

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1982)
Heft: 640

Artikel: Gros sous : ménage à trois aéroports
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1013071>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

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

AVIATION

Ecologie et nécessité

Cela ne pouvait arriver qu'à elle, qui se sentait déjà la fille mal aimée de l'Helvétia subventionneuse: l'aviation, la forme de transport pour tant la moins coûteuse pour les collectivités publiques, même au niveau de l'infrastructure. En bref: le Conseil fédéral proposait un nouveau mode de subventionnement réduit des trois grands aéroports nationaux, conformément au plan financier établi pour les années à venir. Accusant le coup, les milieux concernés rechignent mais finissent par se rallier (sauf Zurich, victime désignée).

Bien intentionnées, les deux commissions parlementaires «ad hoc» se mettent en tête de remonter le courant et se montrent plus généreuses, ajoutant qui 10 millions (National), qui 29 millions (Etats) aux 109 millions prévus par l'Exécutif.

Finalement, tout semblait donc remis sur la meilleure piste pour les ailes helvétiques. Et crac, voilà que la commission des finances du Conseil national, emmenée par un Jean Riesen (soc., FR) connu pour ses sympathies autoroutières, crie au scandale et dénonce le caractère self-service des propositions faites par les chers collègues en commissions «ad hoc».

Il est vrai que les dites commissions comprenaient force représentants des cantons aéroportiers et des milieux proches du tourisme: Genève avait placé par exemple quatre de ses huit députés non extrémistes dans la commission du National (23 membres) et ses deux députés à la Chambre haute dans la commission des Etats (13). Mais outre qu'une composition aussi régionalisée n'est pas nouvelle (il y a dix Bâlois et Argoviens dans la commission de 31 membres pour Kaiseraugst), le caractère de libre-service est moins accentué là que dans les commissions parlementaires s'occupant, par exemple, de projets agricoles, ... chapitre auquel on n'a jamais entendu la commission des finances pousser de trop haut cris.

HOMMES D'AFFAIRES ET RICHARDS

En réalité, tout laisse à penser que l'orthodoxie soudainement affichée par les commissaires relève d'une attitude déjà ancienne à l'égard de l'aviation commerciale, traditionnellement envisagée comme un moyen de transport luxueux pour hommes d'affaires trop pressés et sportifs richards allant pêcher dans les rivières d'un autre continent, et plus récemment décriée pour ses nuisances massives. Personne ne peut encourager un moyen de transport aussi anti-social et peu écologique. Mais tout le monde reconnaît par ailleurs que le transport aérien va

sans doute continuer à se développer malgré la hausse du kérosène et les occupations de pistes; et admet aussi que la Suisse ne peut demeurer à l'écart des grandes voies mondiales de communications aériennes, notamment transcontinentales.

Ces sentiments pour le moins mélangés font que tous ceux qui ne sont pas directement concernés, ni professionnellement, ni géographiquement, se gardent de prendre trop nettement position. Et pourtant, ils auraient pour ce faire de très fortes bases d'information. Entre la parution du Rapport sur la conception globale suisse des transports et celle du Message concernant l'octroi de subventions pour les programmes d'aménagement 1981/85 des trois aéroports nationaux, sont sortis deux documents dont l'importance n'a eu d'égale que la diffusion trop restreinte, tous deux émanant de l'Office fédéral de l'aviation civile, soit: le Développement du trafic aérien sur les aéroports de Zurich, Genève et Bâle et le Rapport sur la politique aéronautique suisse 1980. Ces deux textes qui portent l'un et l'autre la très forte griffe de l'ancien directeur (Werner) donnent une représentation sans fards des problèmes et des perspectives de l'aviation commerciale et privée en Suisse dans les prochaines décennies. Voyons cela, avant de plonger dans la polémique, si besoin est.

GROS SOUS

Ménage à trois aéroports

Les contraintes de l'aviation moderne sont connues et immenses: l'espace fait défaut pour les infrastructures au sol alors que l'ère des gros transporteurs exige leur extension continue; l'espace fait défaut plus encore pour les zones de bruit dont

on attend toujours les plans qui devaient être mis à l'enquête initialement le 31.12.1980 (échéance déjà retardée de trois ans qui sera probablement reculée encore au 31.12.1985).

Tout est là, en effet, dans la capacité des aéroports et dans la lutte anti-bruit. Un ancien directeur de l'aéroport d'Orly le prévoyait déjà: «Le transport aérien de demain sera régulier et silencieux ou il ne sera pas.»

Pour ce qui est de la capacité et du débit, seule

Zurich paraît convenablement équipée après sa quatrième phase d'agrandissement et son raccordement au réseau CFF. Avec l'introduction de l'horaire «cadencé», 170 trains (au lieu de 126) quittent chaque jour Kloten pour emmener sans transbordement les voyageurs à Winterthur (33 trains), Berne, Genève (27) ou Lucerne (13), le tout représentant un débit de 20 000 passagers par jour (correspondant à l'afflux d'un jour de pointe). Genève-Cointrin pour sa part, dont les très nom-

