Aviation : Écologie et nécessité

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1982)**

Heft 640

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1013070

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 pourtant 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 antisocial 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 continuelle; 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-