

Zeitschrift: Technique agricole Suisse

Herausgeber: Technique agricole Suisse

Band: 52 (1990)

Heft: 13

Artikel: Aéroport et agriculture

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1084744>

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](#)

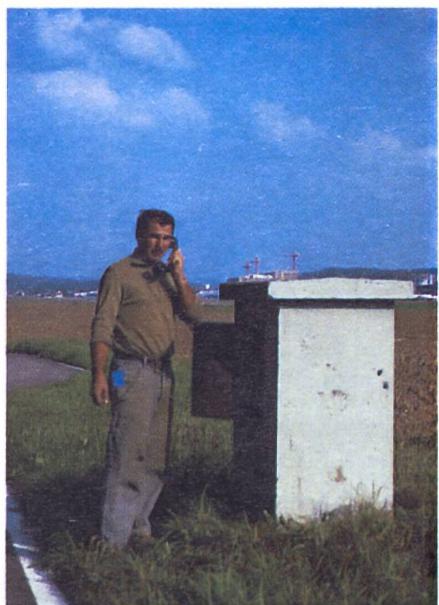
Download PDF: 06.02.2026

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

Aéroport Zürich-Kloten

Aéroport et agriculture

Lorsque les derniers jets ont atterri et que le calme est revenu à la tour de contrôle, les équipes pour l'entretien des pistes se mettent en mouvement et tondent les surfaces herbeuses directement attenantes aux pistes d'atterrissement. Et ce n'est pas moins de 200 hectares de surface agricole utile qui se trouvent sur l'aire de l'aéroport, loués à une douzaine de fermiers qui, pour ce faire, doivent suivre des lignes de conduite plus ou moins précises. Sur la base de nouvelles observations faites sur le comportement des mouettes et des vanneaux huppés, les cultures de certaines surfaces seront abandonnées. Le problème à résoudre est de maintenir les nuées d'oiseaux à distances car une collision entre oiseaux et machines à l'envol ou à l'atterrissage peut avoir des conséquences tragiques. Toutefois, les agriculteurs – transformés pour la cause en «jardinier d'aéroport» – peuvent trouver de nouvelles sources de revenus par le biais de la gestion de composts de provenance diverse.



Alfred Meister, l'un des 12 fermiers demande ...



... le passage au portail no 24. Toutes entrées ou sorties doivent être annoncées par téléphone au gardien.



Tracteur à vendre, cherche pièces de re-change pour BG M103, faneuse à vendre à prix avantageux,

cherche imprimante pour PC... que vous cher-



chiez ou vendiez, rien de tel qu'une petite annonce dans

la Technique Agricole: votre offre



**Schweizer
Landtechnik
Technique
Agricole**

paraîtra ainsi plus de 30'000 fois!

L'aéroport de Zürich-Kloten couvre une surface totale de 739 hectares. Aujourd'hui encore se trouvent de précieuses roselières entre les pistes. D'importantes parcelles ont été défrichées à l'époque romaine et au Moyen-Age déjà. Notre siècle a vu les différents mendements, défrichements et remblais, les exercices de l'artillerie et autres armes et, plus tard encore l'exploitation du terrain en tant que place d'aviation et aéroport intercontinental: tout cela a contribué à transformer l'environnement de façon irrémédiable.

De nos jours plus de 200 hectares de terrains sont exploités par l'agriculture, un peu moins de 190 ha sont placés sous la protection de la nature entre les piste d'atterrissement à l'aveugle et la piste en V. L'exploitation de ces terrains est du ressort de l'office cantonal de planification, bureau pour la protection de la nature. Les pistes, aires de décollage, routes, places et immeubles couvrent une surface de 180 ha après l'achèvement de l'aéroport; le long des pistes d'envol une surface identique est également couverte par les bandes de sécurité, larges de 30 à 50 m, d'accès interdit.

La surface agricole utile

L'utilisation des terrains de l'aéroport à des fins agricoles a présenté, dès le début, des avantages pécuniaires. Dans les années cinquante, elle se limitait aux foins et à l'ensilage et se répartissait entre plus de partenaires que maintenant. Les autorités de l'aéroport ont réduit le nombre de ces fermiers à 12 afin d'exercer un meilleur contrôle.

Ces derniers exploitent ces terres depuis 20 ans et y font plutôt des grandes cultures. De toute façon, il s'agit ici de contrats très avantageux, à des taux peu élevés puisque le canton de Zürich en est le propriétaire.

