

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1110

Artikel: Aéroport de Cointrin : décollage aux instruments
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1011353>

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: 31.12.2025

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

ment prendre le temps nécessaire pour convaincre les récalcitrants.

3. L'initiative populaire

C'est la voie choisie par plusieurs comités qui ont annoncé une démarche commune dans ce sens. Ils cherchent des formules qui évitent de devoir voter deux fois: sur l'initiative proprement dite, puis sur l'adhésion à l'EEE. Mais l'exercice n'est pas simple ni dénué de risques: un nouveau refus n'aurait certes plus d'incidence sur nos partenaires de l'AELE et de la CE, mais ferait très mauvaise impression; il ôterait toute crédibilité internationale au Conseil fédéral. Mais c'est lui, en dernier ressort, qui fixe la date de la votation.

Afin d'éviter de faire de ce vote une nouvelle consultation à caractère international, une initiative populaire pourrait prévoir de déléguer au Parlement la compétence d'adhérer à l'EEE. Peuple et cantons se priveraient ainsi du droit de se prononcer sur un éventuel nouveau traité — qui pourrait tout à fait être le même que celui qui a été refusé le 6 décembre — mais affirmeraient leur volonté de faire partie de l'EEE. Charge ensuite au Parlement et au Conseil fédéral de négocier et de ratifier. L'enjeu de la votation serait moins émotionnel que si nous avions à nous prononcer une nouvelle fois sur l'EEE, car un non ne signifierait pas forcément un refus de l'adhésion. Le désavantage serait d'affaiblir la Suisse dans de nouvelles négociations: nos partenaires, sachant que nous n'aurons plus à organiser de référendum, pourraient se montrer plus exigeants.

Le bon moment

Pour conclure ce petit tour d'horizon, disons encore que tous ces scénarios partent du principe que l'EEE nous reste ouvert. C'est probablement vrai à court terme; mais que deviendra-t-il si la plupart de ses membres adhèrent à la Communauté avant que nous ayons décidé de les rejoindre dans l'anti-chambre que représente l'EEE ? C'est là que nous voyons les limites de toutes ces démarches: elles ne peuvent se dérouler trop rapidement, sous peine de ne pas aboutir; mais elles deviennent inutiles si elles ne peuvent se concrétiser avant quelques années, car alors la situation risque d'avoir trop changé et ce sera à nouveau à la diplomatie de jouer. ■

Voir aussi sur le même sujet, l'article de Wolf Linder en page 6.

AÉROPORT DE COINTRIN

Décollage aux instruments

Source de nuisance et infrastructure indispensable à la Genève internationale et, au-delà, à l'économie de la région, l'aéroport de Cointrin souffre de son statut de service de l'administration cantonale genevoise. Le conseiller d'Etat Jean-Philippe Maitre d'une part, la gauche et les écologistes d'autre part, ont chacun leur solution à proposer.

(jd) Le père de Jean-Philippe Maitre, député au Grand conseil, avait déjà attaché son nom à l'idée dans les années cinquante: rendre l'aéroport autonome par rapport à l'Etat. Et cela fait plus de vingt ans que les milieux économiques genevois regardent avec envie la gestion dynamique de l'aéroport de Kloten: si sa direction, titulaire de la concession fédérale, est un service cantonal, les infrastructures relèvent d'une société immobilière de droit privé qui les protège d'un interventionnisme tatillon des politiques.

A Genève, des années soixante aux années quatre-vingt, emmenés par Christian Grobet, les socialistes ont toujours conduit le combat pour le «contrôle démocratique» (c'est-à-dire étatique et parlementaire) de cet équipement et la défense des populations riveraines contre la jet-society; depuis les années quatre-vingt, une réflexion plus profonde sur le rôle économique de l'aéroport est venue tempérer l'opposition mais aussi renouveler une vision toujours critique. Cela a conduit le parti socialiste à lancer deux référendums contre des programmes de développement, l'un en 1971 (perdu à 200 voix près, de sorte qu'il a abouti à un gel de fait), l'autre en 1991 (échec massif: le crédit a été approuvé à 70% des voix et par toutes les communes).

Economie mixte

Mais les évolutions sociologiques des années quatre-vingt, la reconnaissance universelle de l'économie de marché ont aussi contribué à modifier la pensée économique et organisationnelle de la gauche; l'aiguillon écologiste, joyeusement iconoclaste, aide à s'affranchir du sur-moi étatiste. Et ce sont aujourd'hui la gauche et les verts qui proposent une solution novatrice là où Jean-Philippe Maitre donne l'illusion du mouvement. Le Grand conseil aura donc le choix entre deux conceptions qui lui sont proposées simultanément: un projet du Conseil d'Etat prévoyant la transformation de l'aéroport en établissement de

droit public cantonal, sur le modèle des Transports publics genevois; un projet de députés écologistes, socialistes et d'un communiste le transformant en société anonyme d'économie mixte dont les collectivités publiques genevoises conserveraient la majorité du capital, le reste étant ouvert à d'autres actionnaires privés ou publics, suisses ou non.

Cosmétique ou innovation ?

Dans le premier cas, le changement est purement cosmétique: on publie certes une comptabilité propre et on émet des emprunts distincts de ceux de l'Etat (cela paraît être le principal objectif recherché), mais on conserve une structure para-étatique et un régime de fonction publique pour le personnel. Dans le deuxième cas, on entreprend une démarche qui s'assimile à une privatisation mesurée (la privatisation radicale, que curieusement personne ne propose, consistant à vendre purement et simplement l'aéroport et ses installations par appel d'offres, ce qui apporterait une contribution importante au désendettement de l'Etat de Genève). Dans le premier cas, le Conseil d'Etat nommera généralement quelques représentants vaudois et français au conseil d'administration de son aéroport. Dans le deuxième cas, les collectivités publiques romandes ou françaises pourront être actionnaires et administratrices de plein droit.

Le projet de la gauche et des verts a une autre originalité: l'institution d'un organe d'audit environnemental; ceux qui s'en effarouchent feraient bien de réfléchir plutôt au formidable instrument de légitimation qu'une telle innovation pourrait représenter, avec l'assise plus large et l'ancre dans la société civile que le projet propose.

De manière encore hésitante le projet de la gauche et des écologistes traduit une évolution décisive dans le sens d'une revitalisation des structures. Il serait amusant que ce soit une droite économique frileuse et pessimiste qui s'y refuse. ■