Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 117 (1991)

Heft: 20

Artikel: Turbulences dans le ciel romand: l'avenir incertain de l'aéroport de Lausanne

Autor: Weibel, Jean-Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-77641

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

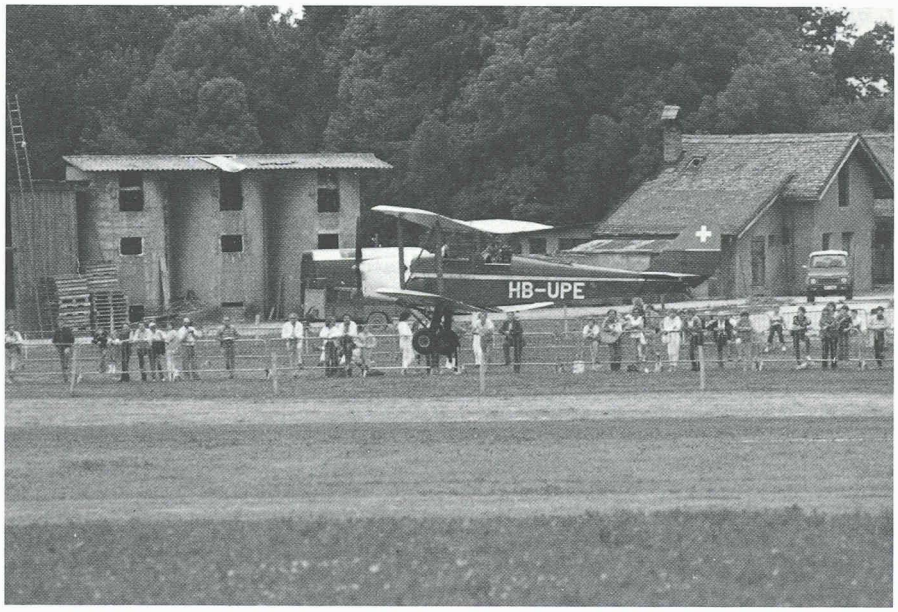
Download PDF: 13.07.2025

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

Turbulences dans le ciel romand

L'avenir incertain de l'aéroport de Lausanne

On peut craindre que la plus grande altitude visée par la Municipalité de Lausanne sous la houlette de Mme Jaggi, syndic, ne dépasse pas celle atteinte par les danseurs du Béjart Ballet Lausanne. L'envol des avions à la Blécherette constitue pour l'Exécutif lausannois un spectacle intolérable, auquel on ne saurait assez tôt mettre fin à son goût. Dans leur précipitation, ces édiles en oublient allègrement leurs obligations contractuelles. Essayons d'y voir clair dans ce très mauvais feuilleton politique.



1. L'ère des pionniers

Bien avant que les frères Wright réussissent le premier vol à moteur, le 17 décembre 1903, la France a vu nombre de tentatives de réaliser le rêve d'Icare. Le nom « avion » rappelle l'un de ces précurseurs, puisque c'est celui que Clément Ader (1841-1925) avait donné dès 1890 aux machines qu'il avait créées pour tenter la conquête de l'air.

La Suisse romande a très tôt suivi sa proche voisine dans ce domaine, puisqu'elle fut le berceau de l'aviation

PAR JEAN-PIERRE WEIBEL, RÉDACTEUR EN CHEF

suisse. C'est à Lausanne en effet qu'on trouve le plus ancien aérodrome de notre pays, ce titre ayant été conféré officiellement en 1911 déjà à la Blécherette. C'est également aux pionniers de l'aviation que Lausanne doit d'avoir hébergé la première station de TSF de Suisse, implantée au Champ-de-l'Air pour relier la Blécherette aux autres aérodromes suisses.

Les pilotes militaires suisses représentent la seule arme régulièrement engagée dans des combats en temps de guerre, notamment lors de la Seconde Guerre mondiale ; les pertes subies sont le prix payé pour la souveraineté de notre ciel. Non seulement la Blécherette a servi de base à l'aviation militaire, mais elle a vu la formation de nombre de ses pilotes. Ces derniers ne se sont pas seulement illustrés dans une carrière guerrière : rappelons-nous Francis Liardon, premier pilote suisse champion du monde de vol de virtuosité, dont les démonstrations ont enchanté des dizaines et des dizaines de milliers de spectateurs lors de nombreux meetings aériens.

Lausanne a également été l'une des premières villes de Suisse reliées au réseau national et international des lignes aériennes régulières. Si une telle vocation n'est aujourd'hui plus de mise, on ne compte toutefois plus les visiteurs qui arrivent à Lausanne aux commandes de leur avion ou comme passagers de vols à la demande. La présence d'une piste digne de ce nom permettrait sans doute de développer cette vocation tout en réduisant les nuisances actuelles liées à l'état catastrophique du terrain.

Le souvenir des pionniers est resté vivace à la Blécherette, qui abrite plusieurs avions appartenant au patrimoine aéronautique suisse et mondial.