breux riverains ont raison de protester contre toute extension ultérieure, atteint manifestement ses limites et absorbera de plus en plus difficilement les pointes du week-end jusqu'à l'inauguration du raccordement ferroviaire prévu pour 1987. D'ici là, et malgré les efforts du Conseiller d'Etat Alain Borner, fils de pilote et cointtrinophile comme pas un, l'aéroport de Genève pourrait bien devenir, notamment pour les vols transatlantiques, la gare de ramassage pour Kloten. On peut toujours d'ailleurs discuter de l'utilité de s'envoler à plus de 5000 mètres pour 300 km en ligne droite.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est dans une situation encore plus difficile: construit dans la perspective d'un essor qui ne s'est jamais produit, développé encore au-delà de sa constante surcapacité, cet aéroport cherche toujours sa vocation et sa clientèle. Swissair n'y met plus le train d'atterrissage depuis qu'elle a racheté la majorité (57%) de Balair qu'elle laisse se débrouiller avec la concurrence de l'impétueuse Crossair. Si les Français et, dans une moindre mesure, les chimiques bâlois n'y tenaient pas tellement, les (trop) longues pistes de Bâle-Mulhouse n'auraient plus à être désherbées! N'empêche qu'on envisage pour les années à venir des constructions pour un montant de 36 millions sur lesquels la Confédération devrait verser 6,7 millions de subventions dont la moitié pour la seule réfection de la piste; s'ajoutent à cela les dépenses déjà effectuées pour l'installation de la halle de fret (22,3 millions) sur lesquelles, par suite d'une erreur de l'Administration centrale, n'avait pas été payée de participation fédérale. Celle-ci va s'élever rétrospectivement à un peu plus de quatre millions: joli tour de passe-passe à retardement assez peu conforme aux règles de bonne gestion des finances publiques.

BRUIT: DU PROGRÈS

Reste bien sûr la question du bruit. A cet égard, le parallèle avec les insectes ou les véhicules à moteur s'impose: plus ils sont petits, plus ils font de bruit.

Tout comme ceux des vélomoteurs, les monomoteurs et autres petits avions privés produisent traditionnellement davantage de décibels que leurs plus gros frères, le pire restant à cet égard les hélicoptères et le battement des pales de leur rotor.

Les efforts des fabricants dans la construction des avions de transport et des moteurs ont conduit ces dernières années à des progrès sensibles. Il faut le dire avant de se boucher les oreilles. Une comparaison des surfaces exposées à un niveau de bruit égal ou supérieur à 90 dB fait ressortir la supériorité des nouveaux modèles: tandis que la génération des Boeing 707 et autres DC-8 faisait un tel

Il faut le savoir: les aéroports de Zurich et Genève laissent l'un et l'autre un bénéfice d'exploitation annuel supérieur à 20 millions et un résultat global qui s'inscrit en noir ou en rouge selon les années, Bâle obtenant un résultat nul grâce au non-amortissement de la plupart des installations.

Et pendant ce temps, Swissair continue, bientôt seule parmi les compagnies aériennes nationales, à couvrir ses frais et même à dégager un bénéfice net appréciable «ordinaire et extraordinaire» de 200 millions par an, le tout sans compter les participations qui laissent de leur côté l'an dernier un excédent net de 50 millions.

bruit sur 14,2 km², l'aire de bruit d'un DC-10 est réduite à 6 km², celle de l'Airbus A 300 à 3,6 km² et celle d'un moyen courrier DC-9 moderne à 2,7 km².

Même avantage relatif pour les gros transporteurs au niveau de la pollution des couches de l'air proche du sol: la quantité de substances nocives rejetée par une unité de propulsion pour un atterrissage et un décollage (de 1000 mètres d'altitude jusqu'au sol, puis de nouveau jusqu'à 1000 mètres) est de 51 kg pour les avions équipés de moteurs à pistons, de 25 kg pour les premiers avions à réaction et de 15 kg pour un Boeing 747.

Que vont faire les parlementaires des propositions du gouvernement au subventionnement des aéroports, complétées par les vœux des commissions dûment tancées par la Commission des finances? Sans doute rien d'autre que de les suivre en pensant à l'importance nationale, ou à défaut régionale, de Kloten, Cointrin et Bâle-Mulhouse. On n'osera pas parler de la suppression de Bâle; la vocation internationale de Genève, l'importance de l'aéroport pour le tourisme et la (haute) finance feront oublier que Cointrin est, à échelle du réacteur, dans la banlieue de Kloten; et, pour faire oublier sa position dominante, Zurich acceptera un moindre taux de subventionnement que Bâle et Genève où un rattrapage a été jugé nécessaire pour ces prochaines années. Prochaine escale, l'opposition genevoise.

GLANURES HELVÉTIQUES

En mai, la citation traditionnellement en exergue dans le mensuel «Schweizer Soldat + FHD» (Soldat suisse + SCF) était tirée du 22^e chapitre de l'Evangile de Luc, et plus précisément le 36^e verset. Rappelons-le à ceux qui l'aurait oublié, dans la version Segond: «Et il (Jésus) leur dit: «Maintenant, au contraire, que celui qui a une bourse la prenne, que celui qui a un sac le prenne également, et que celui qui n'a point d'épée vende son vêtement et achète une épée.» Dieu est avec nous. Et avec l'armée.

* * *

La société Digital Equipment nous signale qu'elle n'a jamais fabriqué le système «Unix» dont nous notions dans DP 631 (25.3.1982) qu'il était menacé par les travaux d'un groupe d'étudiants de Berkeley (sécurité des données compromise). Dont acte. Nous avons eu tort de répercuter dans nos colonnes une information de source patronale à laquelle nous pensions pouvoir nous fier. Cela dit, il est vrai aussi que, dans ce secteur où tout le monde commercialise tout et n'importe quoi, une erreur est vite arrivée.