

CH_VB 82.003 vom 25. Januar 1982

Bundesverwaltung, 1982-01-25, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_82.003

FR: CH_VB 82.003 du 25 janvier 1982

IT: CH_VB 82.003 del 25 gennaio 1982

Erwägungen

E. 25

janvier 1982 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Honegger
Le chancelier de la Confédération, Buser 964

Vue d'ensemble Selon l'arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aéroports civils, la Confédération alloue des subventions pour la construction et l'agrandissement de nos aéroports. D'après l'article 8, c'est à l'Assemblée fédérale de les accorder. Toujours en vertu de cet arrêté, pour l'ensemble des frais de construction s'élevant à quelque 2 milliards de francs, 570 millions de francs ont déjà été versés ou alloués aux cantons aéroportuaires de Bâle, Genève et Zurich. Les arrêtés servant de fondement à l'octroi des différents montants de subvention ont été pris en vertu de messages élaborés pour chaque étape de construction, en fonction des demandes de subvention correspondantes et indépendamment des éventuels projets de construction des autres aéroports. Pour les Chambres fédérales, cette procédure ne facilite pas la vue d'ensemble sur les projets d'agrandissement des aéroports nationaux et implique une pléthore de messages. De plus, l'élaboration du plan financier à long terme de la Confédération est rendue d'autant plus difficile. La situation financière critique de la Confédération requiert une amélioration du système de subventionnement. Il a été convenu avec les aéroports nationaux qu'à l'avenir leurs projets de construction seraient englobés dans un message commun et que l'octroi de subventions serait décidé, en même temps, pour une période de construction et d'investissement de cinq ans. Les moyens restreints de la Confédération imposent une forte réduction des taux de subvention usuels. Ces critères sont pris en considération dans le présent message, qui englobe la période de construction et d'investissement 1981-1985. Les ouvrages pour lesquels une subvention est sollicitée serviront à améliorer la sécurité du trafic et à faire face à son développement. Les difficultés existant depuis un certain temps déjà doivent ainsi être partiellement éliminées. Les frais totaux de construction pour les trois aéroports nationaux durant la période de 1981 à 1985 sont budgétisés à 812,450 millions de francs. Nous proposons l'octroi d'un montant de subvention total de 109,343 millions, réparti comme il suit: Acropoli Subvention Frais (le construction Baie 10,734 millions 58,300 millions Genève 58,149 millions 360,850 millions Zurich 40,460 millions 393,300 millions 965

Message I Partie générale II Justification d'une aide fédérale L'octroi de subventions fédérales pour la construction et l'agrandissement des aéroports publics (au bénéfice d'une concession), à savoir nos trois aéroports nationaux de Baie, Genève et Zurich, se fonde en premier lieu sur l'arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aéroports civils (RS 748.811). Il constitue, avec l'article 101 - révisé en 1971 - de la loi fédérale du 21 décembre 1948 (RS 748.0) sur la navigation aérienne (LNA), le fondement juridique pour l'allocation de telles subventions. Ces deux arrêtés engagent la Confédération

à verser dans les limites légales une contribution aux frais d'agrandissement et de construction. Selon l'article S de l'arrêté, l'Assemblée fédérale décide de l'octroi des subventions. Selon l'article 101 LNA, les prestations de la Confédération aux aérodromes sont liées aux intérêts que représentent ceux-ci pour la Suisse ou une partie considérable du pays; en outre, l'arrêté fédéral de 1945 prévoit expressément le droit à la subvention pour les aéroports de Baie, Genève, Zurich et également Berne. L'intérêt que la Confédération manifeste à l'égard des aéroports des trois premières villes citées est patent. A l'article 2 du même arrêté, le taux maximal des subventions est fixé à 30 pour cent des frais de construction d'installations destinées au trafic continental et à 35 pour cent en ce qui concerne celles qui sont destinées au trafic intercontinental. Pour les installations servant aux deux sortes de trafic, l'application d'un taux maximal de 32,5 pour cent était d'usage. Selon le 2e alinéa de l'article 2 précité, la situation financière du bénéficiaire doit être prise en considération lors de la fixation des subventions. En vertu de l'arrêté fédéral de 1945, toutes les étapes de construction des aéroports nationaux ont été mises au bénéfice de subventions fédérales. Les montants alloués ou versés jusqu'à ce jour se répartissent comme il suit: Aéroport Baie Genève Zurich Total des aéroports nationaux Frais de construction totaux Ces installations appartenant à la Confédération exclues) En millions de francs 161,1 325,9 1470,5 1957,5 Subvention totale 459 101 0 4249 571",8 Taux de subvention moyen En pour-cent 28,5 31,0 28,9 29,2 Selon le rapport sur la politique aéronautique suisse édité le 31 janvier 1980 par l'Office fédéral de l'aviation civile, le programme fédéral des aéroports nationaux, fixé dans l'arrêté fédéral de 1945, s'est révélé judicieux. 966

