

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 104 (1978)
Heft: 26: SIA spécial, no 6, 1978

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: 26.01.2026

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

Editorial

Les technocrates du refus (suite et fin)¹

Bénéficiant du privilège d'exprimer ses opinions, l'éditorialiste doit en contrepartie les étayer sur des faits. S'il néglige ce devoir, il n'est qu'un pamphlétaire. Sans crainte des sujets controversés, nous avons toujours choisi de commenter des faits, essayant d'attirer l'attention sur leurs conséquences pour nos professions et évitant toute polémique.

Parce qu'elle est à bien des égards exemplaire des situations auxquelles sont confrontées aujourd'hui les professions techniques et scientifiques, nous avons commenté ici l'initiative constitutionnelle « contre les effets nuisibles du trafic aérien », exposant pourquoi elle nous semble à la fois inutile et néfaste (caractéristiques qu'elle partage avec d'autres textes de même eau, dont certains ont du reste déjà été repoussés clairement).

Notre éditorial ne pouvait susciter l'enthousiasme des initiants ; la hargne de leur réaction nous semble à la mesure de la justesse de certaines de nos remarques.

Sous le titre « Aéroports et qualité de l'environnement », le journal écologique romand *Vivre demain* de septembre s'en prend à nos propos avec une vivacité qui l'empêche même de citer correctement le nom de notre périodique ! Outre des attaques personnelles ne méritant pas qu'on s'y attarde, l'auteur de ce pamphlet conteste les faits mêmes sur lesquels nous avons basé nos réflexions.

Fidèle à notre ligne, nous n'entrerons pas dans une polémique, que nous savons stérile. En revanche, il convient de relever certains points, à cause de l'analogie qu'ils offrent avec d'autres thèmes et d'autres comportements en relation avec la protection de l'environnement où sont concernées nos professions.

Schizophrénie ou mauvaise foi ?

Nous pensons toujours que les promoteurs de l'initiative sont sujets à la schizophrénie ou à la mauvaise foi. Le texte de *Vivre demain* nous conduit à y ajouter l'inconscience comme variante. Pourquoi ?

Telle qu'elle a été présentée, l'initiative veut entre autres imposer aux exploitants de champs d'aviation la démonstration qu'ils n'imposent pas de « nuisances excessives » aux riverains, s'ils veulent poursuivre leurs activités. Ces aérodromes étant au bénéfice d'une autorisation seulement et non d'une concession, cette clause dépourvue de tout élément d'appréciation objective ferait planer une très grave menace sur leur avenir, à la merci de l'arbitraire. Or il existe en Suisse une quarantaine de champs d'aviation, contre sept aéroports concessionnés seulement. C'est dire que la plus grande partie des activités aéronautiques de Suisse — et la moins bruyante — serait frappée, sans moyens de défense valables (devant les tribunaux, il incombe à l'accusation de faire la preuve du délit, alors qu'ici c'est l'« accusé » qui devrait faire la preuve de son innocence ! Dire qu'il y a des juristes parmi les initiants...). Il est hors de doute que la disparition de la plupart des champs d'aviation de Suisse serait le corollaire de cette disposition. Libre aux promoteurs de proposer par ce biais la suppression pure et simple de l'aviation générale. Personne en revanche ne leur demande de proclamer dans le même souffle, comme ils l'ont fait, qu'ils ne sont pas opposés à l'aviation. Il y a là deux attitudes incompatibles et il importe que toutes les conséquences en soient connues de chacun, ce qui n'est évidemment pas le cas si l'on se contente de l'information donnée par les initiants.

Haro sur les petits, les grands viendront à leur tour !

