Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 100 (1974)

Heft: 23

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Editorial

Convair CV-990A «Coronado». Swissair remplacera à la fin de l'année les avions de ce type par des appareils équipés de moteurs moins bruyants ne dégageant plus de fumée.

L'aviation, par exemple...

Les ingénieurs et les techniciens sont de plus en plus fréquemment soumis à des critiques, notamment en ce qui concerne les nuisances et les atteintes à l'environnement causées par leurs créations. On leur demande parfois de s'expliquer publiquement, au cours de colloques ou de tables rondes, par exemple. Ils ont aussi à répondre à des questions, parfois fort directes, sinon toujours dépourvues d'arrière-pensées, posées par l'intermédiaire des moyens d'information.

Ce besoin d'information, qu'il soit spontané ou inspiré par divers milieux, est certes légitime. Il est toutefois des cas où il est néfaste, quand il conduit à divulguer des renseignements propres à alimenter les spéculations foncières, par exemple. Il convient de garder en vue le fait que le technicien est toujours handicapé dans des débats publics où il est amené à exposer son point de vue et à répondre aux arguments avancés par ses adversaires, simplement parce que toute sa formation professionnelle, qu'elle soit universitaire ou autre, lui a enseigné à examiner les problèmes de façon objective. En face de lui, il aura généralement des juristes ou des hommes politiques de divers bords, toujours rompus aux jeux de la rhétorique et habitués à présenter leurs causes, souvent à l'aide d'arguments subjectifs, et peu sensibles au raisonnement scientifique.

Une manifestation récente a fourni une illustration frappante de cette différence dans la façon d'aborder les problèmes. Il nous a paru intéressant d'en rendre compte ici, car il s'agit de situations auxquelles beaucoup d'entre nous ont eu ou auront à faire face.

L'Institut national genevois, et plus particulièrement sa section de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, a organisé du 7 au 20 octobre dernier une Quinzaine de l'Aviation, sur le modèle de la Quinzaine ferroviaire, qui avait obtenu un vif succès. La participation aux manifestations de cette Quinzaine, parfaitement organisée, reflétait bien à quel point l'image de l'aviation a pâli aux yeux du public. Les conférences et les colloques représentaient une occasion remarquable de s'informer de l'état actuel et des prospectives de l'aviation civile, spécialement dans l'optique du rôle joué en Suisse romande et en France voisine par l'Aéroport de Genève. Il est regrettable qu'il n'y ait pas eu plus d'auditeurs extérieurs au monde de l'aviation, car les auteurs des conférences et les animateurs des colloques offraient vraiment l'information la plus complète et la plus compétente.

Il est symptomatique que ce soit la table ronde appelée à débattre de la lutte contre les nuisances de l'aviation qui ait attiré un public particulièrement nombreux. Il est certain

que l'on pourrait remplacer « aviation » par « technique » sans changer le climat ou les réactions du public.

MM. Jaquiery, directeur, Staehelin, sous-directeur, le commandant Muller, tous trois de Swissair, Jobin, de la Direction de l'Aéroport de Genève, et Stouky, spécialiste des nuisances à l'Office fédéral de l'air, étaient les partenaires de discussion de MM. Borgeaud, avocat, représentant l'association des riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG), et Extermann, vice-président de l'Institut suisse de la Vie. Relevons d'emblée qu'il a fallu toute l'objectivité et la fermeté de M. Ducor, de l'Institut national genevois, qui présidait les débats, pour les maintenir dans les limites de la correction. Ce n'est pas notre propos de présenter ici un compte rendu de cette soirée, mais de relever quelques impressions caractéristiques, valables pour d'autres confrontations semblables.

Disons d'emblée que malgré toutes les informations, en partie inédites, fournies par les experts aéronautiques, rien n'a changé dans l'attitude de ceux qu'il faut bien appeler les opposants de l'Aéroport, c'est-à-dire MM. Borgeaud et Extermann. Le simple fait d'avoir à s'exprimer sur un podium leur interdisait pratiquement toute déclaration pouvant être interprétée comme une concession. Heureusement, comme nous l'ont montré des conversations à la sortie de la salle, des hommes ayant participé de façon active à la lutte de l'ARAG ont reconnu que l'information fournie par les experts aéronautiques avait grandement contribué à dissiper bien des malentendus, vieux parfois de plusieurs années.

