Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 102 (1976)

Heft: 15

Sonstiges

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: 08.07.2025

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

Editorial

Aéroport de Genève : les nuisances sont-elles inévitables ?

Ces dernières années, la parution du rapport annuel de l'aéroport de Genève était l'occasion d'une conférence de presse, au cours de laquelle la direction commentait les résultats enregistrés et répondait aux éventuelles questions des journalistes, le tout faisant l'objet de quelques lignes dans la presse, pour souligner que malgré les problèmes inhérents à toute entreprise, tout allait assez bien.

Rompant avec cette tradition quelque peu lénifiante, le conseiller d'Etat Henri Schmitt, chef du département de l'économie publique, a convié cette année la presse à un déjeuner-débat, au cours duquel il a exprimé avec une grande franchise et beaucoup de passion ses préoccupations relatives à l'aéroport genevois, ainsi qu'aux problèmes qui lui sont liés de près ou de loin.

*Désireux de mettre fin à de néfastes polémiques, le Conseil d'Etat avait fait connaître sans détours son renoncement à toute augmentation de l'emprise de l'aéroport, notamment à la trop fameuse piste C, cela à court et moyen termes; il était en droit d'attendre que se calme l'animosité contre l'aéroport. La diminution du nombre des mouvements, l'introduction de nouveaux avions satisfaisant aux strictes exigences des plus récentes normes concernant le bruit (en 1975, ces types représentaient déjà 9 % du trafic, soit environ le double du chiffre de 1974) et la réduction sensible du trafic nocturne constituaient autant de raisons d'espérer une attitude plus compréhensive de la part de l'Association des riverains de l'aéroport (ARAG). Nous avons déjà exposé dans ces colonnes (*BTSR *N° 23 du 7.11.1974) à quel point certain porte-parole de cette association nous semblait manquer d'objectivité et préférer la polémique au dialogue (ce que l'expérience nous a confirmé entre-temps, du reste). Que ces ténors d'une opposition aveugle et stérile soient désavoués par leurs propres troupes, par exemple à l'occasion d'un échec électoral cinglant dans une commune directement riveraine de l'aéroport, ne modère en rien leurs ardeurs et ne les empêche pas de chercher dans la jungle des paragraphes juridiques la confirmation que le bon sens leur refuse.*

L'opposition actuelle au déplacement de la piste B de l'aéroport montre bien à quel point les responsables de Cointrin peuvent être démunis lorsqu'ils font appel à la logique et à la raison pour résoudre leurs problèmes. Le déplacement de cette piste s'impose pour permettre d'y assurer le trafic à vue, parallèlement aux mouvements se déroulant selon les règles du vol aux instruments sur la piste principale, avec une séparation latérale conforme aux prescriptions de sécurité valables dans le monde entier. Actuellement, faute d'une distance suffisante entre les deux pistes, il est nécessaire de faire attendre les appareils de l'aviation générale lorsqu'atterrissent les avions de ligne prioritaires. Cette attente, dans des circuits effectués à faible hauteur, est sans conteste une source de nuisances pour les riverains. En s'opposant à une opération propre à réduire ces nuisances, l'ARAG offre l'image d'un groupe opérant bien plus contre *quelque chose — l'aéroport — que* pour *quelque chose — le bien-être de ses riverains. Le malheur veut qu'il est infiniment plus facile de trouver l'oreille de la multitude par la récrimination que par une attitude constructive.*

L'aéroport est en outre victime de ce climat négatif à la suite du refus par l'électorat genevois du crédit destiné à l'aménagement d'un tronçon de l'autoroute de contournement de la ville. Il se trouve en effet que ce crédit incluait certains ouvrages nécessaires au raccordement ferroviaire de l'aéroport, qui en aurait fait le terminus des trains intervilles. Bien que cette consultation n'ait engagé en aucune façon les autorités fédérales, ces dernières en ont profité avec une certaine mauvaise foi pour repousser aux calendes grecques la réalisation du raccordement Cornavin-Aéroport. Comme l'approbation de ce dernier avait en son temps été subordonnée au renoncement à la liaison ferroviaire entre les gares de La Praille et des Eaux-Vives, on constate que se poursuit une tradition funeste en ce qui concerne l'isolement de Genève par rapport aux voies de communication.

On comprend donc mieux les soucis de M. Schmitt quant à l'aéroport, seul lien direct et efficace avec l'extérieur. Si cette porte devait se refermer tant soit peu, il est évident que le contrecoup économique en serait très dur, non seulement pour Genève, mais pour une vaste zone d'influence qui profite actuellement sans aucun doute de la présence d'un aéroport intercontinental. En cherchant à tout prix à refuser à l'aéroport les moyens de maintenir ses prestations, une certaine opposition met en cause la prospérité acquise par l'ensemble de la population, sans proposer aucune alternative. En regard de cette attitude, il sied de mettre en évidence les efforts considérables et coûteux des responsables de l'aéroport aussi bien que de ses utilisateurs pour en réduire les nuisances. Les chiffres documentent le succès de ces efforts, qui sont poursuivis.

De graves erreurs ont certes été commises lors de l'urbanisation des environs de l'aéroport. Elles ne justifient en aucune façon une politique de dévalorisation d'un instrument voulu par le peuple genevois, réalisé contre certains courants d'outre-Sarine et dont l'efficacité est remarquable au vu des moyens engagés. Avec la démission du directeur Ernest Sudan, atteint dans sa santé, disparaît de la tête de l'aéroport le dernier membre de l'équipe qui a œuvré à l'essor magnifique du champ d'aviation de naguère. On souhaite à son successeur (le poste vient d'être mis au concours publiquement) la foi dans l'avenir d'une réalisation qui fait honneur à Genève, un plein succès dans sa gestion, une collaboration fructueuse aussi bien avec les riverains qu'avec les utilisateurs de l'aéroport, ainsi que l'appui compréhensif sans être dépourvu de critique de larges milieux de la population genevoise.

On saura gré à M. Schmitt d'avoir choisi la voie d'une information directe et complète. En persévérant dans cette direction, il ne pourra manquer de rétablir le climat de confiance nécessaire au « goodwill » qu'il souhaite sentir de la part de ses concitoyens. On ne fait pas le bonheur des peuples contre leur volonté; le mécontentement n'étant pas l'expression d'une volonté, il appartient aux magistrats de fournir constamment les éléments qui permettent aux citoyens de se former une opinion, puis de l'exprimer. Dans le cas de Cointrin, il s'agit de convaincre à nouveau les Genevois qu'il s'agit de leur *aéroport, sentiment parfois effacé ces dernières années.*

JEAN-PIERRE WEIBEL.