Le fait d'avoir renoncé à un aéroport central en répartissant le trafic sur trois places a certes exigé des investissements et des frais d'exploitation supérieurs, mais a permis en revanche de mieux desservir les régions de trafic et d'obtenir de plus grandes capacités. Or, le développement a été compliqué par le fait que les cantons sont exploitants des aéroports et que la Confédération ne participe au financement qu'au moyen de subventions. Dès lors, la présentation des projets de crédit successivement sur les plans cantonal et fédéral exige beaucoup de temps, et la continuité souhaitable du développement et du financement en est considérablement perturbée. Cette situation particulière entraîna l'interpellation Künzi (voir ch. 14). L'actuel système de nos aérodromes est en mesure de satisfaire dans l'ensemble aux besoins du moment. Ceux-ci continueront toutefois à s'accroître. Or, pour des motifs de protection de l'environnement, les possibilités de construire de nouveaux aérodromes sont limitées; les efforts doivent dès lors se concentrer sur le maintien et le développement des installations existantes. Selon les propositions exprimées dans la Conception globale des transports (CGST), les aéroports font partie du réseau national qui relève en premier lieu de la Confédération quant à la planification, à la coordination et au financement, mais non quant à la construction, à l'entretien et à l'exploitation. Leurs tarifs d'usage doivent être établis de manière que l'infrastructure - comme partie de l'ensemble du système des transports - couvre elle aussi ses coûts. On ne peut cependant pas encore prévoir quand d'éventuelles décisions à ce sujet déploieront leurs effets. Pour l'instant, il convient d'appliquer le droit actuel, fixé dans l'arrêté fédéral de 1945. Celui-ci dispose que l'aide fédérale est octroyée sous la forme de subventions, la situation financière de la Confédération comme celle du bénéficiaire devant être dûment prise en considération lors de la fixation des taux. C'est pourquoi les derniers projets de construction du canton, de la Société immobilière de l'aéroport (SI) et de Swissair à l'aéroport de Zurich n'ont été subventionnés qu'à des taux réduits et différenciés. Le taux de 16 pour cent adopté pour les ouvrages de la SI et de Swissair l'a été dans le sens d'une limite minimale, car le choix d'un

taux plus bas ne correspondrait plus au principe d'une aide financière à un ouvrage d'intérêt national. L'aggravation rapide des finances fédérales impose actuellement des mesures d'économie supplémentaires. Lors des délibérations relatives au message de l'arrêté fédéral du 19 juin 1980 allouant une subvention pour l'agrandissement partiel de l'aéroport de Zurich (FF 1980 II 674), le subventionneront de la construction des étages du silo à voitures A, prévu dans le programme de construction de la SI, a été écarté. Ce qui a été déterminant dans cette décision, c'est la considération que les recettes réalisées grâce aux silos et aux places de parc payants devaient permettre de financer ces ouvrages. Dans ce sens, il ne sera plus prévu de subventions pour ceux-ci ni pour des installations destinées exclusivement à des fins commerciales ou servant en premier lieu à l'exploitation propre de Swissair. 967

L'article 2, 2e alinéa, de l'arrêté de 1945 précise que la subvention ne sera accordée que si le canton intéressé - lorsqu'il n'est pas lui-même bénéficiaire - participe aux frais de construction dans une mesure au moins égale, les apports de tiers pouvant être compris dans la participation des cantons. La récapitulation des montants alloués ou versés jusqu'à ce jour sous forme de subventions aux aéroports nationaux montre que celui de Zurich a bien reçu un montant plus élevé que ceux de Baie et de Genève. Cette situation n'existe que parce que l'aéroport de Zurich a investi comparativement plus que les deux autres. Les taux moyens de subvention calculés en fonction des investissements totaux et des subventions versées à ce jour montrent que Zurich n'a pas été avantagé par rapport à Baie ou à Genève. 12