*En fait, la table ronde offrait deux images bien différentes : d'une part des experts travaillant depuis de nombreuses années à l'étude des moyens propres à limiter dans la mesure du possible les nuisances de l'aviation. Ecoutant attentivement les questions ou les interventions, prenant des notes, ayant apporté une documentation abondante, ils s'exprimaient avec objectivité, sans passion, et faisaient montre d'une réelle compréhension pour la situation des riverains. De l'autre côté, deux « debaters » * s'adressant au public bien plus qu'à leurs partenaires, n'écoutant souvent pas les réponses aux questions qu'ils avaient posées, mais s'entretenant en aparté, l'un d'eux offrant à la vue de l'assistance de longues et voluptueuses séances de grattage de barbe ou de cou avec l'air le plus ennuyé du monde. Relevons quelques attitudes typiques, montrant ce que de telles discussions peuvent avoir de problématique :*

— *A la lecture d'un rapport de l'Institut genevois de toxicologie, expliquant que si la pollution de l'air aux alentours de l'aéroport était presque aussi intense qu'en ville, c'était à cause des fumées d'un dépôt de gadoues en France voisine, M. Extermann enterra le cas d'une pirouette : certaines nuisances ne sont pas des pollutions, si certaines pollutions ne sont pas des nuisances !*

— *M. Borgeaud a accusé expressément de mauvaise foi l'Office fédéral de l'air, la Direction de l'aéroport, les contrôleurs du trafic aérien et les responsables de Swissair, sans toutefois daigner répondre à qui lui demandait s'il connaissait les prescriptions réglant la circulation des avions atterrissant ou décollant de Cointrin...*

— *Le même orateur reprochait au Conseil fédéral et au Conseil d'Etat genevois de n'être pas intervenus pour empêcher les communes d'approuver des plans de zone ne tenant pas compte des nuisances à attendre de l'aéroport, alors qu'il a construit sa maison dans un site très sensible à ces nuisances, se justifiant par le fait que le terrain appartenait à sa famille depuis le XIIIe siècle... Nous n'aurions fait aucune mention de cette attitude étrange, peu compatible avec les indignations du député au Grand Conseil qu'est M. Borgeaud, s'il n'avait lui-même amené la question sur le tapis, avant de perdre le contrôle de ses nerfs.*

— *Lorsque fut mentionné le cas d'un pilote, rétrogradé pendant six mois de la fonction de commandant de bord à celle de copilote par sa compagnie pour avoir enfreint les prescriptions de lutte contre le bruit en vigueur à l'aéroport de Zurich, M. Extermann crut bon de manifester bruyamment une joie sadique, nonobstant le fait que le coupable venait d'un pays plus porté à prendre des sanctions extrêmes à l'égard d'individus qu'à lutter contre le bruit à la source des avions qu'il utilise.*

Il est incontestable que ces deux orateurs donnent à l'observateur neutre une image peu flatteuse des institutions qu'ils représentent. Le public du colloque le leur a fait savoir à plusieurs reprises. Malheureusement, leur impact auprès d'un large public est sans mesure avec leur crédibilité objective. En se posant en défenseurs des opprimés, en accusant les pouvoirs publics de machinations et de mépris de la volonté populaire, ils s'assurent une audience très vaste. Non pas que le problème des nuisances qu'ils attaquent soit contesté — même les milieux de l'aviation en sont parfaitement conscients — mais il ne peut pas être traité mieux que par une collaboration sans réserve. La polémique, les arguments basés sur une situation vieille de plusieurs années, alors qu'elle a évolué de façon sensible entre-temps, les problèmes de personnes soigneusement entretenus : autant d'obstacles à une collaboration fructueuse et réaliste.

Comme le relevait M. Staehelin, dans la question des nuisances de l'aviation s'opposent deux aspects de l'intérêt public : celui de la prospérité que les autorités se doivent d'assurer aux termes de la Constitution, et celui de la santé publique, qui est une obligation tout aussi impérative. Il va donc de soi que la solution ne peut résider que dans un équilibre entre ces deux exigences, donc dans un compromis. Les milieux techniques n'ont pas à trancher : il s'agit d'une décision politique.

La même alternative se retrouve dans tous les problèmes spectaculaires de l'heure : centrales nucléaires, autoroutes, urbanisme, travailleurs étrangers, etc. Or le dénominateur commun en est l'expension économique, dont est également tributaire le bien-être personnel. Dans le cas particulier, nombre de riverains actuels de l'aéroport seraient certainement plus tranquilles si le développement du trafic aérien avait été jugulé de façon draconienne, mais il est également incontestable que la prospérité générale, donc l'aisance des citoyens genevois, n'aurait pas connu une évolution aussi favorable. Le retour à la nature, la vie calme dans la verdure représentent certainement les aspirations de la majorité de nos compatriotes, à condition d'être assortis de tout le confort moderne. Peut-on sérieusement reprocher à la technique les nuisances entraînées par l'augmentation du confort ou de la richesse personnels, alors que l'option fondamentale expansion continue — qualité de la vie *n'aura pas été sanctionnée expressément ? En attendant, nous autres ingénieurs serons obligés de descendre dans des arènes, sans disposer des armes de nos adversaires ou de nos critiques, et condamnés à ne contribuer aux débats que par l'information objective. En revanche, en tant que citoyens, nous pouvons influencer les décisions par notre participation à la vie politique. Combien d'ingénieurs siègent-ils dans les parlements, à côté des rangs serrés des juristes et des hommes d'affaires ?*

* Controversiste, disputeur, orateur (Dict. anglais-français Garnier).