suivantes:

	Fr. approxima- tivement
Bâle-Allschwil-Burgfelden	500 000
Berne-Utzenstorf	390 000
Genève-Cointrin	120 000
Zurich-Kloten	2 300 000
Supplément pour la place qui sera transformée en un aéroport intercontinental	340 000
Total	<u>3 650 000</u>

Ces chiffres appellent, eux aussi, quelques réserves. Ils se rapportent aux installations de sécurité aérienne que nous connaissons. Or on peut tenir pour certain que le trafic civil de demain disposera d'instruments mis au point pendant la guerre, mais sur lesquels le secret est encore gardé. Il y a lieu d'en conclure que les sommes indiquées plus haut devront subir une augmentation.

La part attribuée à l'aéroport de Zurich-Kloten peut sembler considérable en comparaison des autres. Cet écart provient de ce que la station radiotélégraphique centrale suisse serait installée à Zurich.

**TABLEAU DES SUBVENTIONS A METTRE A LA CHARGE
DE LA CONFÉDÉRATION (MONTANTS MAXIMUMS)**

(Toutes les sommes indiquées sont approximatives. Le taux de 30 pour cent représente d'autre part le maximum de la subvention.)

a. Aéroports pour le trafic continental.

Bâle-Allschwil-Burgfelden.

Frais de construction	40 000 000 fr. env.
Sécurité aérienne . .	500 000 » »
	<u>39 500 000 fr. env., dont 30% = 11 850 000 fr. env.</u>

Berne-Utzenstorf.

Frais de construction	33 805 100 fr. env.
Sécurité aérienne . .	390 000 » »
	<u>33 415 100 fr. env., dont 30% = 10 024 530 fr. env.</u>

Genève-Cointrin.

Frais de construction	15 710 000 fr. env.
Sécurité aérienne . .	120 000 » »
	<u>15 590 000 fr. env., dont 30% = 4 677 000 fr. env.</u>

De ce montant doivent être déduites les subventions que le canton de Genève a touchées en application de l'arrêté fédéral du 6 avril 1939 concernant un nouveau renforcement de la défense nationale et la lutte contre le chômage, soit:

Subside (déjà versé) pour la construction de la piste bétonnée	300 000 fr.
Subside (déjà versé) pour l'acquisition de projecteurs d'atterrissage	10 000 »
Subside pour l'acquisition du radiophare d'atterrissage (réservé)	14 000 »
	<u>En tout 324 000 fr.</u>

Il reste comme contribution aux frais de construction 4 353 000 fr. env.

Cet aéroport, nous l'avons déjà dit plusieurs fois, a déjà fait l'objet de plusieurs améliorations notables depuis 1941. Les travaux exécutés ont eu jusqu'ici les résultats suivants:

- un notable accroissement de la superficie du terrain, par le déplacement de masses considérables de terre et le changement du tracé d'une route;
- une piste artificielle bétonnée de 1200 mètres de longueur et 50 mètres de largeur;
- une plateforme bétonnée devant l'endroit où se trouvera le futur bâtiment de station, avec les chemins de roulage nécessaires de cette plateforme à la piste artificielle.

Sur les côtés longitudinaux de la piste artificielle ont été installées en outre des chaînes de feux de terrain pour faciliter les atterrissages de nuit. On a installé également deux projecteurs d'atterrissage et une partie des feux de délimitation de l'aéroport.

La Suisse, nous l'avons rappelé, ne dispose actuellement, pour l'exploitation régulière de lignes internationales, que des aérodromes de Zurich-Dübendorf et Genève-Cointrin. Avant la guerre déjà, le premier était utilisé jusqu'aux limites de sa capacité; il ne peut être question d'y accroître encore le trafic, ni d'y faire circuler de grands avions modernes. Ce n'est qu'à Genève-Cointrin que nous sommes à même de créer sans perte de temps un aéroport satisfaisant pleinement aux exigences du trafic continental à prévoir et pouvant servir aussi aux premiers débuts du trafic aérien mondial.

Nous avons relevé également que l'étranger est déjà disposé à prévoir en Suisse des escales de lignes mondiales. Répétons que la société « Pan American Airways » a annoncé une ligne New York—Londres (ou Paris)—Suisse—Rome—Athènes—Le Caire—Basra—Karachi—Caloutta. Il est de l'intérêt général de la Suisse de créer les conditions matérielles de cette

halte en Suisse. Elle ne peut le faire en temps utile que si elle se hâte de donner à l'aéroport de Genève-Cointrin les dimensions nécessaires.

Cette extension de l'aéroport de Genève-Cointrin embrasserait les mesures suivantes :

la prolongation de la piste artificielle jusqu'à 2000 mètres, la largeur étant de 50 mètres, avec adaptation des chemins de roulage ;

la construction d'un nouveau bâtiment de station pour les divers services de l'aéroport (direction, police aérienne, direction de vol, expédition, douane, service météorologique, sociétés exploitantes, chambre des pilotes, restaurant, local sanitaire) ;

la construction d'un nouveau bâtiment pour le service radiogoniométrique et la modernisation de toutes les installations radioélectriques ;

l'achèvement des installations d'éclairage et du système de feux (projecteurs d'atterrissage, chaîne de feux de terrain, feux de délimitation, axe de descente lumineux).