Situation économique des aéroports nationaux Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers des aéroports de Baie, Genève et Zurich pour les années 1976 à 1980, et reflète leur situation économique. Pour calculer les frais de capitaux, chaque aéroport applique des prescriptions cantonales qui sont très divergentes. Ce domaine ne se prête donc pas à de simples comparaisons. 121 Aéroport de Zurich Résultats financiers de 1976 à 1980 (montants en millions de francs) 1976 1977 1978 1979 1980 . Compte d'exploitation 11. Recettes 12. Dépenses 86 65 94 67 94 68 109 82 116 86 13. Bénéfice d'exploitation +21 +27 +26 + 27 + 30 2. Compte de profits et pertes 21. Frais de capitaux1)

E. 29

28 22. Bénéfice d'exploitation 21 27 26 27

E. 30

23. Résultat global — 4 — 1 — 2 — 2 + 2 !> Les frais de capitaux se composent des intérêts et de l'amortissement du capital investi. En 1976, on a pris en considération un taux d'intérêt de 6 pour cent; il a été réduit à 5,75 pour cent pour les années suivantes. De 1975 à 1979, les durées d'amortissement admises sont de 25 ans pour les immeubles et de 10 ans pour les installations; en 1980, elles ont été calculées sur 20 et 8 ans respectivement, 968

Les amortissements se réfèrent aux investissements nets de chaque canton¹. En 1980, l'aéroport a réalisé un bénéfice de deux millions de francs et a ainsi assuré son autofinancement. Par rapport à l'année précédente, le nombre des passagers s'est accru de 1 pour cent et le nombre de mouvements de 4,5 pour cent; en revanche, les chiffres concernant le fret sont restés inchangés. Les réserves disponibles sont néanmoins minimes. En outre, les modalités d'amortissement doivent être adaptées aux exigences économiques prévisibles, ce qui risque de différer le résultat financier. 122 Aéroport de Genève Résultats financiers de 1976 à 1980 (montants en millions de francs)] . Compte d'exploitation 1 1 . Recettes 12. Dépenses 47

E. 32

E. 34

62 41 63 40 13. Bénéfice d'exploitation +15 -MS +19 +21 +23 2, Compte de profits et pertes 21. Frais de capitaux 1' 1.6 16 17 18 20 22. Bénéfice d'exploitation . 15 18 19 21 23 23. Résultat global —1 +2 +2 +3 +3 15 Les frais de capitaux se composent des intérêts et de l'amortissement du capital investi. En 1976 et 1977, on a pris en considération un taux d'intérêt de 4,5 pour cent; pour les années suivantes, il a été fixé à 5 pour cent. Pendant toute la période, la durée d'amortissement admise est restée la même, elle se calcule comme il suit: - véhicules 5 ans - installations 10 ans - pistes 20 ans - immeubles 40 ans Les amortissements ont été opérés compte tenu des investissements du canton, déduction faite des subventions fédérales. Durant 4 des 5 années, l'aéroport a réalisé son autofinancement; il n'y est pas parvenu en 1976. En 1980, le nombre de passagers enregistré à Genève a régressé de 2,6 pour cent par rapport à 1979; le fret a aussi connu une baisse de 1,8 pour cent; il y a une diminution de 4,1 pour cent quant au nombre de mouvements. Si cette tendance persistait, elle se répercuterait inévitablement sur la situation financière. 1) Dépenses totales moins subventions fédérales. 969

123 Aéroport de Baie-Mulhouse La Convention franco-suisse du 4 juillet 1949 (RO 1950 1334, 1961 846, 1971 718 et 720) prescrit le financement de l'aéroport de Baie-Mulhouse. Partant, la France met les terrains nécessaires à disposition et la Suisse supporte les frais de construction de l'aéroport. Les moyens investis par le canton de Baie-Ville, qui s'élèvent actuellement à 117,1 millions de francs, représentent un capital de dotation qui devrait être amorti en fonction des bilans annuels de l'aéroport; jusqu'à présent, la somme remboursée s'élève seulement à 3,46 millions. Résultats financiers de 1976 à 1980 (montants en millions de francs français) 1976 1977 1978 1979 1980 1 . Compte d'exploitation 1 1 . Recettes 12. Dépenses 25 23 28 25 33 27

