

*Date de dépôt : 5 février 2018*

## Rapport

**de la Commission de l'économie chargée d'étudier l'initiative populaire cantonale 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport »**

*Rapport de majorité de M. André Pfeffer (page 3)*

*Rapport de minorité de M. Thomas Wenger (page 78)*

- |  |                        |
|--|------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le .....                                | <b>10 mars 2017</b>    |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, <b>au plus tard</b> le .....  | <b>10 juillet 2017</b> |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, <b>au plus tard le</b> .....                                | <b>10 juillet 2017</b> |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, <b>au plus tard le</b> .... | <b>10 mars 2018</b>    |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, <b>au plus tard le</b> .....                                    | <b>10 mars 2019</b>    |

## Table des matières

<b>Audition de la CARPE (Coordination régionale pour un Aéroport urbain Respectueux de la Population et de l'Environnement), initiants .....</b>	<b>3</b>
<b>Audition de M<sup>me</sup> Corine Moinat, présidente du conseil d'administration, et de M. André Schneider, directeur général de l'AIG .....</b>	<b>15</b>
<b>Audition de M. Marcel Zuckschwerdt, directeur suppléant, chef de la division stratégie et politique aéronautique, OFAC .....</b>	<b>21</b>
<b>Audition de M<sup>me</sup> Nathalie Hardyn, directrice adjointe/politique générale et administration, CCIG, et M. Olivier Emch, membre du conseil de direction CCIG.....</b>	<b>27</b>
<b>Audition de MM. Nicolas Rufener et Ivan Slatkine de l'UAPG .....</b>	<b>34</b>
<b>Audition des communes concernées par la zone de bruit de l'aéroport. ....</b>	<b>40</b>
<b>Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DES, Accompagné de M. Patrick Baud-Lavigne, directeur de cabinet .....</b>	<b>52</b>
<b>Discussions et prises de position .....</b>	<b>61</b>
<b>Votes.....</b>	<b>66</b>
<b>Audition après le vote et désignation des rapporteurs.....</b>	<b>67</b>
<b>Audition de M. Valentin Zellweger, ambassadeur, Mission suisse auprès de l'ONU, accompagné de M. Amadeo Perez, ambassadeur, Mission suisse auprès de l'ONU .....</b>	<b>67</b>

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de M. André Pfeffer

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a étudié cette initiative populaire cantonale lors de 8 séances, sous la présidence de M. Jacques Béné. Les procès-verbalistes ont été M<sup>mes</sup> Virginie Moro et Noémie Pauli, que nous remercions vivement.

### **Audition de la CARPE (Coordination régionale pour un Aéroport urbain Respectueux de la Population et de l'Environnement), initiants**

M. Bouvier constate que toute cette affaire a commencé dès l'instant où ils ont pris connaissance de l'étude Intraplan diligentée par l'aéroport international de Genève (AIG) et l'Office fédéral de l'aviation civile, laquelle étude apprenait que, dans 13 ans, en 2030, il était prévu d'avoir 26 millions de passagers par année, soit 26'000 passagers de plus par jour du lundi au dimanche, avec le corollaire de cela qui est d'avoir un mouvement d'avion toutes les 90 secondes 18 heures sur 24. Il mentionne que c'est de cela dont ils parlent et de strictement rien d'autre.

M. Bouvier informe que, s'agissant de la population directement concernée par cette activité aéroportuaire, ils avaient déjà, au niveau de l'association des intérêts de Vernier village, déposé en 2015 une pétition demandant à ce qu'ils puissent dormir sans bruit entre 23 heures et 5 heures, ce qui n'est pas une exigence abracadabrante, par une pétition déposée au Grand Conseil avec 4500 signatures, qui a été renvoyée au Conseil d'Etat et dont la réponse n'a pas satisfait le Grand Conseil, raison pour laquelle la pétition a à nouveau été retournée au Conseil d'Etat. Il informe que pour l'instant il n'y a pas de réponse nouvelle arrivée.