Pour des raisons de sécurité de vol et en cas de nouvelles constructions, une dédicace de 6 mois est la clause la plus importante de ce contrat. D'ailleurs, la direction de l'aéroport imposent aux fermiers des clauses plus ou moins radicales. Une de celles-ci est l'interdiction d'épandre fumier, lisier ou boues d'épuration sous forme liquide. Cette interdiction n'est pas motivée par les immissions que ces épandages pourraient produire mais en vue de restreindre les possibilités de nourriture pour les bandes d'oiseaux. Ainsi aucune nourriture pour oiseaux n'est apportée avec le fumier et les vers de terre ne sont pas chassés de leurs galeries.

Cultures

M. Peter Oberli, directeur de la section «Services d'exploitation», dit que, cultiver des terres sur un aéroport aussi grand que celui de Zürich est un fait unique au monde. Concrètement, c'est un plaisir pour l'œil des passagers que de:

- se réjouir du jaune des champs de colza au printemps,
- suivre la récolte des céréales en été (blé et beaucoup de seigle et d'orge),
- survoler le chargement des betteraves sucrières en automne.

A côté des dérobées et des engrangements, on trouve aussi des cultures de pois protéagineux, de fèveroles, de soja.

Les cultures de maïs ne sont pas autorisées car la hauteur des tiges gênent la surveillance de l'aire de l'aéroport depuis la tour de contrôle.

Certaines surfaces sont destinées à la fenaison. On procède aussi à des cultures maraîchères dans le périmètre de la clôture. La qualité de l'air et du sol est enregistrée de façon permanente et l'on constate, d'après des comparaisons faites sur des surfaces hors de l'aéroport, que les résultats ne sont ni meilleurs ni pires (P. Oberli dixit). Seules les particules de suie provenant de la combustion du kérosène peuvent engendrer certains dangers.

Danger des bandes d'oiseaux

C'est en 1912 que la première collision entre oiseaux et avion a été enregistrée. Le problème s'est empiré depuis l'apparition des réacteurs, dans les années soixante. Selon P. Oberli, la construction de ces derniers est devenue plus en plus compliquée pour prendre égard aux réductions de carburant et d'émissions de bruit: les réacteurs sont ainsi beaucoup plus sujets aux incidences de corps étrangers. Les «attaques» d'oiseaux causent annuellement bien des accidents et coûtent plusieurs millions de dollars à l'échelle mondiale. Le but de toutes les directions d'aéroports est de rendre les terrains le moins hospitalier possible. Est-ce que cela signifie de renoncer aux cultures?



La situation actuelle n'est pas si simple:

Depuis 1986, plusieurs études ont été faites afin d'apporter une peu plus de clarté sur le comportement des mouettes et des vanneaux huppés qui présentent des dangers pour le trafic aérien. Les résultats ci-après sont issus d'un rapport établi par l'institut de recherches pour la protection de la nature et d'écologie appliquée de Männedorf ZH:

- les réserves naturelles ne sont jamais fréquentées par les mouettes rieuses et rarement par les vanneaux huppés,
- les surfaces de prés utilisées de façon extensive (1 ou 2 coupes par an) sont moins fréquentées que les prés intensifs,
- les prés intensifs en tant que lieu de séjour sont moins utilisés par les vanneaux huppés, que les champs cultivés. Les mouettes fréquentent certains prés plus souvent que d'autres. Pour les deux variétés, les surfaces cultivées, et particulièrement celles situées dans le secteur de stationnement, sont des aires de repos plus appréciées que d'autres: pourquoi? La réponse n'est pas connue.



Deux cents hectares de surfaces agricoles utiles.

Exploitation extensive, semée d'herbe à haute tige. Selon une étude approfondie, ce genre de cultures devrait tenir les bandes de mouettes et de vanneaux huppés à distance de l'aéroport.

Même dans les zones destinées aux réserves naturelles, il faut prendre les mesures nécessaires afin de protéger la flore et les différents biotopes.





Les résidus végétaux provenant de l'aire de l'aéroport sont compostés et l'on contribue ainsi au recyclage. Le compost obtenu est épandu sur les surfaces à cultiver.