E. 38

31

E. 41

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

E. 42

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

E. 43

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

E. 44

Grandes lignes de la politique gouvernementale Le projet est prévu dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale durant la période législative 1979-1983 (ch. 342.4, 2e partie) ainsi que dans le rapport intermédiaire sur celles-ci (ch. 342.4, 2e partie, FF 1981 III 635). 5 Bases juridiques Le projet repose sur l'arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aérodromes civils (RS 748.817) et sur l'article 101 de la loi fédérale

sur la navigation aérienne (RS 748.0), Selon l'article 8 de l'arrêté précité, l'Assemblée fédérale décide de l'octroi des subventions. La compétence, de l'Assemblée fédérale pour allouer des crédits découle de l'article 85, chiffre 10, de la constitution. 990

Figure 1 991

Figure 2 992

993 Figure 3

Arrêté fédéral Projet allouant des subventions et des crédits concernant les programmes d'aménagement 1981-1985 des aéroports de Baie, Genève et Zurich L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 8 de l'arrêté fédéral du 22 juin 1945) concernant le développement des aérodromes civils; vu le message du Conseil fédéral du 25 janvier 1982>, arrête: Article premier Octroi de subventions et de crédits 1 Les programmes d'aménagement 1981-1985 figurant dans les annexes 1 à 3 donnent droit à subvention. 3 Sont alloués, aux taux figurant dans les annexes 1 à 3 et à titre de montants maximaux, les crédits globaux suivants: En millions de francs a. Aéroport de Baie-Mulhouse - au canton de Baie-Ville 10,734 b. Aéroport de Genève - au canton de Genève 56,359 - à Swissair 1,790 c. Aéroport de Zurich - au canton de Zurich 6,880 - à la Société immobilière de l'aéroport 23,700 - à Swissair 9,880 La compression linéaire prévue par l'arrêté fédéral du 20 juin 1980) réduisant certaines prestations de la Confédération en 1981, 1982 et 1983 est prise en considération. 3 Le Conseil fédéral peut opérer, dans les limites des crédits globaux prévus au 2e alinéa, lettres a à c, de minimes virements entre les différents crédits d'ouvrages. 4 Le Conseil fédéral peut majorer les subventions allouées pour les différents ouvrages dans la mesure des frais supplémentaires dus au renchérissement. " RS 748.811 2> FF 1982 I 964 3> RS 611.02 994

Programmes d'aménagement des aéroports de Baie, Genève et Zurich Art. 2 Calcul 1 Les subventions sont calculées compte tenu des frais de construction propre- ment dits afférents aux divers ouvrages et augmentés des honoraires des ingénieurs et architectes ayant travaillé au projet ou dirigé les travaux jusqu'à la remise des comptes inclusivement. 3 D'autres frais, en particulier ceux qui résultent de l'activité des autorités et commissions, et les frais découlant du financement ne donnent pas droit à la subvention. Art. 3 Approbation Les plans d'exécution définitifs et les devis qui s'y rapportent doivent être sou- mis pour chaque ouvrage à l'approbation de l'Office fédéral de l'aviation civile. Art. 4 Surveillance des travaux 1 L'Office fédéral de l'aviation civile surveille l'exécution des travaux. 2 Les autorités compétentes des aéroports, la Société immobilière de l'aéroport de Zurich et Swissair lui donneront tous les renseignements nécessaires et leur plein appui. Art. 5 Règlement des comptes 1 Les comptes de construction seront établis séparément pour chaque ouvrage. 3 Les subventions seront payées par acomptes, d'après les comptes semestriels approuvés par l'Office fédéral de l'aviation civile. Art. 6 Référendum Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référen- dum. 995

Programmes d'aménagement des aéroports de Baie, Genève et Zurich Annexe 1
Récapitulation des frais de construction et des montants de subvention Aéroport de Baie-Mulhouse (état des prix: octobre 1980) Ouvrage Frais de construction en millions de francs Sub- vention en % Montant de subvention en millions de francs 1 Travaux d'aménagement et de cana- lisation pour la halle de fret 5,750 18 1,035 2 Raccordements au réseau routier .. 1,250 18 0,225 3 Places de stationnement pour véhicules 1,000 — — 4 Réfection de la piste 15,000 20 3,000 5 Extension de l'aire de trafic 7,000 18 1,260 6

Installations de la sécurité aérienne 6,000 20 1,200 7 Extension de la halle de fret 22,300 18 4,014 Total de l'aéroport de Baie (crédit global) 58,300 10,734 27299 996

