

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2019)  
**Heft:** 2235

**Artikel:** Gouvernance de l'aéroport de Cointrin : cherche pilote(s)  
désespérément : infrastructure internationale et pouvoir politique local  
**Autor:** Rey, Michel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1019986>

### **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:** 29.03.2025

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

# Gouvernance de l'aéroport de Cointrin: recherche pilote(s) désespérément

Infrastructure internationale et pouvoir politique local

Michel Rey - 06 février 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34502>

En novembre 2018, le Conseil fédéral a adopté le [plan sectoriel](#) de l'infrastructure aéronautique (Psia) pour l'aéroport de Genève. Elaboré de manière concertée avec le canton et la direction de l'aéroport, ce plan fixe le cadre général pour l'exploitation et le développement de l'infrastructure à l'horizon 2030. Il fixe aussi un objectif de réduction de l'exposition au bruit.

Une [initiative populaire cantonale](#) déposée en décembre 2016 par une association de riverains préconise un «*pilotage démocratique*» de l'aéroport pour maîtriser son développement en prenant en compte autant les préoccupations de la population que les besoins économiques et l'environnement. Elle devrait être soumise au peuple d'ici la fin de cette année.

Ces deux actes illustrent bien les conflits d'intérêts lorsqu'il s'agit de décider de l'avenir des infrastructures aéronautiques d'importance internationale dans notre pays. Explications.

Le trafic aérien a explosé en Suisse. Et cette tendance se poursuivra à l'avenir. Avec plus de 17 millions de passagers et

191'000 mouvements en 2017, l'aéroport de Genève devrait accueillir, en 2030, 25 millions de passagers pour 236'000 mouvements. Soit 650 vols par jour, un atterrissage ou un décollage toutes les 90 secondes.

Pour répondre à cette demande, Cointrin ne peut s'étendre. Il doit optimiser l'exploitation et le développement de son infrastructure actuelle. Le Psia définit de manière contraignante les modalités d'exploitation, le périmètre, l'équipement, l'exposition au bruit et les aires de protection de la nature et du paysage. Pour réduire le bruit, le plan préconise un renouvellement progressif de la flotte, comprenant des avions moins bruyants, ainsi que des mesures pour réduire les retards, surtout en soirée.

L'association des riverains ([Carpe](#)) a fait valoir son point de vue dans le cadre de la procédure d'élaboration du Psia. Jugeant insuffisante la prise en compte de ses intérêts, elle cherche à les défendre avec son initiative cantonale.

**Des effets négatifs concentrés, des effets**

**positifs dispersés**

Les aéroports font partie des infrastructures dont les effets négatifs sont géographiquement concentrés sur quelques acteurs (les riverains) et dont les effets positifs bénéficient à de nombreux acteurs. Personne ne conteste l'importance de l'aéroport en termes d'emplois, d'activité économique et de rayonnement de la Genève internationale. Il génère d'importantes ressources financières grâce aux taxes d'aéroport, de parking et d'activités commerciales. C'est l'aéroport de desserte pour une grande partie de la population romande, mais aussi française.

Côté négatif, le bruit et la pollution de l'air. Sans oublier l'impact sur le prix des habitations et des terrains situés à proximité. Les habitants vivant à proximité de l'aéroport se mobilisent plus facilement et plus rapidement pour défendre leurs intérêts. Leur mobilisation se justifie d'autant plus que le processus de décision se révèle tout à la fois complexe et peu transparent.

Si le Psia est adopté par le Conseil fédéral, son application incombe au canton et à la direction de l'aéroport. Le Conseil d'Etat a proposé de

refuser l'initiative, argumentant que le Conseil d'administration de l'aéroport comprend des représentants de tous les intérêts en présence. Le [Grand Conseil](#) a pris la décision de principe de lui opposer un contreprojet, sur lequel il se déterminera d'ici début mars.

### **Développement et protection de l'environnement: des intérêts incompatibles?**

Toutes les parties veulent concilier intérêts économiques de l'aéroport et protection des habitants et de l'environnement. Mais est-ce aussi facilement compatible?

L'aéroport est en concurrence pour accroître ses parts de marché. Et l'on sait que la proportion de vols à bas prix y est considérable, alors même qu'une part importante de ces déplacements pourrait se faire en train. Autant dire que les soucis de rentabilité des compagnies aériennes et des activités commerciales de l'aéroport risquent de l'emporter au détriment de la

tranquillité des riverains.

On peut comprendre les inquiétudes de ces derniers. Quelles garanties peuvent-ils obtenir concernant la mise en service d'avions moins bruyants et le respect des horaires de fin de soirée? Aucune si ce n'est la bonne volonté de la direction de Cointrin. Par contre le respect des normes en matière de pollution de l'air relève de la compétence cantonale et non de la Confédération. Et le Psia annonce un système de *monitoring* visant à assurer le suivi du bruit.

Les riverains restent [méfiants](#) à l'égard du Psia. Ils ne manquent pas de dénoncer les effets du bruit et de la pollution sur le climat, sur la santé de la population, sur la concentration des enfants à l'école, sur la valeur des biens immobiliers, sans oublier les pertes fiscales liées aux avantages consentis à l'aéroport. Les [coûts négatifs](#) de l'aéroport sont estimés à plus d'un milliard de francs par année.

Des intérêts peu conciliables? On peut le craindre. Mais aussi

des acteurs condamnés à trouver des compromis. Quel que soit le système de gouvernance mis en place, la qualité de la concertation entre tous les acteurs et une définition claire des compétences de décision constituent les facteurs décisifs d'une bonne gestion d'un aéroport.

L'initiative garantira-t-elle cette gouvernance de qualité? Elle parle d'un pilotage démocratique de l'aéroport avec un statut inscrit dans la Constitution cantonale. Le rôle central resterait dévolu au canton, comme actuellement. Mais les compétences largement dans les mains du Conseil d'Etat et du département en charge de l'aéroport devraient être encadrées par un suivi plus important du Grand Conseil. Un progrès démocratique avec la certitude de mieux prendre en compte tous les intérêts concernés?

Reste que le Psia exige de Cointrin qu'il réponde à la demande. C'est donc bien cette dernière qui reste le véritable pilote de l'aéroport.

## **Vaud agit contre le sexisme dans l'espace public**

La publicité commerciale n'a pas que des effets positifs ou bénins

---

Ada Amsellem - 10 février 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34530>

Après une campagne de sensibilisation imaginant [un](#)

[musée du harcèlement de rue](#) en ville de Lausanne, une

commission parlementaire vient d'[annoncer son soutien](#)