

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1979)
Heft: 507

Artikel: Cointrin : un sujet trop important pour les députés
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1016567>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

GENÈVE

Cointrin : un sujet trop important pour les députés

A Berne, les parlementaires fédéraux décident de l'armement jusque dans les détails. A Genève, au nom de l'efficacité et de la séparation des pouvoirs, les députés ont renoncé à se donner les moyens de contrôler le développement de l'aéroport de Cointrin. Un projet de loi socialiste, refusé par la majorité bourgeoise, prévoyait que le Grand Conseil se prononce sur les constructions nouvelles, les modifications de gabarit des bâtiments existants, la surface des pistes et des aires de stationnement, la modification de la nature des pistes.

Un peu d'histoire est ici nécessaire. En 1972 le peuple genevois accepte d'extrême justesse un crédit de 48 millions pour l'équipement de l'aéroport. Pour convaincre les citoyens, les autorités jurent leurs grands dieux que Cointrin ne grandira plus; il était question à cette époque d'un allongement des pistes jusque dans la zone agricole de Collex-Bossy.

Dès lors, toute la stratégie consiste à déve-

lopper l'aéroport intercontinental non plus en surface mais en intensité, et à soustraire les modalités de ce développement au contrôle populaire.

Le Conseil d'Etat prévoit pour 1990 un doublement du nombre des passagers et un accroissement des vols de 37%. Les aménagements nécessaires pour faire face à cette évolution — plus de 232 millions pour les dix prochaines années, sans compter 70 millions pour l'aérogare du fret et 200 millions pour le raccordement ferroviaire à la gare de Cornavin — échappent au contrôle du Grand Conseil grâce à un ingénieux mécanisme: ce n'est pas le budget du canton qui est mis à contribution, mais un fonds d'adaptation et de renouvellement mis en place par le Conseil d'Etat en 1976; ce fonds est alimenté par une partie des taxes de passagers et des redevances d'atterrissage et géré par le Département de l'économie publique, après consultation d'une commission présidée par le chef dudit département, où l'on trouve un haut fonctionnaire, le directeur de l'aéroport, en compagnie d'un député de chaque parti représenté au parlement cantonal. La discussion est toujours plus agréable en cercle restreint.

Une variante consiste à faire financer un in-

vestissement par Swissair — halle de manutention — et à rembourser la compagnie nationale en la dispensant du loyer qu'elle paie normalement jusqu'à liquidation de la somme.

Il faut ajouter que le conseiller d'Etat Borner a su mener, à travers la presse notamment, une campagne de choc, d'où il est ressorti que l'aéroport de Cointrin est un sujet tabou; en discuter, même dans le cadre du Grand Conseil, c'est déjà mettre en question son existence future, vitale pour l'économie genevoise.

Reste que précisément l'importance de cette infrastructure nécessite un débat.

Pour quelle politique des transports ces investissements importants?

Est-il nécessaire de développer les liaisons intereuropéennes alors que les trains à grande vitesse sont déjà une réalité (bientôt Genève-Paris en moins de quatre heures)?

Jusqu'à quand pourra-t-on se payer le luxe d'importer par les airs des fraises de Californie en plein hiver, pour ne prendre qu'un exemple parmi les nombreux types de transports aériens insensés à l'heure où le pétrole se fait rare.

A toutes ces questions M. Borner et ses experts seront seuls à répondre.

ENERGIES

Branle-bas politique et dépendances

Jour après jour, c'est avec plus d'acuité, semble-t-il, que toute une partie de l'Occident prend conscience de sa "dépendance" en matière d'énergie. Grand branle-bas politique depuis des mois, sentiments nouveaux d'impuissance chez des populations habituées à camper sans autres sur leurs privilèges de riches.

Dans cette perspective, un rappel, un tout pe-

tit rappel, sans avoir bien sûr l'ambition de cerner le sujet en quelques lignes.

Il est d'autres dépendances, encore beaucoup plus intolérables dirait-on, qui affectent depuis longtemps l'existence d'une bonne partie du globe. Épreuves de forces terribles qui n'ont jusqu'ici pas entamé les bonnes consciences occidentales, même si leurs échos assourdis trouvent de temps à autre aujourd'hui des oreilles attentives dans les pays industrialisés. La "crise" de l'énergie sera-t-elle l'occasion d'une meilleure compréhension, sous nos latitudes, des enjeux mondiaux?

Voyez, par exemple, la bataille internationale pour les céréales, plus de la moitié de l'alimentation mondiale (un tiers dans les pays industrialisés, deux tiers dans le tiers monde). Il faut savoir que les quatre cinquièmes du volume des céréales traitées et échangées dans le monde passent par quatre compagnies de négoce international américaines: Cargill, Bunge, Continental Grain, Harcher Daniel et Allied Mills.

On ne reviendra pas ici sur la mainmise du système économique américain sur l'alimentation mondiale; mais il faut voir la situation catastrophique que cette concentration et cette