

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2012)
Heft: 1963

Artikel: Vol au-dessus de "Zurich world class"
Autor: Ghelfi, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024656>

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: 29.01.2026

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

droit international (art. 5, al. 4¹⁵).

La seconde variante émane des représentants du comité d'initiative qui estiment que le texte adopté par le peuple impose le caractère automatique du renvoi même si celui-ci est contraire au droit international non impératif, comme la protection de la vie familiale garantie par l'article 8 CEDH.

L'initiative populaire de mise en œuvre n'est rien d'autre qu'une version encore plus corsée de cette deuxième variante; la récolte de signatures une pression inacceptable sur le gouvernement et sur le Parlement pour la faire adopter. Compte tenu du délai nécessaire à la récolte de signatures, au traitement de l'initiative et à l'organisation de la votation

populaire, une loi pourrait parfaitement être adoptée et entrer en vigueur dans l'intervalle: inutile donc de signer l'initiative pour aller plus rapidement.

C'eût été peu élégant sur le plan formel – mais rien n'interdisait à l'UDC de présenter d'emblée un texte aussi détaillé que son initiative «*bis*» si elle souhaitait qu'il soit directement applicable. Les initiateurs ne peuvent donc s'en prendre qu'à eux-mêmes si l'élaboration de la loi d'application prend un certain temps.

Enfin, l'initiative «*bis*» persiste dans une illusion: celle de vouloir résoudre une fois pour toutes une éventuelle contradiction entre un renvoi automatique et la protection des droits fondamentaux garantis par la

CEDH en donnant la priorité au texte voté par le peuple. Or, la Suisse ne peut décréter d'un trait de plume que le droit international qu'elle s'est engagée à respecter ne la lie pas. Comme c'est le cas actuellement (DP 1832¹⁶), les juges suisses – ou, s'ils s'y refusent, ceux de Strasbourg en dernière instance – devront donc nécessairement se pencher sur la question lorsqu'ils appliqueront la législation née de l'initiative à des cas bien réels.

Quitte à «*fouler au pied la volonté du souverain*»? C'est toute la prétention de l'UDC de s'ériger en interprète authentique du peuple. Ne tombons pas dans le piège: le souverain a adopté une initiative qui sera mise en œuvre. Mais il n'a pas renoncé à l'Etat de droit ni à la protection juridique des droits fondamentaux.

Vol au-dessus de «Zurich world class»

Jean-Pierre Ghelfi • 3 août 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/21282>

Aéroport de Kloten: Zurich s'apprête-t-il à rejouer le psychodrame de 2002?

Que faire des nuisances sonores générées par l'activité aéroportuaire de Kloten? Il y a dix ans, le conseiller fédéral zurichois Moritz Leuenberger avait conclu avec l'Allemagne ce qu'il avait présenté comme le meilleur accord² possible. Accord rejeté par les

autorités et la population zurichoises, puis refusé également par les Chambres fédérales.

Qu'adviendra-t-il du nouvel accord³ signé par la conseillère fédérale argovienne Doris Leuthard, qu'elle a qualifié, prudemment, de «*passable*»?

Il est possible, sinon probable, qu'il finira par être ratifié par les Chambres

fédérales. Mais la région zurichoise⁴, qui a pris l'habitude de considérer que tout lui est dû, devra se faire violence – elle qui ne parvient toujours pas à admettre que l'Allemagne ait osé édicter, à la suite du refus helvétique de ratifier l'accord de 2001, des critères stricts pour les avions au départ et à l'arrivée de Kloten qui survolent les régions situées directement au nord du

Rhin.

Les décibels aériens sont un peu à l'image de tous les déchets produits par nos sociétés «*modernes*». On a beau admettre le principe du pollueur payeur, on préfère toujours que les déchets ne soient pas déposés dans notre jardin. En l'occurrence, n'importe où sauf dans les environs immédiats de l'aéroport. Donc de préférence en Allemagne avec l'argument zurichois «*imparable*» que les zones au nord du Rhin ont de moindres densités d'habititations.

Le *hic*, dans cette histoire, est que le Rhin est tout proche de Kloten et que les avions en phase d'approche ou de décollage sont bruyants pour les populations allemandes. Et, surtout, les demandes qu'elles ont formulées plutôt poliment depuis le début des années quatre-vingt pour discuter des couloirs, des heures et du nombre de survols ont été superbement ignorées par les Zurichoises.

Imagine-t-on une situation inverse, avec la population zurichoise qui devrait «*supporter*» le bruit d'un aéroport intercontinental situé «*juste de l'autre côté du Rhin*»? Il est aisément de deviner que les autorités locales auraient depuis longtemps émis les plus vives protestations et demandé au Conseil fédéral d'introduire une zone d'interdiction de survol de «*notre*» territoire, de manière à ce que les

Allemands s'organisent pour assumer les décibels allemands...

Des conséquences intolérables!

Pour esquisser ce qui pourrait se passer avec ce dossier au cours des prochains mois, rien de mieux que de replonger dans les diverses péripéties qui ont entouré l'accord d'octobre 2001.