Cette part de l'initiative vise de surcroît un secteur de la communauté aéronautique qui depuis longtemps a fait beaucoup pour réduire ses nuisances. La Suisse est le premier pays au monde qui a introduit pour les avions légers des normes de bruit, valables même pour les appareils antérieurs à leur promulgation. En outre, comme veut l'ignorer le polémiste de *Vivre demain*, un grand nombre d'aérodromes connaissent des interruptions totales de trafic, pendant la pause de midi, par exemple — en fin de semaine ou même tous les jours —, voire la fermeture totale plusieurs jours de l'année ! Le document renseignant sur ces restric-

tions est loin d'être secret et peut être consulté sur chaque aérodrome, du champ d'aviation à l'aéroport intercontinental.

Luttes écologiques entre information et « désinformation »

Mais voilà : certains écologistes ne veulent pas être renseignés. En effet, une information objective et complète enlèverait un poids considérable à leurs arguments. On verrait, par exemple, que leurs revendications sont partiellement ou totalement satisfaites. En outre, en prétendant être coupé de l'information par les méchants technocrates, on se confectionne à moindres frais une couronne de martyr. Nous n'inventons pas, ayant fait nos expériences dans ce domaine.

Si nous prenons le cas de Genève, aussi bien la direction de l'aéroport que le conseiller d'Etat Alain Borner, dont il dépend, pratiquent une politique d'information absolument ouverte, que se plaisent à reconnaître nombre de riverains de l'aéroport. A lire *Vivre demain*, on a l'impression que l'on vit au contraire en pleines ténèbres, dans l'anarchie et en toute illégalité, et que seules les dispositions constitutionnelles de l'initiative pourraient mettre fin à ce chaos.

A propos de droit constitutionnel, une devinette : comment se fait-il que le Tribunal fédéral puisse décider de l'intérêt général lorsqu'il s'agit de nuisances du trafic aérien (projet d'initiative), alors qu'il est inadmissible qu'il le fasse en matière de logement ? La solution vous sera fournie par l'auteur de la seconde affirmation (session du Grand Conseil genevois de décembre 1978), lui-même distingué pourfendeur des milieux aéronautiques...

Pour rester dans notre région, examinons quelques faits. L'augmentation du nombre de mouvements des avions privés, par exemple. Est-elle vraiment dramatique ? Sur les quatre aérodromes vaudois, ce nombre a diminué de plus de 50 % entre 1970 et 1977 (Annuaire statistique du canton de Vaud). Cette différence représente 59 449 mouvements de moins par an, soit en moyenne 41 mouvements de moins par jour et par aérodrome tout au long de l'année.

Vivre demain : Les tonnages du fret aérien s'accroissent. Une omission, mais de taille : alors que ce trafic était naguère assuré par des avions-cargos surtout, il est aujourd'hui repris en presque totalité par les soutes des avions de ligne, n'entraînant pas de mouvements supplémentaires. A titre d'exemple : de janvier à octobre 1978, les appareils de ligne ont transporté à Genève 98,3 % du tonnage de fret (contre 97,7 % en 1977).

L'augmentation du nombre des vols de nuit (entre 22 et 6 heures) à Genève : en 1971, on comptait 5800 mouvements, ce chiffre tombant à 4211 en 1976. Il est vrai qu'une augmentation était constatée en 1977 (4888), une des raisons en étant les perturbations du contrôle du trafic aérien pendant le deuxième semestre, qui ont occasionné d'importants retards. Nous avouons ne pas voir comment un article constitutionnel pourrait remédier à des troubles sociaux à l'étranger. Il reste une tendance de base vers une diminution des vols de nuit. Les vols postaux de nuit seront supprimés en 1979 (environ 1000 mouvements de moins).

L'augmentation générale du trafic est un fait incontestable, lié à une évolution générale économique et sociale qu'on ne saurait freiner par des restrictions du trafic aérien. Remarquons toutefois que l'augmentation porte sur le nombre des passagers et sur le tonnage transporté, alors que le nombre des mouvements stagne ou diminue. Pour rester à Genève, on a compté de janvier à octobre de cette année 172 500 passagers de plus que durant la même période de 1977 (+4,6 %), 2100 tonnes de fret en plus (7,4 %), alors que le nombre de mouvements d'avions diminuait de plus de 200 (-0,2 %).

