

Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: 33 (1996)

Heft: 1255

Artikel: Trafic aérien : le ciel à trop bon compte

Autor: Delley, Jean-Daniel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025394>

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>

Le ciel à trop bon compte

RÉFÉRENCES:

«Ueber den Wolken muss das Dumping wohl grenzenlos sein», *Tages Anzeiger*, 2 mai 1996
 Institut für Wirtschaftsforschung, Karlsruhe/ Infras, Zürich/ Union internationale des chemins de fer: *Externe Effekte des Verkehrs*

(jd) Le match Cointrin-Kloten ne doit pas faire oublier que le trafic aérien n'est pas d'abord un enjeu régional et économique mais un problème de société et environnemental de dimension planétaire. Ce ciel si bon marché pourrait bien un jour nous tomber sur la tête.

Le trafic aérien en Suisse, exprimé en kilomètres-passager, a presque quintuplé au cours des vingt dernières années. Une croissance beaucoup plus forte que celle de la circulation automobile (+90%) et du train (+70%). Cette évolution est la conséquence directe de la guerre des prix que se livrent les compagnies aériennes, mais aussi les agences de voyage. Parmi les offres récentes sur le marché helvétique: Zurich-Rio, y compris deux nuits dans un hôtel trois étoiles et deux tours de ville, pour 890 francs; une semaine en Grèce avec hébergement chez l'habitant pour 299 francs; San Francisco pour 590 francs. Déduction faite des prestations autres que le déplacement, de telles offres ne couvrent de loin pas le coût effectif du vol.

Cette sous-enchère, motivée par une concurrence impitoyable, a déjà fait de nombreuses victimes dans la branche du voyage qui connaît une concentration accélérée. Elle pèse également lourdement sur les comptes des compagnies aériennes, pour la plupart

dans les chiffres rouges comme Swissair. Mais les concurrentes de la compagnie helvétique s'en sortent grâce au soutien des pouvoirs publics: les compagnies européennes bénéficient de subventions annuelles estimées à 3,6 milliards de francs.

Les coûts sociaux et environnementaux

Il est une autre sorte de coûts dont personne ne se préoccupe, les coûts sociaux et environnementaux. Pour la Suisse, une récente étude commandée par l'Union internationale des chemins de fer évalue ces coûts à 1,4 milliard, soit 3,2 centimes par kilomètre-passager et 17 centimes par kilomètre-tonne. A ce tarif, le billet Zurich-Rio renchérirait de 600 francs et la tonne de marchandise transportée jusqu'à San Francisco coûterait 1 700 francs de plus.

Ce n'est pas tout. Par convention internationale, le kérosène n'est pas soumis aux différentes taxes sur les carburants. Si tel était le cas, le candidat au week-end à Rio devrait encore débourser 1 000 francs supplémentaires.

Par ailleurs, l'étude précitée ne prend pas en compte les dommages causés par les émissions en haute altitude qui, à quantités égales, contribuent plus fortement à l'effet de serre que celles qui proviennent du sol. ■

•••

pour l'équilibre écologique? Cette forme d'échange, de solidarités reciproques, tendrait à des rapports plus égaux, aiderait à dépasser un type de rapport nord-sud, pour cantons en développement. Bien sûr, le passage d'un statut de producteurs, bien que largement subventionnés, à un statut de «jardiniers des Alpes» est certainement difficile. Les cantons alpins n'ont le choix, eux qui ont opté depuis longtemps pour le tourisme, que de ménager ce qui les fait survivre.

Pour les cantons non alpins, il faudra participer financièrement aux actions «non rentables» à court terme, comme une agriculture de montagne destinée prioritairement à entretenir la montagne et le paysage. Cela pourrait être envisagé avec, par exemple, l'augmentation des taxes hydrauliques dues aux régions productrices, des aides accrues à l'agriculture de montagne.

Le Conseil fédéral, qui trouve que cette convention est un instrument intéressant, pousse à la roue et va mettre sur pied un groupe de travail, dès ce mois. Une rencontre a d'ailleurs eu lieu, à Lausanne, le 6 mai, entre Ruth Dreifuss, cheffe du Département fédéral de l'intérieur, et le Conseil d'Etat du canton de Vaud, dans laquelle il a entre autres été question de la Convention alpine. Le Conseil d'Etat a assuré Ruth Dreifuss de son

soutien à cette convention et a réaffirmé sa volonté de contribuer à œuvrer pour que les autres cantons soutiennent sa ratification.

Les mélèzes, les bouquetins, les amis de l'Europe, et de la nature aussi, espèrent que la Suisse ne sera pas la dernière à apposer sa signature. ■

Proportion du territoire alpin

	alpes	territoire nat.
Liechtenstein	100%	157 km ²
Slovénie	100%	20 500 km ²
Autriche	70%	84 000 km ²
Suisse	58.5%	41 000 km ²
Italie	15%	301 225 km ²
France	6%	550 000 km ²

Part de la chaîne alpine

Italie	47 000 km ²
Autriche	59 000 km ²
France	36 000 km ²
Suisse	24 000 km ²
Slovénie	20 500 km ²