

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 104 (1978)
Heft: 10: SIA spécial, no 2, 1978, l'aviation civile

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

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

Editorial

Les technocrates du refus

Nous l'avons déjà relevé ici, certains milieux cherchent à polariser les mécontentements les plus divers sur le progrès technique et scientifique ; leurs slogans désignent les « technocrates » à la vindicte universelle, nos professions constituant évidemment une cible de choix. C'est un propos facile, trop facile.

Qu'il s'agisse de la construction des routes nationales, de la production d'énergie ou de la sécurité dans le trafic routier, tout nous est dépeint comme si les autorités, agissant dans un splendide isolement, étaient à l'écoute exclusive de spécialistes mal inspirés et malintentionnés ; il conviendrait donc de « rétablir la démocratie dans la construction des routes nationales » ou de « protéger le citoyen contre les abus technocratiques » !

Nous admettons parfaitement que des spécialistes puissent se tromper, que les autorités puissent être mal inspirées une fois ou l'autre : les leçons de ces erreurs doivent être tirées, des corrections apportées lorsque cela est possible. Mais il faut tout de même constater que le système actuel, où des autorités élues démocratiquement et conseillées par des professionnels compétents et honnêtes, a réussi dans une très large mesure à doter notre pays d'une prospérité remarquable et d'un bien-être que nous envier pratiquement le monde entier. Cette prospérité et ce bien-être, s'ils n'amènent pas ipso facto le développement de la personnalité humaine, en constituent toutefois un terrain favorable. Contrairement à ce que l'on veut trop souvent nous suggérer, l'âge de la pierre — où le respect de l'environnement par l'homme était total — n'était pas l'âge d'or pour l'humanité ; penser que l'homme des cavernes était certainement plus heureux que nous parce qu'il n'était pas corrompu par la science et la technique : voilà le non-sens qu'on tente de nous exposer, pas de façon aussi extrême, il est vrai, mais plus subtile.

L'Association suisse contre les nuisances des avions lance ces jours une initiative constitutionnelle « contre les effets nuisibles du trafic aérien ». Elle vise, d'un coup de baguette du législateur, à « rétablir l'harmonie entre l'environnement, l'habitat et les aérodromes ». Outre une nouvelle réduction des vols de nuit, cette initiative veut que la Confédération n'autorise l'exploitation des pistes existantes ou à créer, de même que le survol du territoire suisse, que si la preuve est apportée que la population des zones concernées ne souffrira pas ou ne sera pas incommodée de façon excessive. Il s'agit en quelque sorte de l'équivalent pour les aérodromes de la défunte initiative pour la démocratie dans la construction des routes nationales.

Dans le même souffle, les promoteurs de l'initiative affirment d'une part qu'ils ne cherchent nullement à paralyser le trafic aérien ou à entraver le développement de l'aviation civile ou privée, espèrent d'autre part que le but visé (exploitation autorisée pour autant que les riverains ne sont pas trop incommodés) sera atteint en 1992.

Ces propos pourraient laisser penser que les initiants sont schizophrènes ou de mauvaise foi, si l'on analyse la situation plus en détail.

Contrairement à ce qu'ils affirment, la situation ne se dégrade pas sur nos grands aéroports : certes, le nombre de passagers transportés augmente, mais celui des mouvements d'avions diminue, grâce à l'utilisation croissante d'avions de grande capacité. Il faut relever que ces derniers, de conception récente, sont considérablement moins bruyants que leurs prédécesseurs et émettent des quantités bien plus faibles de substances nuisibles. Des procédures ont été étudiées et introduites, guidant les avions de façon à diminuer leur impact acoustique. Même dans le domaine des avions légers, la législation suisse est à l'avant-garde : il n'est pas possible d'immatriculer un avion sans qu'il soit muni d'un certificat de bruit, garantissant qu'un certain niveau n'est pas dépassé et assorti de restrictions d'exploitation dans le haut du domaine permis. Sur tous les aérodromes de Suisse, l'horaire d'exploitation a été restreint, de manière à ménager des périodes de silence absolu, également de jour et notamment en fin de semaine.

