Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 941

Artikel: Aviation à courte distance : l'avenir de la Blécherette
Autor: Guyaz, Jacques
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1010933

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: 14.07.2025

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

CONDITIONS DE TRAVAIL

Souplesse suisse et flexibilité américaine

(*jd*) Dans une de ses dernières livraisons, le service d'information des Groupements patronaux vaudois revient sur la question du travail dominical en insistant sur l'obligation de rentabiliser l'équipement des entreprises industrielles «de pointe». Les Groupements patronaux rappellent la nécessité d'obtenir l'accord des syndicats qui avaient d'ailleurs été acquis dans le cas ETA à Marin. On s'en souvient: le temps de travail hebdomadaire du personnel affecté aux équipes du dimanche était réduit de 25%. Cet accord, n'étant pas conforme à la législation fédérale, n'avait jamais pu entrer en vigueur.

C'est d'une tout autre forme de souplesse que parle le magazine américain *Fortune* dans son édition du 13 février. Pour la bible des entrepreneurs américains, la seule souplesse qui compte est celle qui est liée à la formation des employés et à leur capacité à passer d'une tâche à l'autre. C'est ainsi que *Fortune* donne l'exemple d'une chaîne de magasins qui embauche des jeunes non qualifiés qu'elle forme successivement comme manutentionnaire, vendeur et caissier, chaque fonction étant assurée en alternance. Une fraction du salaire est attribuée en regard de la capacité des travailleurs à assurer plusieurs tâches distinctes.

La souplesse qui profite aux travailleurs

L'auteur de l'article souligne qu'il ne faudra plus seulement payer les employés en fonction d'un travail spécifique, mais aussi et surtout en tenant compte de la variété des connaissances différentes qu'une personne sera à même d'acquérir. Cela coûtera des sommes substantielles aux entreprises qui doivent mettre sur pied des programmes de formation conséquents et de nouvelles formes d'organisation. Selon *Fortune*, la souplesse due à l'acquisition de savoir-faire multiples est aussi une réponse à l'informatisation dans le secteur des services. Une même personne peut en effet effectuer des opérations très différentes à l'aide de l'écran.

Au fond, ce qui nous intéresse ici est moins le contenu de l'article de *Fortune* que la différence d'approche sur la souplesse entre les Etats-Unis et la Suisse. Chez nous, les syndicats patronaux ont une vision purement quantitative. Il s'agit d'imposer de nouvelles contraintes que l'on compense par des allégements d'horaire ou par une meilleure rétribution. L'aspect qualitatif est rarement pris en compte. L'idée que la flexibilité puisse d'abord se traduire par un gain en formation et en épanouissement pour les employés et ensuite par un avantage pour l'entreprise n'apparaît pratiquement jamais dans les écrits patronaux.

Heureusement, les entreprises suisses sont parfois plus ouvertes et plus innovatrices que leurs organes faîtiers. Il n'empêche que cette vue très quantitative en dit long sur l'étroitesse d'esprit des Groupements patronaux qui n'arrivent pas, au fond, à comprendre que la prospérité d'une «entreprise de pointe», pour reprendre leur vocabulaire, est directement liée à l'état d'esprit et à la motivation de ceux qui y travaillent. ■

AVIATION À COURTE DISTANCE

L'avenir de la Blécherette

(*jg*) Deux nouvelles intéressantes ces dernières semaines dans le domaine du transport aérien: tout d'abord la mise en service à Londres du Stolport. Il s'agit d'un aéroport urbain, établi en pleine ville à moins de 10 km de Westminster et disposant d'une piste très courte, moins de 1000 mètres. Cet aéroport est destiné à accueillir les courts-courriers de la nouvelle génération, petits avions à hélices, à décollage et atterrissage court, transportant 20 à 40 passagers sur 1000 à 2000 kilomètres.

La seconde nouvelle concerne un projet présenté par Crossair de mise en service d'une ligne régulière Genève-Sion. On peut faire confiance à Crossair pour l'établissement de calculs de rentabilité face à l'offre des CFF.

Ces deux informations signifient qu'il n'y a plus besoin d'une infrastructure lourde pour le transport commercial régulier de passagers et que l'avion peut devenir une solution alternative même sur des distances de moins de 200 kilomètres.

Lausanne dispose d'un aéroport engazonné sur les hauts de la ville à la Blécherette. Sa concession a été renouvelée récemment, malgré l'opposition du parti socialiste jugeant que ce vaste terrain proche du centre-ville pourrait faire l'objet d'une autre affectation.

Le développement inattendu des vols à courte et moyenne distance va apporter des arguments aux défenseurs de la piste lausannoise. Il est en effet possible que ce genre de déplacement progresse considérablement ces quinze prochaines années. Une piste en dur de mille mètres et des lignes régulières vers Lugano, Zurich, Bâle, voire les grandes villes étrangères voisines comme Lyon, Turin, Milan ou même Paris, serait alors chose imaginable.

Il n'est pas impossible non plus que cette évolution ne se produise pas. Le développement d'un réseau européen de trains à grande vitesse peut arrêter net la mise sur pied de lignes aériennes régionales et rendre non-rentable le développement et la construction de modèles d'avions adaptés à un tel trafic. Les seuls domaines où le transport aérien sur courte distance continuera alors à croître sera celui du franchissement des reliefs empêchant le transport terrestre à grande vitesse, comme l'a déjà bien compris Crossair avec sa stratégie d'implantation au Tessin et en Italie.

Les dix prochaines années seront sans doute décisives dans cette lutte entre l'avion et le train pour le transport des gens d'affaires pressés et des touristes de luxe. En attendant, le temps pour les Lausannois d'observer l'évolution et de décider de l'avenir de leur aéroport. ■