Programmes d'aménagement des aéroports de Baie, Genève et Zurich Aéroport de Genève (état des prix: octobre 1980) Annexe 2 Ouvrage Frais de Sub- Montani de construction vention subvention en en millions de millions de francs francs en % 1 Constructions du canton 101 Réfection de la piste aux instru- ments 40,000 20 3,000 102 Aménagement des voies de circu- lation :.... 9,900 18 1,782 103 Extension de l'aire de trafic 10,200 18 1,836 104 Installations pour l'exploitation tout temps . ' 15,400 20 3,080 105 Installations d'absorption du bruit 5,400 18 0,972 106 Elargissement du chemin périphé- rique 1,000 18 0,180 107 Raccordement de la gare de l'aero- 1 19,000 18 3,420 port J 20,000 — — 108 Bâtiment de fret 123,500 18 22,230 109 Aménagement des services tech- niques 15,400 18 2,772 110 Hangars du Centre d'aviation gé- nérale 2,350 18 0,423 111 Extension des hangars-ateliers du Centre d'aviation générale 7,350 18 1,323 112 Installations du contrôle de sécuri- té des marchandises 2,550 18 0,459 113 Pavillon d'accueil 5,250 18 0,945 114 Salle d'embarquement pour avions gros porteurs L650 18 0,297 115 Extension de l'aérogare, première phase 16,750 18 3,015 116 Agrandissement et adaptation du hangar pour avions gros porteurs.. 26,250 18 4,725 117 Extension du bâtiment technique de Swissair 5,000 18 0,900 Total du canton (crédit global) 326,950 56,359 2 Constructions de Swissair 21 Installations pour le bâtiment de fret 5,500 10 0,550 997

Programmes d'aménagement des aéroports de Baie, Genève et Zurich Ouvrage 22 Installations pour le contrôle des colis suspects ' 23 Installations pour la salle d'embar- quement gros porteurs 24 Installations pour l'aérogare, pre- mière phase 25 Installations pour le hangar gros porteurs 26 Installations pour l'extension de l'atelier de Swïssair 27 Extension du bâtiment destiné au service hôtelier et des locaux d'ins- truction . • , . Total de Swissair (crédit global) Total de TaéroDort de Genève Frais de construction en millions de francs 0200 0,200 5,000 6,000 1 000 16000 33,900 360.850 Sub- Montant de vention subvention eu millions de francs en % 10 0,020 10 0,020 10 0,500 10 0,600 10 0,100 1,790 58.149 998

Programmes d'aménagement des aéroports de Baie, Genève et Zurich Aéroport de Zurich Annexe 3 Ouvrage Frais de Sub- Montant de construction ventiün subvention en en millions de millions de francs francs en % 1 Constructions du canton (état des prix: octobre 1979) 11 Travaux de génie civil pour la jetée A 29,000 12 Extension de l'aire de trafic 15,000 13 Balisage lumineux des axes de rou- lement 4,000 Total du canton (crédit global) 45,000 2 Constructions de la SI (état des prix: avril 1980) 21 Bâtiments de la jetée A 150,000 22 Transformation de l'aéroport A ... 13,000 23 Centre des opérations, première étape 47,000 24 Agrandissement des hangars-ate- liers 27,000 Total de la SI (crédit global) 237,000 3 Constructions de Swissair (état des prix: avril 1980) 31 Aménagement intérieur de la jetée A 40,000 32 Transformation de l'aérogare A ... 4,000 33 Adaptation de l'aérogare B 3,000 34 Centre des opérations 10,000 35 Installations des hangars-ateliers .. 41,000 36 Annexes du bâtiment d'école pour simulateurs de vol 9,500 37 Système de transport des bagages par train 0,800 Total de Swissair (crédit global) 108,300 Total de l'aéroport de Zurich 393,300 Total des aéroports nationaux 812,450 (Annexes 1 à 3) 14 14 18 10 10 10 10 10 10 10 10 4,060 2,100 0,720 6,880 15,000 1,300 4,700 2,700 23,700 4,000 0,400 0,300 1,000 4,100 0,030 9,SSO 40,460 109,343 2729? 999

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali

digitali Message concernant l'octroi de subventions pour les programmes d'aménagement
1981- 1985 des aéroports de Bâle, Genève et Zurich du 25 janvier 1982 In Bundesblatt
Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1982 Année Anno Band 1 Volume Volume
Heft 13 Cahier Numero Geschäftsnummer 82.003 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto
Datum 06.04.1982 Date Data Seite 964-999 Page Pagina Ref. No 10 103 348 Das
Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert. Le document a été
digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses. Il documento è stato digitalizzato
dell'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.