2. Les occasions manquées

Depuis plus de quarante ans, on s'est efforcé de doter Lausanne d'un véritable aéroport[1]. Ecublens et Etagnières sont les jalons de ces occasions manquées[2]. On ne regrettera pas l'absence d'un grand aéroport aux portes de Lausanne, à 60 km de Genève-Cointrin ; on peut toutefois déplorer qu'un certain manque de modestie des plans pour Etagnières ait contribué non seulement à torpiller ce projet, mais à bloquer pratiquement tout futur aménagement, ne fût-ce que d'un champ d'aviation (heureuse exception : le terrain de vol à voile de Montricher, où les vélivoles lausannois ont trouvé refuge en compagnie de leurs collègues genevois). Le rejet d'Etagnières a privé Lausanne de toute solution de rechange.

3. Un poumon pour Lausanne

Le maintien de l'aéroport de la Blécherette a conservé aux portes de la ville un immense espace libre, sur lequel agriculture et aviation coexistent jusqu'à ce jour, alors que le reste de la périphérie urbaine se couvrait de bâtiments – pas seulement de logements – dont l'ordonnance ne correspond pas toujours à un optimum urbanistique.

Il est à mettre au crédit des autorités municipales précédentes d'avoir résisté aux tentations que ne pouvait manquer de faire naître l'évolution vertigineuse des prix du sol et d'avoir honoré les engagements auxquels elles avaient souscrit dans le cadre de la concession d'exploitation de l'aéroport venant à échéance en 2006. Peut-être ont-elles su apprécier l'importance des postes de travail liés à cette infrastructure (administration, surveillance du trafic aérien, entretien et réparation des avions, etc.), l'atout constitué par l'accès offert par la voie des airs ainsi que – last but not least – la responsabilité, envers l'ensemble de la collectivité, de la formation des pilotes militaires, de ligne et de sauvetage, qui ont fait et feront leurs premières armes sur les « petits avions » de la Blécherette. C'est également sur les hauts de Lausanne que stationnent et sont entretenus les hélicoptères voués aux vols de sauvetage.

[1] Rappelons que, sur le plan formel, ce terme désigne un aérodrome ouvert au trafic public, au bénéfice d'une concession qui en garantit notamment l'existence et l'accès généralisé ; la Blécherette – aéroport concessionné – fournit la preuve que ce terme n'implique aucune obligation qualitative ou quantitative...

[2] Voir *IAS* n° 12 du 29 mai 1991 : « Les 80 ans de la Blécherette : dernière fête à Lausanne ? »

4. Pavé (politique) dans la mare

Si le nouveau syndic de Lausanne, Mme Jaggi, a d'emblée nourri des plans ambitieux pour sa ville (en qui elle voit en toute modestie la «capitale romande»), ces visées ne volent littéralement pas très haut: l'aéroport de la Blécherette doit être fermé, et le plus vite sera le mieux! Ce n'est pas la première fois que la précipitation remplace la réflexion à la place de la Palud; «ce fut déjà le cas récemment, avec la fermeture prématurée et illégale de quelques rues piétonnes du centre de la ville à la circulation qu'il fallut rouvrir au trafic peu après» (*Journal de Genève* du 28 août 1991).

Au début de juin, l'Exécutif demandait au Conseil communal d'approuver la décision de fermer la Blécherette avant l'échéance de 2006. C'était avouer que personne n'avait pris la peine d'étudier les termes de la concession, qui inclut l'obligation d'exploiter de façon ordonnée l'aéroport pendant toute la durée de celle-ci. L'absence de besoin suffisant, unique porte de sortie avant l'échéance, semble pour le moins difficile à établir!

On s'interrogera sur les motifs d'une telle hâte (nous verrons qu'elle a conduit au refus de toute discussion quant à des solutions de rechange); avec la meilleure volonté du monde, je ne peux y voir que l'approche des élections de cet automne et le désir d'assurer les chances d'une candidature (ou de plusieurs?) aux Chambres fédérales. Présenter l'aviation générale comme le fait d'une minorité de riches privilégiés, se poser en champions de la lutte contre les nuisances, ce n'est pas prendre de très grands risques. On aimerait pouvoir saluer une même pugnacité à l'égard de lobbies autrement plus puissants (et générateurs de nuisances) que l'aviation générale: on a bien le droit de rêver...

Peut-être faut-il aussi prendre en compte un désir légitime de voir enfin un projet municipal aboutir, après une suite d'échecs. En s'attaquant à un petit groupe, la Municipalité a choisi une solution promettant un succès facile, sans avoir à craindre de grande résistance.