Durant la période 1972-1977, le nombre annuel des mouvements n'a augmenté que de 10 %, alors que celui des passagers progressait de 31 %, passant de 3,361 à 4,396 millions. Durant le même laps de temps, le trafic de nuit diminuait de plus de 7 %, représentant 3,7 % du total en 1977, contre 4,5 % en 1972 (5,2 % en 1970).

¹ Voir *Bulletin technique de la Suisse romande* n° 10, du 11 mai 1978.

Cette amélioration présente deux aspects : la diminution de la fréquence du trafic et l'augmentation de la part des vols assurée par des gros-porteurs modernes moins polluants et répondant aux normes de bruit.

A ce sujet, Vivre demain affirme que les avions de grande capacité n'ont pas résolu le problème des nuisances. Des efforts considérables et extrêmement onéreux ont été consentis par l'ensemble de l'industrie du transport et de la construction aéronautiques ; les perspectives ouvertes par les résultats de ces travaux, même si elles ne permettent pas d'envisager la disparition des nuisances, promettent que se poursuivent des améliorations dont on chercherait en vain l'équivalent dans d'autres domaines.

On jugera qui, des constructeurs et des exploitants d'avions ou des polémistes, aura apporté la contribution la plus tangible à l'amélioration de la qualité de la vie autour des aéroports.

Notons en passant que cette constante lutte au bénéfice de la qualité de la vie, toute coûteuse et intensive qu'elle soit, n'est pas le but principal de l'industrie aéronautique, mais le corollaire de sa fin première, qui est de transporter en toute sécurité personnes et biens. Avant de s'en prendre aux conditions dans lesquelles est assuré ce transport, il vaudrait la peine d'analyser les motivations et la nécessité de la boulimie de transport qui caractérise notre époque.

Tous les faits qui précèdent n'empêcheront pas le polémiste de Vivre demain de nous dénier toute crédibilité ; treize ans d'expérience comme ingénieur dans l'industrie aéronautique ne nous ont pas mis à l'abri de son reproche d'incompétence dans ce domaine... Il est tellement plus facile de nier la compétence de spécialistes dont les avis ne conviennent pas !

Intérêts privés — intérêt public

Notre contempteur nous accuse, gratuitement une fois de plus, de défendre des intérêts privés liés au développement du trafic aérien et ne craint pas de recourir au cliché usé des privilèges abusifs. Constatant que l'intérêt public n'est jamais que la somme des intérêts privés, nous rappellerons que la prospérité et l'exis-

tence de dizaines et de dizaines de milliers de travailleurs dans la seule région lémanique dépendent directement ou indirectement de l'activité de l'aéroport de Genève et des autres aéroports romands. Il y a gros à parier que l'emploi du polémiste de Vivre demain, comme celui de ses collègues de travail, est dans une large mesure lié à la présence d'un aéroport international. Si c'est de ces intérêts qu'il parle, alors il a raison : nous les défendons.

Sans confondre qualité de la vie et niveau de vie, nous prétendons que le second doit être amélioré pour que la première puisse l'être, donc que l'apport économique d'un aéroport est nécessaire pour aider à fournir les ressources matérielles indispensables à la protection de l'environnement.

Les « privilèges », ce sont M. et M^{me} Tout-le-Monde, qui peuvent grâce au développement de l'aviation s'évader d'une existence toujours plus contraignante et connaître des sites qui étaient naguère l'apanage de quelques fortunés ! On peut penser ce que l'on veut du tourisme de masse rendu possible par le trafic aérien, il n'en reste pas moins qu'il représente précisément l'abolition de privilèges, rendant accessible à toutes les couches sociales des voyages autrefois élitaires, par le temps et l'argent qu'ils requerraient.

