

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 37 (2000)
Heft: 1450

Artikel: Accidents maritimes : arrêter de naviguer à vue
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1026261>

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: 18.04.2026

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

Arrêter de naviguer à vue

Pour lutter contre la dégradation progressive des océans, pourquoi ne pas imaginer une Agence internationale de la mer, avec un pouvoir de contrôle et de sanction ?

LE RÉCENT NAUFRAGE dans la Manche d'un navire chargé de produits chimiques pose une nouvelle fois la question de la responsabilité. Responsables, bien sûr, les affrêteurs peu regardants sur la fiabilité des bateaux utilisés, les transporteurs guère rigoureux quant à la qualification des équipages engagés, les instances de contrôle qui délivrent généreusement les autorisations de naviguer, les États incapables de se mettre d'accord sur des règles efficaces.

Mais cette recherche de responsabilité ne conduit pas au cœur du problème. La mer n'appartient à personne, donc à tout le monde. Chacun en use à sa guise – dépotoir et champ d'exploitation illimité de ressources naturelles – sans souci du lendemain. Comme si les océans disposaient d'une capacité infinie de régénération. Mon professeur de philosophie, un père dominicain, illustre très concrètement le problème: le vélo de sa communauté monastique était fréquemment hors

d'usage parce que personne n'en assumait la responsabilité; personne ne s'en sentait propriétaire.

Les Etats ne parviennent pas à un consensus

L'usage des eaux internationales fait l'objet de traités, insuffisants à faire face à la forte croissance des activités humaines et dont le respect est insuffisamment contrôlé. Les États n'aboutissent que difficilement à un consensus, et lorsqu'ils y parviennent, il porte sur le plus petit dénominateur commun, à savoir le strict minimum. Au sein de l'Europe déjà, la Grèce et la Hollande résistent à une réglementation plus efficace et la France, présentement à la tête de l'Union, peine à faire avancer le dossier quand bien même elle souffre très directement des atteintes répétées à l'environnement marin. De même à propos des droits de pêche qui, malgré le très visible épuisement des ressources, privilégient les intérêts à court

terme au détriment du développement durable.

À l'évidence, les États se révèlent incapables de gérer ce patrimoine commun de l'humanité. Mais alors qui pourrait faire l'affaire? Une agence internationale, dépositaire des droits de propriété sur la mer, sur la base d'un cahier des charges, dotée des moyens de contrôle nécessaires et d'un pouvoir de sanction, habilitée à prélever des taxes sur tous les utilisateurs pour financer son activité.

Mais voilà, seul un traité international pourrait donner naissance à une telle agence, un traité dont les États seraient le maître d'œuvre. Retour à la case départ. Dans l'attente d'un gouvernement mondial, seules les opinions publiques sont à même d'infléchir le laxisme des autorités étatiques dans la gestion des biens collectifs. À condition qu'elles ne sombrent pas dans l'indifférence une fois retombée l'émotion suscitée par la dernière catastrophe. *jd*

SERVICE PUBLIC

Qui pilote l'aéroport de Genève?

Dans ce marquage à la culotte qui caractérise la politique genevoise, un projet de loi de droite vient répondre à un projet de loi de gauche sur le statut de l'Aéroport international de Genève. Mais est-ce vraiment l'affaire des seuls Genevois ?

JUSQU'EN 1993, L'AÉROPORT de Genève-Cointrin n'était au fond qu'une infrastructure comme une autre au sein de l'administration cantonale, même s'il jouissait d'une autonomie certaine en raison de la nature de ses activités. Depuis 1994, l'Aéroport international de Genève est un établissement public autonome de droit cantonal. Il a un conseil d'administration propre, une comptabilité distincte, mais il appartient entièrement à l'État qui reste propriétaire de l'ensemble des biens immobiliers, désigne les administrateurs et approuve comptes et budgets. Un régime qui ne satisfait au fond ni la gauche, soucieuse de contrôler et limiter ce qui n'apparaît que

comme un mal nécessaire, ni la droite qui se sent portée par la vague de la libéralisation et de l'expansionnisme.

À vrai dire, le projet de loi de gauche ne mange pas beaucoup de pain: il aggrave à peine une mainmise de la classe politique sur les organes de l'entreprise Aéroport qui est déjà écrasante, et se contente de vouloir compléter le dispositif par un «contrat de prestations» inspiré des idées en vogue en matière de nouvelle gestion publique (mais sans offrir la contrepartie étatique de ce type d'institution, en termes de liberté de gestion accrue, voire de soutien actif). Et si le projet de loi de droite se propose de transformer véritablement l'Aéroport en société,

c'est immédiatement pour préciser qu'il doit s'agir d'une société d'économie mixte qui ne serait propriétaire que de ses bâtiments, les terrains restant à l'État, et dans laquelle les pouvoirs publics doivent détenir entre 33 et 49 % du capital et des voix, les décisions importantes requérant la majorité des deux-tiers...

On peine à voir dans l'un ou l'autre de ces projets autre chose qu'un réflexe pavlovien. Au demeurant, ce qui se passe en ce moment à Zurich devrait amener les uns et les autres à réfléchir: c'est un statut public qui protège l'aéroport contre ses adversaires (riverains et autres écologistes) et un statut privé qui libère les opposants de toute retenue. *jd*