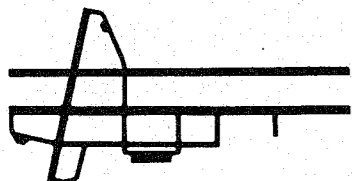


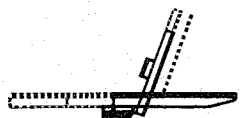
Aéroport intercontinental de Zurich-Kloten



Aéroport international de Bâle-Mulhouse



Aéroport intercontinental de Genève-Cointrin



Aéroport régional de Lausanne-Ecublens
— 1ère étape
..... 2ème étape

REVENONS A L'ASPECT ACTUEL DU PROBLÈME

De deux choses l'une :

ou bien nous **prévoyons** aujourd'hui l'aéroport régional d'Ecublens et nous en **réalisons la première étape** de construction, qui est déjà nécessaire à nos besoins actuels, et tout sera prêt pour le jour où les extensions seront devenues une impérieuse nécessité ;

ou bien nous **renonçons** à ce projet. Lausanne serait alors privée à **tout jamais** d'une liaison par la voie des airs avec les grandes villes et, par elles, avec les réseaux européen et mondial.

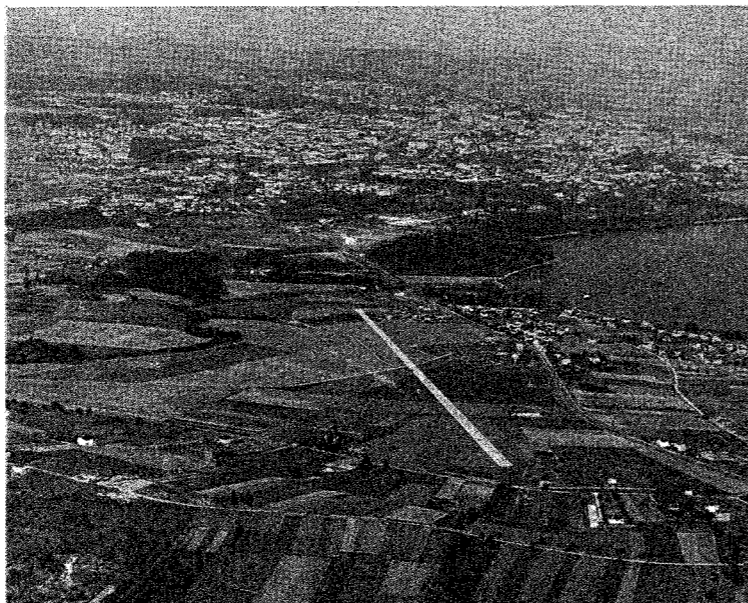
Mais alors le jour où nos successeurs seront tout de même placés devant la nécessité de créer un aéroport — **et ils le seront inéluctablement** — ils se trouveront derechef devant un dilemme :

ou exproprier à Ecublens des terrains bâtis (chose pratiquement impensable ; on n'ose articuler un chiffre !), ou rechercher des terrains ailleurs.

Comme il n'y en a aucun dans la région lausannoise pouvant convenir à cet effet, il faudra les trouver plus loin. Autant dire que Lausanne et la région lémanique, c'est-à-dire les zones industrielles et touristiques, demeureront privées d'un aéroport, par conséquent d'un débouché direct et rapide sur le monde.

Le problème est à la fois actuel et d'avenir : il faut éviter **aujourd'hui** une si fâcheuse situation pour **demain**.

Piste bétonnée, 1ère étape, 1100 m.



LE PROJET

L'aéroport régional de Lausanne-Ecublens sera réalisé en deux étapes :

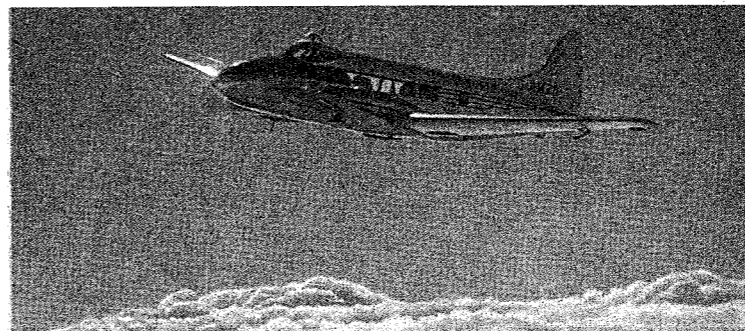
En première étape, on se contentera de construire une piste bétonnée de 1100 mètres seulement, flanquée de deux pistes gazonnées de 800 et 540 mètres.