Dans le rapport, on peut lire que la végétation des parcelles les plus fréquentées joue un rôle très important. Les surfaces cultivées sont, à tour de rôle, très prisées par les groupes de mouettes car il n'y pousse aucune végétation et deviennent intéressantes au temps des labours et des semis. Le vanneau a un comportement similaire mais ne réagit pas si vivement aux divers traitements des cultures.

Jusqu'à une hauteur de 30 cm, les oiseaux ne font aucune différence pour se poser; toutefois, ils évitent toutes les surfaces dont la végétation dépasse 30 cm.

D'après ces résultats, on peut faire les recommandations suivantes:

Le trafic aérien est soumis à moins de dangers si les abords sont agrémentés de surfaces naturelles ou protégées, bosquets marécageux, prairies humides et haies.

Cependant, les cultures ne sont pas obligatoirement à l'origine des bandes de mouettes. Les

Le passager emporte un peu de l'agriculture suisse...

surfaces cultivées sont tolérées à l'aéroport sauf 3 parcelles, transformées en prairies naturelles pour des raisons de sécurité.

Pour l'exploitation de prairies extensives et de surfaces humides dans le voisinage des pistes, une coupe par année est préférée à des mulching réguliers (procédé employé jusqu'en 1986). Comme le constate Rolf Hengartner du service d'entretien de l'aéroport, la nouvelle orientation n'est pas uniquement une raison technique mais demande de la part de l'équipe d'entretien un effectif de 10 personnes, prêtes à se réadapter professionnellement. Comparé au mulching, le nou-



veau procédé n'est pas beaucoup plus cher: le mulching revient à Fr. 1263.- par hectare et par an, personnel et machines compris tandis qu'une coupe avec compostage coûte Fr. 1365.-. Pour les surfaces exploitées de façon extensives, les résidus de plantes sont entassés et compostés par couches pour être finalement épandus sur les cultures et les surfaces vertes. Ces travaux sont du ressort du service d'entretien de l'aéroport.

Entrepreneur ou jardinier-paysagiste?

A l'avenir, cette forme d'exploitation devra encore se développer. La mécanisation devra s'adapter aux nouvelles réalités. Comme les bandes de sécurité sont fauchées de nuit, une combinaison de coupe frontale et latérale s'impose, complétée par des autochargeuses de grande capacité. On procède actuellement à l'examen de plusieurs modèles de tracteurs. Afin de parvenir à un endroit aussi prestigieux que l'aire de l'aéroport, les firmes sont prêtes à offrir des conditions appréciables.

Pour les fermiers qui devront abandonner certaines cultures, de nouveaux ordres intéressants leur seront offerts et il pourront être employés de façon temporaire par le service d'entretien de l'aéroport pour autant que la structure des tarifs de base soit satisfaisante.

Pour le fermier, l'idéal d'une libre exploitation a toujours eu une validité conditionnée. Il est à craindre que comme producteurs de céréales, betteraves sucrières et colza, ils seront encore plus limités à cause de l'enjeu d'autres in-

térêts. A l'avenir, une activité auxiliaire de jardinier-paysagiste au service de la sécurité et non au service de la communauté, liée

à l'entretien des zones naturelles, nous laisse pensifs ... Ceci pourrait aussi servir d'exemple pour le service d'entretien des routes.

Zw.

Appareils de soudage

électriques, bobinage de cuivre, testés SEV. Fabrication suisse, dès Fr. 420.-. Appareils sans paliers et réglables électroniquement.

Installations de soudage au gaz de protection

Machines à 3 phases, 380 V, 30 à 230 Amp., y compris brûleur et soupape, Fr. 1590.-.

Installations de soudage autogène

Chariot de soudage, bouteilles d'acier, soupapes, tuyaux, brûleurs, électrodes, fers de brasage.

Exigez nos prospectus avec liste de prix.

ERAG, E. Rüst, 9212 Arnegg, tél. 071-85 9112

Bac solide – grandes roues à pneus robustes . . . le chariot d'ensilage combiné pratique de GEBA



Chariot d'ensilage
galvanisé à chaud avec bac de 400 l, 500 l ou 850 l.
Avec bac de 500 l en acier chromé.

GEBA - le programme d'ustensiles de transport pour la maison et la ferme de notre propre fabrication. Demandez expressément les produits suisses de qualité GEBA.



J. Gehrig S.A.
Fabrique d'appareils
6275 Ballwil
Téléphone 041-89 27 27