Le projet de ces travaux nous a été soumis et a reçu notre approbation.

Dès que le principe des subventions fédérales pour le développement des aérodromes civils aura été adopté, il conviendra, pour éviter toute nouvelle perte de temps, d'allouer la somme nécessaire à Genève-Cointrin.

Nous avons par conséquent l'honneur de vous soumettre, en même temps que le projet d'arrêté consacrant le principe de l'aide de la Confédération au développement des aérodromes civils, un projet d'arrêté accordant une subvention fédérale pour le développement de l'aéroport de Genève-Cointrin.

Zurich-Kloten.

Frais de construction 54 410 250 fr. env.

Sécurité aérienne . . . 2 300 000 » »

52 110 250 fr. env., dont 30 % = 15 633 075 fr. env.

b. Aéroport pour le trafic intercontinental.

Pour Bâle et Genève, il n'y a pas de devis. Il en existe en revanche pour Berne-Utzenstorf et Zurich-Kloten. Ici aussi, il y a lieu de déduire des frais de la transformation la part de dépenses pour la sécurité aérienne qui est entièrement à la charge de la Confédération.

Berne-Utzenstorf.

Frais de transformation 45 385 550 fr. env.

Sécurité aérienne . . . 340 000 » »

45 045 550 fr. env., dont 30 % = 13 513 665 fr. env.

Zurich-Kloten.

Frais de transformation	130 000 000 fr. env.
Sécurité aérienne	340 000 » »
	<hr/>
	129 660 000 fr. env., dont 30% = <u>38 898 000 fr. env.</u>

Nous avons déjà dit qu'il conviendrait d'établir à Zurich-Kloten notre aéroport intercontinental, vu qu'on peut s'attendre que Zurich aura la part la plus considérable du trafic suisse. Le projet Zurich-Kloten satisfait pleinement aux exigences aérotechniques. Pour ce qui est des frais, il faut considérer que l'aménagement de la place se ferait par étapes et que par conséquent les dépenses se répartiraient sur une longue période.

c. Aérodrômes régionaux.

Leur aménagement est moins urgent, et l'on peut attendre le moment où les crédits ouverts pour la création de possibilités de travail seront disponibles. Il y aurait lieu cependant de prévoir, tout au moins en principe, que la Confédération a le droit, si besoin est, d'accorder aussi, pour l'établissement ou l'amélioration de places de cette catégorie, des subventions à inscrire à son budget ordinaire, mais ne devant pas dépasser 25 pour cent des frais de construction.

RÉSUMÉ

Subvention pour la construction d'aéroports destinés au trafic continental	41 860 605 fr. env.
Subvention pour la transformation de l'aéroport de Zurich-Kloten en un aéroport intercontinental . .	38 898 000 » »
Part de la Confédération aux frais des installations destinées au service de la sécurité aérienne	3 650 000 » »
	<hr/>
Total	<u>84 408 605 fr. env.</u>

VII. REMARQUES FINALES

Une subvention ne pourra être accordée que si le projet d'aéroport a été agréé par l'autorité de surveillance et si, d'autre part, sa réalisation est assurée. En outre, le bénéficiaire devra prendre l'engagement de supporter par la suite les frais d'exploitation et d'entretien de l'aérodrome. Les autres détails seront réglés par la concession qu'accordera le département des postes et des chemins de fer.

On peut du reste se demander si la Confédération devrait se réserver le droit de participer directement à l'administration des aérodrômes qu'elle subventionne ou même de les exploiter entièrement, en régie. La décision

sur ce point dépendra en particulier de la structure générale qui sera donnée à l'organisation de notre navigation aérienne civile.

L'arrêté sur le développement des aérodromes civils doit être déclaré *urgent*. En effet, nous avons expliqué de façon répétée que le développement de l'infrastructure nécessaire à notre trafic aérien ne peut plus souffrir de retard. Pour que les travaux puissent avancer, il est cependant indispensable que les intéressés sachent qu'un programme général a été adopté et que le fondement de son financement a été posé. L'arrêté de principe devrait entrer immédiatement en vigueur. La question de la subvention pour l'extension de Genève-Cointrin devrait être discutée immédiatement après. Ce n'est qu'ainsi qu'il serait possible d'achever cette extension en temps utile.

* * *

Nous fondant sur les explications qui précèdent, nous avons l'honneur de recommander à votre acceptation les deux projets d'arrêtés fédéraux ci-joints.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 13 février 1945.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

Ed. de STEIGER.

Le vice-chancelier,

CH. OSER.

4788

Annexes : 2 projets d'arrêtés fédéraux.

(Projet.)

Arrêté fédéral

concernant

le développement des aérodromes civils.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les articles 23 et 37 *ter* de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 13 février 1945,

arrête :

Article premier.