(A titre de comparaison, disons que la piste principale de Cointrin va être **prolongée** de 1300 mètres).

Ce dispositif sera suffisant pour répondre à nos besoins actuels et à ceux du proche avenir. Il permettra de recevoir commodément des appareils de petit et de moyen tonnage, à **l'exclusion** des gros transporteurs, auxquels des pistes beaucoup plus longues sont indispensables.

En seconde étape, lorsque l'évolution de la situation le nécessitera, la piste principale pourra être portée à 2000 mètres, tandis que la plus grande des pistes gazonnées pourra être bitumée et portée à 1000 mètres.

(A titre de comparaison, disons que la piste principale de Cointrin aura prochainement 3800 mètres).



DE HAVILLAND DOVE DH 104, 8-11 passagers utilisé dans 35 pays comme avion à la demande et avion-taxi.

CONCLUSIONS

Cet exposé très succinct a pour but de ramener les faits à leurs justes proportions. Il tend à démontrer deux choses essentielles :

— la **nécessité** pour l'avenir de Lausanne et de la région lémanique de disposer d'un aéroport digne de ce nom ;
— l'importance **réelle** de notre projet.

Les citoyens objectifs, sachant et aimant peser les conséquences de leurs actes, ayant pris connaissance et conscience de tous les éléments du problème, ne peuvent que conclure avec nous :

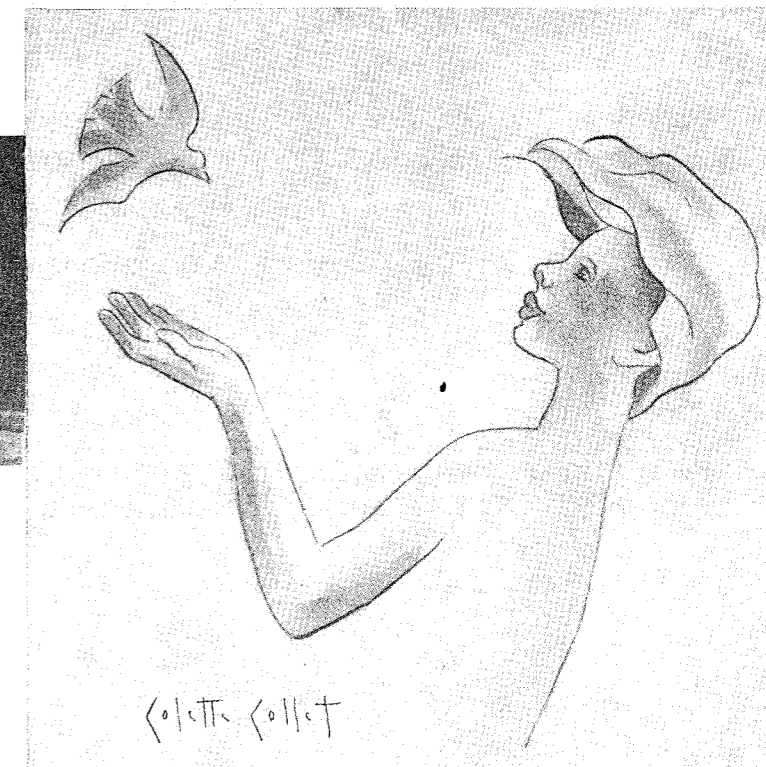
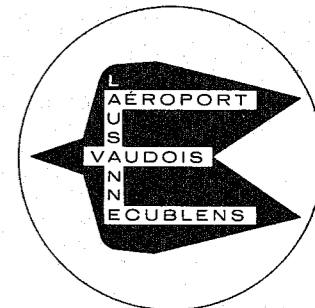
L'aéroport régional de Lausanne-Ecublens, conçu à notre mesure, peut et doit être construit.

Il y va de l'avenir de Lausanne et du canton de Vaud.

VILLE DE LAUSANNE DIRECTION DES TRAVAUX

Dessin de Colette Collet. Photos: Aéroport Lausanne, A. Würgler, Beechcraft, De Havilland. — Imprimerie Centrale S. A., 1803/3060.

Aéroport régional Lausanne- Ecublens



De quoi s'agit-il ?

Comparaison des pistes à la même échelle.

