

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **122 (1996)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'aéroport de Genève et Swissair

Un bref rappel

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

143

Pendant la Seconde Guerre mondiale déjà, des magistrats genevois avaient prévu le rôle que la navigation aérienne allait jouer dans le monde, une fois la paix revenue, grâce aux formidables progrès de la technique aéronautique. La perspective s'offrait à Genève, qui avait très largement raté le coche dans le domaine ferroviaire, d'ouvrir une fenêtre sur l'Europe et sur le monde. C'est ainsi qu'au plus fort du conflit, les plans ont été élaborés pour l'aménagement d'une piste permettant de recevoir les futurs gros porteurs, puis d'une aérogare pour l'accueil des passagers, et les travaux mis en train.

C'est grâce à cette clairvoyance que le 8 avril 1946, la nouvelle piste de l'aéroport de Genève pouvait recevoir le premier avion commercial atterrissant en Suisse en provenance des Etats-Unis. Sous l'impulsion de l'inoubliable professeur Eduard Amstutz¹, le délégué du Conseil fédéral à la navigation aérienne, notre pays avait fait le choix d'une vocation intercontinentale pour Swissair, dont le Douglas DC-4 inaugurant la ligne à destination de New York a décollé de Genève le 2 mai 1947. Ce n'est qu'en juillet 1948 que Swissair a pu utiliser la première piste de l'aéroport de Zurich-Kloten, inaugurée après deux ans de travaux.

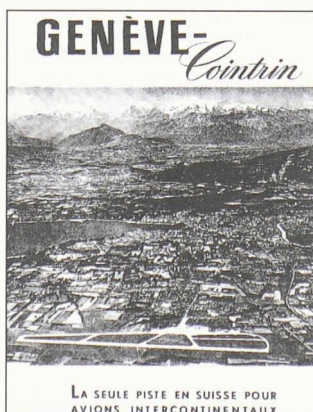
Il y a un demi-siècle déjà, certains milieux de Suisse alémanique n'étaient pas tendres envers les pionniers genevois, leur refusant la dénomination d'aéroport intercontinental (sa piste de 2000 m de long ne comptant que 50 m de large...); Genève-Cointrin a néanmoins pu longtemps se targuer de posséder « la seule piste de Suisse pour avions intercontinentaux » !

Il y a quelques années, Zurich ayant achevé les étapes les plus importantes du développement de son aéroport, le taux des subventions fédérales a été réduit au moment où de grandes tâches attendaient encore l'aéroport genevois.

Aujourd'hui, Swissair a certainement des arguments économiques à faire valoir à l'appui de ses décisions de fermer sa base technique à Genève, de saborder Balair/CTA et d'abandonner la plupart de ses services long-courrier au départ de Genève. Ce qui est profondément choquant, c'est à chaque fois la brutalité du fait accompli, l'absence de toute concertation préalable, notamment avec les autorités locales et le personnel. A l'issue de leur récent entretien avec le Conseil fédéral, il semblait même évident que les responsables de Swissair n'avaient pas réfléchi à la portée de leur dernier ukase.

Swissair est une entreprise entièrement privée, contrairement à tous les *flag carriers* européens du trafic aérien: bravo! Mais il ne faut tout de même pas oublier la protection que lui accorde la loi sur la navigation aérienne, qui la reconnaît d'importance nationale. Cette dernière caractéristique concerne les services qu'elle rend à l'ensemble du pays, et non les dividendes qu'elle sert aux actionnaires.

C'est ce que son futur PDG Philippe Brugisser a de la peine à comprendre, lorsqu'il condescend à ce que Genève reçoive de nouvelles compagnies, mais sous réserve de la réciprocité accordée à Swissair - comprenez à sa base d'opération de Zurich-Kloten. Cela signifierait que pour un vol vers et à partir de Genève par la compagnie X, Swissair devrait pouvoir exploiter une ligne de Zurich (Genève n'existant *de facto* plus pour elle) vers le pays de cette compagnie! Tout succès genevois entraînerait donc une plus-value pour Swissair... On admirera la logique de la démarche zurichoise, un peu moins l'esprit dont elle procède.



Interavia, janvier 1948

¹ Voir IAS 24/1983, pp. 445-448: « Le 80^e anniversaire du professeur Eduard Amstutz »