La Confédération peut allouer des subventions:

- a. Pour la construction des quatre aéroports à aménager près de Bâle, Berne, Genève et Zurich pour le trafic continental;
- b. Pour la transformation de l'aéroport de Zurich en un aéroport intercontinental de la Suisse;
- c. Pour la construction ou l'amélioration d'aérodromes régionaux suisses, lorsque ceux-ci intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.

Art. 2.

Le taux maximum des subventions est fixé:

- a. A 30 pour cent des frais de construction pour les aéroports du trafic continental;
- b. A 30 pour cent des frais supplémentaires de construction pour la transformation de l'aéroport de Zurich en un aéroport intercontinental;
- c. A 25 pour cent des frais de construction pour les aérodromes régionaux.

Pour la fixation des subventions, il sera, dans chaque cas, tenu compte notamment de la situation financière du bénéficiaire. Si le bénéficiaire n'est pas un canton, la subvention fédérale ne sera accordée qu'à la condition que le canton participe aux frais de construction dans une mesure au moins égale.

Art. 3.

Si les travaux à exécuter sur un aéroport ou un aérodrome régional doivent créer des possibilités de travail, les prestations de la Confédération seront régies par les prescriptions sur la création de possibilités de travail.

Art. 4.

La Confédération prend à sa charge les frais des installations servant à la sécurité aérienne, en tant que ces installations sont nécessaires à la sécurité aérienne générale de la Suisse.

Art. 5.

Les frais d'acquisition des terrains sont dans tous les cas à la charge du propriétaire de l'aérodrome.

Art. 6.

Pour les aéroports et les aérodromes dont la construction est subventionnée par la Confédération, le Conseil fédéral peut accorder aux propriétaires le droit d'expropriation en application de la législation fédérale sur l'expropriation.

Art. 7.

Les projets relatifs aux aéroports et aérodromes visés à l'article premier doivent être soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 8.

Les subventions fédérales sont accordées par l'Assemblée fédérale sur la proposition du Conseil fédéral.

Le Conseil fédéral surveille l'exécution des projets.

Art. 9.

Le présent arrêté est déclaré urgent et entre immédiatement en vigueur. Il aura effet pendant dix ans.

(Projet.)

Arrêté fédéral

allouant

**une subvention pour l'agrandissement de l'aéroport de
Genève-Cointrin.**

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 13 février 1945,

arrête :

Article premier.

La Confédération alloue au canton de Genève, pour l'agrandissement immédiat de l'aérodrome de Genève-Cointrin jusqu'aux dimensions d'un aéroport propre au trafic aérien continental de la Suisse, une subvention de 30 pour cent des frais de construction.

La Confédération ayant un intérêt particulier à l'achèvement rapide de ce premier aéroport du trafic continental, elle verse en outre au canton de Genève, à titre exceptionnel, une subvention spéciale de 2 300 000 francs.

Art. 2.

L'agrandissement aura lieu conformément au projet de 1943 remis par le canton de Genève et au plan d'octobre 1944 pour l'extension de la piste.

Il comprendra:

- a. L'extension à 2000 mètres de la piste artificielle de 1200 mètres, la largeur étant de 50 mètres et les chemins d'accès étant modifiés en conséquence;
- b. La construction d'un nouveau bâtiment de station pour les services de l'aéroport;
- c. La construction d'un nouveau bâtiment pour le service radiogoniométrique, avec modernisation de toutes les installations du service radioélectrique;
- d. Le complètement du système des feux et des installations d'éclairage.

Art. 3.

Les travaux devront être poussés de façon que l'agrandissement prévu à l'article 2 soit achevé au 31 décembre 1945.

Le département des postes et des chemins de fer pourra prolonger ce délai si l'exécution des travaux est retardée par des raisons relevant de l'économie de guerre.

Art. 4.

La progression des travaux sera prévue selon un plan tel que la place reste toujours utilisable par le trafic aérien.

Art. 5.

En acceptant la subvention fédérale, le canton de Genève s'engage à exploiter et à entretenir l'aéroport. Les conditions de détail de cette exploitation seront précisées par la concession qu'accordera le département des postes et des chemins de fer.

Art. 6.

La subvention prévue à l'article 1^{er} sera payée selon les modalités suivantes:

- a. La subvention spéciale de 2 300 000 francs, sitôt après l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- b. 30 pour cent des dépenses faites depuis l'entrée en vigueur du présent arrêté jusqu'au 30 juin 1945, sur présentation des comptes, le 31 juillet 1945;
- c. 30 pour cent des dépenses faites du 1^{er} juillet 1945 à l'achèvement des travaux, sur présentation des comptes, après l'octroi de la concession pour l'aéroport.

Art. 7.

La part de la Confédération aux frais des installations destinées à la sécurité aérienne sera payée après l'octroi de la concession pour l'aéroport.

Art. 8.

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entrera en vigueur aussitôt que le canton de Genève aura déclaré accepter les conditions qui y sont prévues.

Si cette déclaration n'est pas faite jusqu'au 1^{er} mai 1945, l'arrêté perdra sa validité.

Art. 9.

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le développement des aérodomes civils. (Du 13 février 1945.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1945
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4660
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.02.1945
Date	
Data	
Seite	145-184
Page	
Pagina	
Ref. No	10 090 162

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.