Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1982)
Heft: 640

Rubrik: Glanures helvétiques

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: 02.07.2025

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

breux riverains ont raison de protester contre toute extension ultérieure, atteint manifestement ses limites et absorbera de plus en plus difficilement les pointes du week-end jusqu'à l'inauguration du raccordement ferroviaire prévu pour 1987. D'ici là, et malgré les efforts du Conseiller d'Etat Alain Borner, fils de pilote et cointrinophile comme pas un, l'aéroport de Genève pourrait bien devenir, notamment pour les vols transatlantiques, la gare de ramassage pour Kloten. On peut toujours d'ailleurs discuter de l'utilité de s'envoler à plus de 5000 mètres pour 300 km en ligne droite.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est dans une situation encore plus difficile: construit dans la perspective d'un essor qui ne s'est jamais produit, développé encore au-delà de sa constante surcapacité, cet aéroport cherche toujours sa vocation et sa clientèle. Swissair n'y met plus le train d'atterrissage depuis qu'elle a racheté la majorité (57%) de Balair qu'elle laisse se débrouiller avec la concurrence de l'impétueuse Crossair. Si les Français et, dans une moindre mesure, les chimiques bâlois n'y tenaient pas tellement, les (trop) longues pistes de Bâle-Mulhouse n'auraient plus à être désherbées! N'empêche qu'on envisage pour les années à venir des constructions pour un montant de 36 millions sur lesquels la Confédération devrait verser 6,7 millions de subventions dont la moitié pour la seule réfection de la piste; s'ajoutent à cela les dépenses déjà effectuées pour l'installation de la halle de fret (22,3 millions) sur lesquelles, par suite d'une erreur de l'Administration centrale, n'avait pas été payée de participation fédérale. Celle-ci va s'élever rétrospectivement à un peu plus de quatre millions: joli tour de passe-passe à retardement assez peu conforme aux règles de bonne gestion des finances publiques.

BRUIT: DU PROGRÈS

Reste bien sûr la question du bruit. A cet égard, le parallèle avec les insectes ou les véhicules à moteur s'impose: plus ils sont petits, plus ils font de bruit. Tout comme ceux des vélomoteurs, les monomoteurs et autres petits avions privés produisent traditionnellement davantage de décibels que leurs plus gros frères, le pire restant à cet égard les hélicoptères et le battement des pales de leur rotor.
Les efforts des fabricants dans la construction des avions de transport et des moteurs ont conduit ces dernières années à des progrès sensibles. Il faut le dire avant de se boucher les oreilles. Une comparaison des surfaces exposées à un niveau de bruit égal ou supérieur à 90 dB fait ressortir la supériorité des nouveaux modèles: tandis que la génération des Boeing 707 et autres DC-8 faisait un tel bruit sur 14,2 km², l'aire de bruit d'un DC-10 est réduite à 6 km², celle de l'Airbus A 300 à 3,6 km² et celle d'un moyen courrier DC-9 moderne à 2,7 km².
Même avantage relatif pour les gros transporteurs au niveau de la pollution des couches de l'air proche du sol: la quantité de substances nocives rejetée par une unité de propulsion pour un atterrissage et un décollage (de 1000 mètres d'altitude jusqu'au sol, puis de nouveau jusqu'à 1000 mètres) est de 51 kg pour les avions équipés de moteurs à pistons, de 25 kg pour les premiers avions à réaction et de 15 kg pour un Boeing 747.

Il faut le savoir: les aéroports de Zurich et Genève laissent l'un et l'autre un bénéfice d'exploitation annuel supérieur à 20 millions et un résultat global qui s'inscrit en noir ou en rouge selon les années, Bâle obtenant un résultat nul grâce au non-amortissement de la plupart des installations.
Et pendant ce temps, Swissair continue, bientôt seule parmi les compagnies aériennes nationales, à couvrir ses frais et même à dégager un bénéfice net appréciable «ordinaire et extraordinaire» de 200 millions par an, le tout sans compter les participations qui laissaient de leur côté l'an dernier un excédent net de 50 millions.

Que vont faire les parlementaires des propositions du gouvernement au subventionnement des aéroports, complétées par les vœux des commissions dûment tancées par la Commission des finances? Sans doute rien d'autre que de les suivre en pensant à l'importance nationale, ou à défaut régionale, de Kloten, Cointrin et Bâle-Mulhouse. On n'osera pas parler de la suppression de Bâle; la vocation internationale de Genève, l'importance de l'aéroport pour le tourisme et la (haute) finance feront oublier que Cointrin est, à échelle du réacteur, dans la banlieue de Kloten; et, pour faire oublier sa position dominante, Zurich acceptera un moindre taux de subventionnement que Bâle et Genève où un rattrapage a été jugé nécessaire pour ces prochaines années. Prochaine escale, l'opposition genevoise.

GLANURES HELVÉTIQUES

En mai, la citation traditionnellement en exergue dans le mensuel «Schweizer Soldat + FHD» (Soldat suisse + SCF) était tirée du 22e chapitre de l'Evangile de Luc, et plus précisément le 36e verset. Rappelons-le à ceux qui l'aurait oublié, dans la version Segond: «Et il (Jésus) leur dit: «Maintenant, au contraire, que celui qui a une bourse la prenne, que celui qui a un sac le prenne également, et que celui qui n'a point d'épée vende son vêtement et achète une épée.» Dieu est avec nous. Et avec l'armée.

* * *

La société Digital Equipment nous signale qu'elle n'a jamais fabriqué le système «Unix» dont nous notions dans DP 631 (25.3.1982) qu'il était menacé par les travaux d'un groupe d'étudiants de Berkeley (sécurité des données compromise). Dont acte. Nous avons eu tort de répercuter dans nos colonnes une information de source patronale à laquelle nous pensions pouvoir nous fier. Cela dit, il est vrai aussi que, dans ce secteur où tout le monde commercialise tout et n'importe quoi, une erreur est vite arrivée.