

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 117 (1991)  
**Heft:** 12

## **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:** 15.01.2026

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

au moins, les Uranais ont-ils aujourd'hui, dans l'affaire dite des camions de 40 tonnes, des défenseurs. Tandis que la vallée de l'Arve et la vallée d'Aoste, soumises aux mêmes nuisances et qui s'opposent au doublement du tunnel du Mont-Blanc, auront le plus grand mal à se faire entendre à Paris, à Rome... et à Bruxelles!

Aujourd'hui nous sommes, nous, les Suisses, dans une situation analogue à celle des gens d'Uri il y a un siècle et demi. Le moment est-il venu pour

nous de renoncer à ce à quoi nous tenons par-dessus tout – notre indépendance, l'efficacité de nos structures fédéralistes, notre mentalité – pour rejoindre une Europe en formation dont nous n'avons pas l'assurance, quand nous analysons ses structures et ses ambitions actuelles, qu'elle soit en mesure d'intégrer la multitude européenne – pour continuer à paraphraser Pascal – dans une forme d'unité qui échappe au risque de la tyrannie? Or cette «multitude», c'est notre princi-

pale richesse spirituelle et culturelle; c'est l'héritage d'une glorieuse histoire, qui remonte aux Grecs et aux Romains, et qui s'est perpétuée, d'âge en âge, en se transformant sans cesse, jusqu'à nos jours.

Comment savoir si nous remplissons mieux notre devoir d'Européens en résistant ou en cédant? Tel est notre dilemme. Et nous sommes nombreux, dans ce pays, à n'en avoir pas trouvé la solution.

Olivier Reverdin

## Actualité

### Les 80 ans de la Blécherette: dernière fête à Lausanne?

On sait trop peu que la Suisse romande fut le berceau de l'aviation dans notre pays. C'est à Avenches que fut créé en 1910 le premier aérodrome de Suisse, où s'illustrèrent les Grandjean, Faillobaz et autres frères Dufaux, ces derniers y établissant même une fabrique d'avions! La disparition de cette place d'aviation en 1916 laisse à la Blécherette, officiellement promue aérodrome de Lausanne en 1911, le titre de plus ancien aéroport de Suisse. A peine onze ans plus tard, la station émettrice du Champ-de-l'Air, destinée à relier les aérodromes suisses par radiotélégraphie, devient officiellement la première radio de Suisse.

L'étincelle initiale de ce développement a été la fondation, le 5 mai 1910, de la Section romande de l'Aéro-Club Suisse. Le 80<sup>e</sup> anniversaire de ce qui est aujourd'hui la section vaudoise de l'AéCS a été l'occasion de publier un livre retraçant 80 ans d'histoire de l'aviation à la Blécherette<sup>1</sup>. C'est un ouvrage d'une grande actualité, alors que des menaces pèsent sur l'avenir de cet aérodrome.

Les pilotes connaissent bien les «imperfections» de la Blécherette: piste bosselée, présentant une pente longitudinale marquée, sol sensible aux chutes de pluie – d'où fermetures temporaires –, places de hangar limitées, et j'en passe. Les tentatives n'ont pas manqué pour donner à Lausanne un aéroport plus digne de ses ambitions («Lausanne: capitale romande», écrivait l'an dernier M<sup>me</sup> Jaggi, syndic de Lausanne).

Le site occupé actuellement par l'EPFL à Ecublens avait déjà été prévu en 1938 pour la création d'un aérodrome mixte militaire-civil, dans le cadre d'un accord conclu entre la Ville de Lausanne et l'armée. En 1945, le Conseil municipal vote un crédit de quelque 15 millions à cet effet. Le canton ayant octroyé une subvention de 5,5 millions, un référendum est lancé et aboutit: l'électeur vaudois, contrai-

rement à son homologue lausannois, dit non – un quart de siècle plus tard, l'EPFL pourra petit à petit venir grignoter cette vaste plaine.

Dès 1958, une autre solution est étudiée à Etagnières. A nouveau, une votation populaire scelle en 1966 le sort de ce projet. Les Vaudois, échaudés par une incontestable démesure du projet d'Etagnières, à moins de 70 km de l'aéroport de Genève, et mis en condition par une campagne nettement démagogique, acceptent en 1974 un article constitutionnel propre à empêcher toute création d'un nouvel aérodrome sur territoire vaudois (seule porte de secours: l'accord des communes sur lesquelles en est prévue l'implantation).

Plutôt que de résumer ici les événements, heureux ou tragiques, qui jalonnent ces 80 ans, on recommandera chaleureusement à chacun ce livre richement illustré; que même les partisans de la disparition de la Blécherette sachent quel patrimoine représente cet aérodrome et qui a contribué à son essor. Ils y verront que, loin d'être un loisir de luxe pour quelques nantis, l'aviation offre aujourd'hui encore l'une des rares possibilités de réaliser un idéal. Le rêve d'Icare a hanté la conscience humaine depuis des millénaires; nous vivons au siècle où il est devenu accessible. On s'étonne de voir M<sup>me</sup> Jaggi, dont on connaît les ambitions culturelles et cosmopolites pour la ville dont elle est

le syndic, entièrement fermée à une activité susceptible de créer une immense ferveur auprès d'une jeunesse qu'on dit blasée.

Plus prosaïquement, on apprendra en lisant ce livre – si on l'ignore – que la Blécherette est une pépinière, d'où sont issus nombre de ces professionnels qui pilotent les avions commerciaux suisses dans tous les cieux du monde, ainsi que de ceux qui ont défendu l'espace aérien suisse au péril de leur vie. Comment peut-on accepter, même par calcul politique, de se fermer à la vocation de formation des pilotes, alors qu'on prend l'avion pour affaires ou pour ses loisirs, qu'on confie son courrier à la poste aérienne et qu'on compte bien être secouru(e) par la voie des airs en cas d'accident grave? Encore plus au ras des pâquerettes: cet ouvrage relate comment la présence des avions a maintenu aux portes mêmes de la ville de Lausanne un immense espace vert, qui disparaîtra à jamais au lendemain du départ du dernier avion.

Plus d'un demi-siècle de souvenirs me lient à la Blécherette: mon premier vol, comme petit garçon, m'a conduit en 1939 de Genève à Bâle en avion de ligne, avec escale à la Blécherette et à Berne (changement d'avion!). Point n'est toutefois besoin de liens aussi anciens pour souhaiter que soit maintenu un élément important du patrimoine vaudois et suisse.

Jean-Pierre Weibel

<sup>1</sup> *La Blécherette – 80 ans d'aviation*, ouvrage collectif édité par la Section vaudoise de l'Aéro-Club Suisse. – Un vol. relié 22×29 cm, 222 pages, nombreuses illustrations. Lausanne, 1990.