Sur le plan international, des limites d'émission acoustique ont été mises sur pied par les Etats-Unis pour la certification des nouveaux avions de transport. Sur 48 appareils actuellement

exploités par Swissair, la moitié environ remplit les conditions de cette norme (FAR 36). Cela est remarquable, si l'on tient compte de la durée de vie d'un avion moderne. Dans un second temps, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré une nouvelle recommandation réduisant encore le niveau de bruit admissible. Les quinze DC-9-80 commandés par Swissair, livrables entre mars 1980 et mars 1981, satisferont à cette recommandation avant même qu'elle prenne force de loi !

En résumé, l'initiative proposée enfonce en partie des portes largement ouvertes : dans aucune autre branche des transports n'ont été consentis des investissements aussi importants et aussi efficaces pour la lutte contre les nuisances que dans l'aviation.

Il ne fait aucun doute que cette initiative conduirait, si elle devait être acceptée, à l'étranglement de l'aviation générale dans notre pays. En effet, tous les champs d'aviation ne bénéficiant pas d'une concession devraient démontrer qu'ils n'incommodent pas de façon excessive les riverains, sous peine d'avoir à cesser leur exploitation. Etant donné l'absence de tout critère objectif, cette disposition ouvre la porte toute grande à l'arbitraire ; nous pensons qu'il s'agit là de l'intention d'au moins une partie des promoteurs de l'initiative.

En attaquant l'aviation, ces derniers pensent avoir affaire à relativement faible partie. Il semble assez facile d'assimiler l'aviation à un objet de luxe, sans portée réelle sur la vie de la majorité des citoyens, mais répandant ses nuisances sur l'ensemble du pays.

Un effort d'information considérable est nécessaire pour montrer le rôle essentiel du trafic aérien pour notre pays, dont il est la seule ouverture directe sur le monde entier. L'aviation n'est pas seulement un facteur de bien-être pour les régions desservies par les grands aéroports, mais elle contribue à assurer à la nation sa place dans la vie économique, sociale et culturelle de notre planète. Penser que seule l'aviation commerciale contribue à remplir cette mission, c'est la dissocier d'un tout. Pour exister, les lignes aériennes sont tributaires par exemple de tout un monde de l'aviation, qui contribue à la promotion, à la formation et au perfectionnement des professionnels dont elles ont besoin.

Sur le plan social, les intentions de l'initiative envers l'aviation privée ont un relent extrêmement déplaisant, par les restrictions, voire l'interdiction qu'elle veut imposer aux loisirs d'une partie de nos concitoyens. Si l'on extrapolait ces intentions, avouées ou non, on pourrait fort bien imaginer de semblables restrictions dans le trafic routier non commercial : il ne serait pas sorcier d'obtenir des riverains de routes ou de rues bien fréquentées qu'ils se déclarent incommodés de manière excessive par les voitures privées ! Même le citoyen non concerné par l'aviation doit se rendre compte que de telles initiatives ont une portée plus générale que leur objet précis.

L'initiative prétend également régler le survol de notre territoire par des avions étrangers, en excipant de notre souveraineté en la matière. C'est oublier que la Suisse n'est pas une île indépendante au cœur de l'Europe. Elle ne vit que par ses échanges internationaux. Le trafic aérien, comme toute autre communication, est réglé par des accords internationaux. Il est impensable que la Suisse impose des restrictions aux aéronefs étrangers sans qu'il y ait rétorsion. Or, des restrictions imposées aux avions suisses seraient considérablement plus néfastes pour notre pays que celles que nous pourrions édicter.

En fait, les promoteurs de l'initiative sont eux les véritables technocrates, qui veulent contrôler par des dispositions constitutionnelles la solution de problèmes qui ne peuvent être réglés que par la collaboration entre partenaires compétents et responsables. Malgré l'immense respect que nous inspire le Tribunal fédéral, auquel l'initiative confie de larges prérogatives dans le « rétablissement de l'harmonie entre l'environnement, l'habitat et les aérodromes », nous pensons que l'amélioration de situations critiques, comme dans tant d'autres domaines, pourra être réalisée grâce au travail des spécialistes plutôt que par un arrêt des sages de Mon-Repos. N'est-ce pas là également ce que pensent les ingénieurs et les architectes de Suisse ?

JEAN-PIERRE WEIBEL.