On ne saurait sous-estimer les ressources tactiques du syndic de Lausanne: Mme Jaggi a récemment tenu à dire qu'elle se préoccupait aussi de ménager à l'aviation la possibilité de poursuivre ses activités ailleurs, se faisant l'avocat d'une ouverture de l'aérodrome militaire de Payerne aux avions civils. Pour sa crédibilité, il est souhaitable que Mme Jaggi ne pense pas ce qu'elle dit:

- Payerne est l'une des deux plus grandes bases militaires de Suisse et l'on ne voit pas une activité civile s'ajouter aux vols des unités en service ou des pilotes en entraînement individuel et aux vols de contrôle liés à l'entretien des avions militaires.
- L'armée serait-elle disposée à mettre à disposition de l'aviation générale l'espace nécessaire pour les places de stationnement, les hangars, les bureaux et les ateliers nécessaires à l'aviation civile?
- Comment la population riveraine pourrait-elle accepter de voir augmenter encore un trafic déjà bien supérieur à celui des aérodromes civils? Toute comparaison avec Sion, où coexistent aviations civile et militaire, est hors de propos.
- Comment Mme Jaggi imagine-t-elle l'accès à un aérodrome situé loin de tout moyen de transport public? Comme incitation à l'utilisation de la voiture privée, on ne fait pas mieux!

5. Une autre approche

Le plan comportait une erreur d'appréciation: la Blécherette concerne bien plus que le petit groupe de nababs égocentriques caricaturé par Mme Jaggi. Non seulement les utilisateurs ont réuni un appui d'une ampleur inespérée, mais ils ont aussi présenté une proposition susceptible de concilier un large éventail d'exigences:

- maintien de l'activité aéronautique sur une piste aménagée
- bonne utilisation du potentiel de terrains constructibles
- réduction importante des nuisances
- maintien d'espaces verts aux portes de la ville.

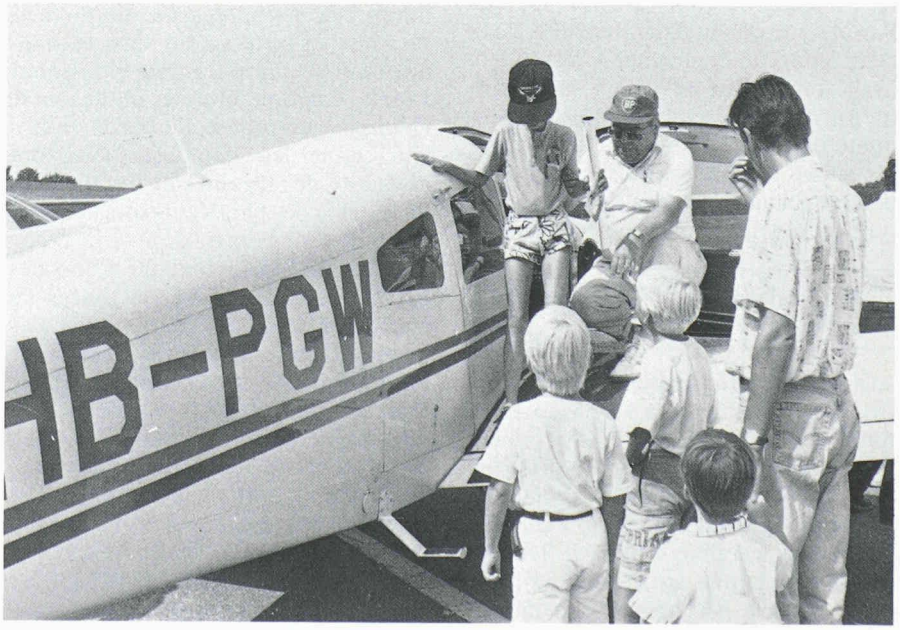
Cet objectif est exposé dans l'«Esquisse de capacité du Plateau de la Blécherette» élaborée par le bureau d'architectes Mestelan et Gachet à la demande du Comité de soutien à l'aérodrome en mars 1991, puis remaniée en juin dernier en fonction des remarques qu'elle avait suscitées.

Nous en donnons un premier aperçu dans ce numéro, pour permettre au lecteur de juger de l'intérêt de la démarche choisie, nous réservant d'y revenir de façon plus détaillée.

En regard d'une telle démarche, le refus de la Municipalité est symptomatique: «My mind is made up, don't disturb me with facts!» pourrait être la conclusion qu'il inspire. On est conduit à penser que l'acharnement contre l'aviation prime, aux yeux de la Municipalité, les considérations urbanistiques, sociales ou économiques. Est-il trop tard pour que toutes les options fassent l'objet d'un examen approfondi et que nos collègues Mestelan et Gachet puissent présenter et peaufiner leur projet au même titre que les options précipitées de la Municipalité? C'est bien plus que l'aviation à la Blécherette ou la construction de logements qui est en jeu, c'est de l'urbanisme du poumon de Lausanne qu'il s'agit: une réflexion approfondie se justifie.

Si, comme il est vraisemblable, l'échéance de 2006 est maintenue, un délai de quinze ans doit permettre un tel examen hors de toutes considérations électorales! En outre, il n'est pas interdit d'envisager des modifications dans la composition de la Municipalité, donc un réexamen des options prises tambour battant par les édiles actuels. Il reste à ces derniers suffisamment de problèmes urgents à résoudre pour faire la preuve de leur compétence et de leur aptitude à modeler harmonieusement l'avenir de leur ville.

Jean-Pierre Weibel



Lausanne: est-ce déraisonnable que de demander le maintien d'un aérodrome pour la génération montante, alors qu'il est compatible avec les exigences d'un développement harmonieux de la ville? (Photo ASL, Lausanne.)