Il est évidemment tentant de fustiger l'aviation privée comme l'activité de quelques particuliers fortunés. L'analyse de la structure sociale des détenteurs de licences et la comparaison avec les coûts d'autres sports (et l'aviation générale est plus qu'un sport : une alternative à d'autres moyens de transport) montrent l' inanité d'une telle affirmation. Nous le répétons : on devine parmi les promoteurs de l'initiative des gens tout à fait disposés à exercer un droit de contrôle sur les activités de loisir de leurs concitoyens. D'autres initiatives ont montré que l'aviation n'est pas la seule cible.

Pour ceux qui penseraient que la disparition de l'aviation privée serait de moindre portée, relevons que seuls les Etats totalitaires en interdisent la pratique, et que ces Etats tolèrent rarement l'expression démocratique des préoccupations écologiques...

JEAN-PIERRE WEIBEL.

Divers

L'aéroport et l'industrie genevoise : Résultats d'une enquête

L'Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin (AGC)¹ se livre à une série d'investigations visant à mieux répertorier les besoins réels de l'économie genevoise en matière de transports aériens. Elle publie aujourd'hui, dans son organe périodique « Genève-Cointrin Panorama », les résultats d'une enquête réalisée en avril dernier auprès des 50 entreprises industrielles membres de l'UIM (Union des Industriels en Métallurgie du canton de Genève). La présence à Genève d'un aéroport intercontinental s'avère particulièrement importante pour cette industrie qui utilise systématiquement l'avion, tant pour les déplacements professionnels de ses cadres commerciaux et techniques que pour l'exportation de ses produits et matériels.

Les entreprises membres de l'UIM emploient à Genève quelque 10 000 personnes. Elles ont versé 282 millions de francs de salaires en 1977 et réalisent un chiffre d'affaires annuel global d'un milliard de francs environ. Les 25 entreprises qui ont répondu à l'enquête sont les plus importantes puisqu'elles réalisent entre elles près du 90 % de ce chiffre d'affaires global.

La première partie de l'enquête portait sur les déplacements professionnels par avion. Ils concernent les membres de la direction dans toutes les entreprises, mais aussi les cadres dans 21 d'entre elles, le personnel technique dans 17 d'entre elles et les représentants dans 10 d'entre elles. L'ensemble représente plus de 4000 voyages par année

dont plus d'un quart hors d'Europe. L'avion est donc un important instrument de travail aussi bien pour la commercialisation des produits que pour le service à la clientèle de cette industrie genevoise.

Dans le même ordre d'idées, le total des visiteurs étrangers recensés au sein des entreprises atteint en une année quelque 6000 personnes arrivées par avion, soit une moyenne de 25 par jour ouvrable.

En matière de fret aérien, la deuxième partie de l'enquête a permis d'établir que les industriels de l'UIM exportent par avion pour 150 millions de francs de marchandises par année. C'est donc le 15 % du chiffre d'affaires global qui est ainsi réalisé. Il s'agit essentiellement de produits finis ou semi-finis, de pièces détachées ou d'outillage, selon la spécialisation des entreprises. La première caractéristique de ce fret aérien est sa valeur élevée par rapport au poids, valeur qui oscille entre 100 francs et 10 000 francs par kilo !

Le recours à l'avion pour les exportations est en général systématique et régulier ; il fait partie de la stratégie commerciale des entreprises. Les motifs indiqués sont la rapidité et la sécurité du transport, surtout sur les longues distances où l'on évite de multiplier les transbordements. Ceci permet notamment d'être compétitif vis-à-vis d'une clientèle lointaine tout en réalisant une économie sur les coûts réels de l'expédition, dans de nombreux cas.

On commence aujourd'hui à réaliser l'importance des liaisons aériennes non seulement pour les activités de service du secteur tertiaire, mais aussi pour l'industrie. On sait que l'horlogerie suisse exporte la quasi-totalité de ses produits par avion. L'enquête réalisée par l'AGC permet de constater que l'aéroport de Cointrin remplit une fonction très importante pour les entreprises de l'UIM qui totalisent le quart des emplois du secteur secondaire genevois.

¹ Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin (AGC), rue du Marché 18, 1204 Genève.