Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 39 (2002)
Heft: 1515

Rubrik: Médias

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: 05.12.2025

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

La nouvelle guerre de Souabe

Dans le conflit qui oppose la Suisse à l'Allemagne, la ratification de l'accord sur le trafic aérien semble raisonnable. C'est sans compter avec l'arrogance zurichoise et le droit européen.

La Suisse était fière de ses avions de ligne, d'autant plus que son territoire alpin et préalpin ne la prédestinait pas à jouer dans la cour des grands de l'aviation, plus prédisposé à la pratique du parapente qu'à l'activité d'un *hub* international.

Et voilà que, coup sur coup, la faillite de Swissair et les difficultés de l'aéroport de Zurich – l'Unique Airport – la font redescendre sur terre, en atterrissage plus ou moins forcé.

Dans le conflit qui l'oppose à l'Allemagne et au Bade-Wurtemberg, réglé par un accord, aujourd'hui contesté, aux Chambres fédérales et aussi par le canton de Zurich, deux points méritent l'attention : la manière dont Zurich a traité cette affaire et l'application du droit européen.

Bien que la densité de population soit relativement faible côté allemand, les protestations ont commencé dès les années septante et huitante.

Frontières et souveraineté

Un avion qui décolle de Kloten est à 12 km de la frontière allemande. Zurich dispose de trois pistes. La plus importante, la quatorze, mise en service en 1976, a délibérément été orientée vers de nord, soit vers l'Allemagne par commodité topographique, pour ménager la dense population zurichoise et même pour des raisons de défense nationale (sic!). Bien que la densité de population soit relativement faible côté allemand, les protestations ont commencé dès les années septante et huitante. Et un premier accord a vu le jour en 1984. La réglementation était souple et laissait beaucoup d'appréciation à l'aéroport qui était porté à privilégier ses intérêts, à gérer l'explosion du trafic et à faire démarrer une cinquième étape du développement. L'Allemagne intervenait en vain pour exiger le respect de la convention jusqu'à ce qu'en 1998 elle perdît patience. Elle peut avancer un argument de poids. L'approche des avions, sur son territoire, est contrôlée depuis Zurich.

Au contrôle aérien suisse est donc déléguée une part de souveraineté allemande. Cette délégation implique un accord d'Etat, soumis à conditions, dont notamment la limite des mouvements dans l'espace aérien allemand (100 mille mouvements d'approche, interdits entre 22 heures et 6 heures).

Certes les conditions sont dures, par exemple la limitation des mouvements plutôt que l'attribution d'une enveloppe contrôlée des émissions de bruit, mais Zurich ne peut s'en prendre qu'à sa traditionnelle arrogance.

Le droit européen

Lors de la négociation des bilatérales, la Suisse a tout fait pour mettre Swissair au bénéfice du droit européen (droit de cabotage, droit de devenir l'actionnaire majoritaire d'une compagnie européenne comme Sabena). Ce droit protège-t-il Kloten contre des restrictions unilatérales allemandes? Une dizaine de juristes de réputation internationale ont été consultés. Aucune unanimité.

A remarquer que leurs expertises répondent aux vœux de leurs mandants (Allemagne ou Kloten ou le Conseil fédéral). Quoi qu'il en soit, si l'Allemagne décide de façon souveraine des limitations de survol – décollage et atterrissage, ce qui est différent du survol en altitude, protégé par le droit international, soit la convention de Chicago – les voies de recours seront possibles, mais l'aboutissement n'est pas garanti. La ratification de l'accord serait donc la voie raisonnable.

De toute façon la Commission européenne examinera, mais après ratification seulement, la conformité de l'accord au droit européen.

D'ailleurs les adaptations de mouvements sont possibles. Relevons par exemple que les vols vers et de l'Afrique, enlevés à Cointrin, abordent désormais Zurich en passant par l'Allemagne ! *ag*

Source: message du Conseil fédéral, 8 mars 2002.

Médias

L'Association des «Amis du *Journal de Genève* et *Gazette de Lausanne*», présidée par le professeur Pierre Engel, vient de publier une suite au *Livre blanc d'un noir dessein*. Le livre intitulé *Requiem pour le temps perdu* rappelle l'évolution et les événements marquant l'existence du quotidien disparu.

A la fin de la brochure, il se trouve une esquisse de ce que pourrait être le quotidien renaissant: «Six ou huit pages consacrées à l'actualité et à son commentaire et périodiquement des chroniques consacrées à la littérature, la science, l'art, la musique, etc.».

La renaissance du quotidien *The Sun* à New York, disparu en 1950, est peut-être un signal. *cfp*