

Aviation à courte distance : l'avenir de la Blécherette

Autor(en): **Guyaz, Jacques**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **26 (1989)**

Heft 941

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1010933>

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.

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 allègements 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 faitiers. 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. ■