Rapidement se dessine une sorte de front zurichois du refus. On parle de capitulation de la Suisse face à l'Allemagne, d'exigences allemandes discriminatoires qui devront être attaquées devant les tribunaux allemands et européens, d'asphyxie de l'aéroport, de conséquences intolérables pour les populations... suisses qui devront endurer davantage de mouvements par l'est et le sud de l'aéroport, en particulier en fin de semaine car les heures d'interdiction de survol de l'Allemagne sont étendues (de 20h à 9h). L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) recevra 15'000 oppositions⁵ !

Personne ne semble prendre au sérieux les mises en garde de Moritz Leuenberger indiquant qu'en cas de rejet de l'accord, l'Allemagne se sentira libre de prendre des mesures unilatérales qui seront plus restrictives, donc moins favorables aussi bien pour l'aéroport que pour la population.

En novembre 2002, la commission des transports du Conseil des Etats vote le renvoi du projet au Conseil fédéral et demande que l'accord soit renégocié. La séance a lieu en février 2003. Le ministre allemand des transports Manfred Stolpe est accompagné d'un représentant du Bade-Wurtemberg et le conseiller fédéral Leuenberger d'un représentant du Conseil d'Etat zurichois. Comme on pouvait s'y attendre, l'Allemagne n'entre pas en matière. Le communiqué de presse de l'OFAC indique que «*la fermeté du Land du Bade-Wurtemberg, qui n'était pas disposé à faire des concessions en ce qui concerne la réglementation des vols le week-end, a été déterminante*». Nonobstant la clarté et la détermination de l'Allemagne dans ce dossier, les Chambres fédérales enterront le projet en mars 2003. Ce qui conduit le ministère allemand des transports à adopter une ordonnance qui réduit le nombre de mouvements d'avions, relève les altitudes minimales de vol et étend les heures d'interdiction de survol au-dessus du sud de l'Allemagne.

Convaincues que ces mesures unilatérales sont discriminatoires, les autorités de l'aéroport et du canton de Zurich annoncent en avril qu'elles vont ouvrir une action auprès du tribunal administratif de Mannheim. Le mois suivant le Conseil

fédéral fait savoir qu'il attaquerá l'ordonnance allemande auprès de la Commission européenne. Le tribunal de Mannheim déboutera les Zurichois. La Commission européenne en fera de même avec le Conseil fédéral. Lequel portera l'affaire devant la Cour européenne de justice qui, en 2010, ne trouvera rien à redire à l'ordonnance allemande.

Coudées franches

Manifestement, du côté de Zurich, certains sont prêts à rejouer le psychodrame de 2002-2003. Le nouvel accord cesse de plafonner le nombre de survols du territoire allemand, mais en contrepartie les heures d'interdiction de survol sont étendues, et la Suisse s'engage d'ici à 2020 à réorienter son trafic dans le sens est-ouest (plutôt que nord-sud), ce qui nécessitera de prolonger les pistes concernées de plusieurs centaines de mètres, et de déplacer au dessus du canton d'Argovie la zone d'attente, actuellement située au-dessus de l'Allemagne. A Zurich, certains parlent à nouveau de concessions

unilatérales à l'Allemagne. Avec la finesse d'analyse qui lui est habituelle, l'UDC évoque à nouveau une «*capitulation*». Le Conseil d'Etat fait savoir qu'il attend de voir la réaction des populations les plus directement concernées et insiste sur le fait que ce n'est pas lui qui a négocié. L'aéroport étant cantonal, les crédits pour prolonger les pistes devront passer devant le Grand Conseil.

Certains élus essaient malgré tout de montrer le bon côté de cet accord qui réside essentiellement dans le fait qu'il institue une base juridique solide pour permettre un certain développement futur de l'aéroport. Ce qui fâche cependant, c'est surtout la question des décibels qui touche Zurich, mais tout aussi, notamment, Argovie, Thurgovie, Schaffhouse et Saint-Gall.

Les milieux bourgeois de la métropole helvétique (Zurich est passé de «*Downtown Switzerland*» à «*Zurich World Class Swiss Made*») sont-ils toujours aussi convaincus qu'en 2002 de leur supériorité et de

l'assurance qu'il était possible d'obtenir un meilleur accord que celui négocié par deux sociaux-démocrates (Moritz Leuenberger et Manfred Stolpe)? Feront-ils un meilleur accueil au nouvel accord élaboré par deux démocrates-chrétiens (Doris Leuthard et Peter Ramsauer)? Et finiront-ils par admettre que Moritz Leuenberger avait eu raison d'affirmer haut et fort: «*Si l'accord n'est pas ratifié, il sera difficile pour la Suisse d'obtenir des conditions globalement aussi avantageuses que celles qui viennent d'être négociées*».

La seule chose de sûre est qu'un deuxième refus des Chambres fédérales donnerait les coudées complètement franches à l'Allemagne pour édicter des mesures encore plus restrictives. Une perspective qui serait très bien accueillie dans le Bade-Wurtenberg, dirigé depuis mai 2011 par une coalition verte-rose (la première du genre en Allemagne) qui a supplanté une démocratie-chrétienne qui se croyait indéboulonnable.