« Le voisinage d'un aéroport, comme celui de toute installation bruyante, nuit au développement d'une région. Le fait serait d'autant plus regrettable à Ecublens qu'il s'agit de la banlieue lausannoise. »

Les craintes des propriétaires d'Ecublens et des communes voisines sont notamment fondées sur la présomption que l'aéroport sera utilisé par de gros appareils et des avions à réaction militaires ou long-courriers.

Or, notre aéroport sera exclusivement civil ; **aucune base militaire n'y est prévue**, contrairement à ce qui était envisagé par les projets initiaux dont le souvenir crée peut-être une certaine confusion dans les esprits. Les pistes d'Ecublens, même celles de la seconde étape, ne pourront **jamais** être utilisées par les gros appareils de transport, particulièrement ceux à réaction long-courriers, auxquels il faut des aires beaucoup plus longues.

Le projet d'aéroport régional de Lausanne-Ecublens suscite dans l'opinion publique et dans la presse des remous très compréhensibles. Il est fort heureux qu'on en parle abondamment, car les Autorités ont ceci de commun avec les artistes que rien ne les déçoit plus que l'indifférence...

Mais les arguments qui ont été et qui sont encore avancés contre ce projet relèvent parfois de la plus haute fantaisie. Ils sont fondés sur des données erronées ou faussement interprétées; ils procèdent d'une connaissance insuffisante du développement effectif de l'aviation, des prévisions des experts quant au trafic futur et des intentions, des buts et des devoirs de l'Autorité.

De quoi s'agit-il exactement ?

Et surtout de quoi ne s'agit-il pas ?

C'est ce que nous allons tenter de démontrer par une présentation objective des faits :

POURQUOI UN AÉROPORT DIGNE DE CE NOM EST-IL NÉCESSAIRE A LAUSANNE ?

Le problème peut être circonscrit par les points essentiels suivants :

— L'aviation commerciale, par quoi il faut entendre non seulement les lignes régulières exploitées par les compagnies aériennes mais l'ensemble des transports aériens, est en **plein essor**; son développement n'en est qu'à ses débuts, puisque l'on prévoit que le trafic de 1956 sera multiplié par 13 en 1981 ! Cette évolution prodigieuse exigera une augmentation du nombre des aéroports et la création d'aérodromes régionaux destinés au trafic à courtes et à moyennes distances ;

— Lausanne, capitale vaudoise prospère, centre d'une région touristique fort prisée et siège d'importantes affaires commerciales et industrielles, **ne peut se passer d'un aéroport**, de même qu'elle n'a pu se passer d'une gare et d'un débarcadère ;

— Le champ d'aviation de la Blécherette, orgueil des « aviateurs » de l'époque 1920, **ne peut jouer le rôle** d'un aéroport, sa situation et la topographie de ses alentours interdisant toute amélioration d'une situation devenue critique depuis de nombreuses années ;

— **Il n'y a pas**, dans la région lausannoise, d'autres terrains que ceux d'Ecublens pouvant convenir à la construction d'un aéroport régional. Y en aurait-il, par pure hypothèse, que le problème serait déplacé, mais non résolu.



Il faut couper les ailes à certains canards...



... mais non au développement du transport aérien!



En résumé, renoncer au projet d'Ecublens serait renoncer définitivement à tout aéroport régional aux abords de Lausanne. Ce serait se mettre délibérément dans la situation des villes qui, à la fin du siècle passé, n'ont pas voulu du chemin de fer. Ce serait encore volontairement s'écarter du progrès, ne pas vouloir admettre que si nous ne marchons pas avec lui il marchera **sans nous**, voire **contre nous**.

QUE SERA L'AÉROPORT RÉGIONAL DE LAUSANNE-ÉCUBLENS ?

Une vaste gare aérienne à laquelle feront escale les grandes lignes régulières ? Un point où convergeront de majestueux et bruyants gros transporteurs ? Une concurrence à d'autres aéroports ?

Quelle erreur ! Quelles erreurs !

La démesure des ambitions qu'on a parfois si généreusement prêtées aux autorités lausannoises est sans rapport avec le projet que le bon sens et une appréciation objective des faits commandent de réaliser.

L'aéroport de Lausanne-Ecublens sera **régional** comme d'autres places sont **continentales** ou **intercontinentales**. Il y aura entre lui et les aéroports de Kloten et de Cointrin la différence qu'il y a entre une gare de banlieue et un nœud ferroviaire...

Il faut prévoir l'aéroport d'Ecublens alors qu'il est nécessaire pour l'avoir lorsqu'il sera indispensable!

EXAMINONS QUELQUES ARGUMENTS CONTRE LE PROJET

On a dit :

« L'autoroute mettra Lausanne à 45 minutes de Cointrin. Il est donc inutile de prévoir un aéroport si rapproché de celui de Genève. »

Ce raisonnement serait tout à fait valable si l'on envisageait de faire aboutir simultanément à Cointrin et à Ecublens les lignes régulières des compagnies aériennes. Qu'est-ce que 45 minutes de plus ou de moins pour les voyageurs se rendant à New-York ou à Tokio, voire à Bruxelles ou à Londres ?

Mais le problème n'est pas là. Nous l'avons dit: il n'est pas question de sacrer Lausanne escale de long-ou moyen-courriers. On ignore généralement que le trafic aérien commercial ne comprend pas seulement les lignes régulières mais qu'il est composé dans une très large mesure — qui s'accroît constamment — du trafic à la demande, c'est-à-dire de vols occasionnels, non soumis à des horaires et des tarifs fixes: avions privés de grand tourisme, transports de malades, taxis aériens, services d'apport pour les grands aéroports intercontinentaux ou les villes qui ne sont pas touchées par les lignes régulières.

Les appareils utilisés à ces fins ont en moyenne de 3 à 12 places. Il leur faut des aires adéquates, qu'un terrain bosselé et entouré d'obstacles naturels comme celui de la Blécherette ne peut offrir.

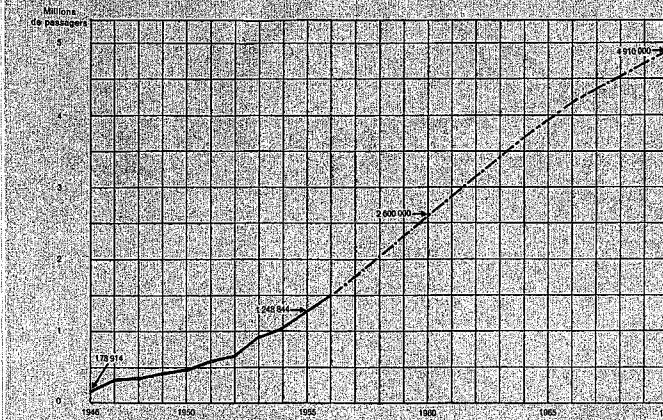
« D'accord, insiste-t-on, mais pourquoi redouter le détour par Cointrin puisqu'on ne prend pas l'avion à Lausanne pour se rendre à Yverdon ou à Berne, mais bien pour une destination toujours éloignée. »

Il faut ici se référer aux statistiques. Elles démontrent que 38,1 % des passagers européens utilisent l'avion sur des distances de 100 à 400 kilomètres. Cela représente un trafic considérable ; les derniers renseignements que nous avons disent que ce pourcentage est partout en constante augmentation et que la Suisse n'échappe pas à ce développement.

Or, le transport aérien en général et sous toutes ses formes augmente sans cesse. Trois chiffres le prouvent :

Le trafic sur les aéroports de Zurich, Bâle et Genève était en 1946 de 178 914 passagers
Il a passé en 1955 à 1 248 844 passagers
et il sera en 1970 de 4 910 000 passagers

selon les prévisions de l'Office fédéral de l'air. L'augmentation du fret suit la même courbe.



Développement du trafic des passagers sur les aéroports de Zurich, Bâle et Genève.

Dans ces conditions, il n'est pas téméraire d'affirmer qu'un jour viendra où les grands aéroports connaîtront un mouvement si intense qu'ils pourront de moins en moins admettre sur leurs pistes le petit et le moyen trafic, les vols touristiques et sportifs étant *a fortiori* exclus.

Le message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 12 octobre 1956 concernant la seconde étape de l'agrandissement de l'aéroport de Zurich dit clairement :

«...certaines installations des aéroports de Genève et de Zurich sont aujourd'hui utilisées à fond et souffrent même parfois d'embouteillages qui nuisent à une activité ordonnée et rationnelle de l'aéroport... »

BONANZA, 4 places. Grand tourisme et affaires.



On ne conçoit pas les chemins de fer sans gare et les bateaux sans port. Peut-on concevoir l'aviation sans aéroport ?