M. Bouvier mentionne que suite à cela il y a eu une collecte de signatures qui leur a permis de déposer l'initiative et qu'après, début 2017, il y a la pétition de Cointrin concernant la problématique de la réverbération du bruit sur les différentes façades d'immeubles pour être construits en bordure de l'aéroport et de l'autoroute Genève-Lausanne. Il constate que cela n'entre pas dans un point de vue, ni de près ni de loin, l'idée de fermer l'aéroport mais simplement de contrôler ce développement, étant précisé que, du point de vue

de la CARPE, lorsqu'une activité économique a de tels impacts environnementaux ou sur les êtres humains, il n'est plus possible de raisonner en termes de croyance à tout prix et à n'importe quel prix. Il souligne que c'est plus de 40'000 personnes qui sont aussi impactées par le bruit et la pollution et précise que cela fait partie des tâches régaliennes de l'Etat que de protéger sa population de ce type de nuisances et pas de laisser faire pour cette augmentation de 26'000'000 passagers. Il ajoute que dans le plan de climat 2030, qui a été validé par le Conseil d'Etat en novembre 2015, il est clairement indiqué que dans 13 ans, 40% de la totalité pollution cantonale sera produite par la seule activité aéroportuaire, chiffres officiels émanant du Conseil d'Etat ou de l'aéroport. Il mentionne que toutes ces raisons cumulées amènent à se poser la question de savoir jusqu'où on peut aller. Il rappelle le paradoxe de densifier dans le périmètre proche de l'aéroport et développer des zones industrielles en campagne où il n'y a aucune nuisance. Il indique donc que l'être humain est au centre de leur préoccupation.

M<sup>me</sup> Mazzone informe, se référant à sa présentation, de la situation de l'aéroport, indiquant qu'il y a eu en 2016 16,5 millions de passagers, soit une croissance d'environ 5% du nombre de passagers par rapport à l'année précédente, 142 destinations desservies dans 47 pays et une prépondérance de la compagnie Easyjet avec 23,6% des parts de marché, suivie par Swiss et Lufthansa. Elle mentionne que la perspective est qu'en 10 ans le nombre de passagers a doublé, ce qui a eu un gros effet sur les gaz à effet de serre qui ont augmenté de 303% entre 2002 et 2012. Elle observe que la perspective est 25'000'000 passagers annuels, ce qui représente 650 vols par jour, et constate que cela représente un avion qui décolle ou atterrit toutes les 90 secondes 18 heures sur 24, selon un calcul et des propos tenus par le directeur de l'aéroport.

M. Fleury observe que chercher un sens au développement de cet aéroport. Il constate que l'on parle beaucoup de développement économique et d'intérêt économique. Il mentionne que l'on peut voir ici un développement de la courbe de bruit, soit un impact de plus en plus grand sur les habitants qui sont autour de l'aéroport mais pas seulement puisque cela touche aussi bien la rive droite que la rive gauche. Il observe que les courbes de bruit ont un impact sur les constructions qui pourront être mises dessous pour ceux qui y habitent et ceux qui ne pourront pas y habiter à cause du bruit. Il mentionne qu'il y a une augmentation du nombre de passagers, ce que l'on pourrait considérer comme intéressant en termes économiques, étant précisé qu'il a un doute à cet égard puisque la grande partie de ces passagers ne sont pas des passagers à but économique mais plutôt de tourisme à l'étranger. Il constate qu'il y a une évolution dans tous les domaines mais surtout en termes de nuisances, qui

auront un impact aussi bien sur la santé en termes de bruit diminuant la qualité de vie des personnes vivant dans la région et favorisant le développement de maladies. Il ajoute que le trafic aérien va peser aussi lourd que le chauffage des bâtiments dans le bilan carbone genevois et constate qu'il y a donc un impact direct par rapport à toutes les stratégies de diminution des gaz à effet de serre, les objectifs n'étant pas convergents. Il souligne que l'augmentation sur le climat n'est ni durable ni raisonnable, et se demande quelle est la vision que l'on a derrière une augmentation du nombre de passagers. Il observe qu'il y a de la pollution, une augmentation des émissions des monoxydes d'azote, et rappelle que ceux-ci peuvent avoir des conséquences graves sur la santé telles que des problèmes asthmatiques. Il souligne donc que l'on peut faire le lien entre une activité de consommation de brûlures de carburant et les impacts directs sur la santé des gens.

Il observe que, si l'on veut avoir une vision sur le long terme en cohérence avec la vie dans le canton, il faut se poser la question de savoir ce que l'on veut comme développement en termes économiques et en termes de respect de l'environnement pour la qualité de vie du canton.

M<sup>me</sup> Mazzone indique qu'ils souhaitent apporter certains éléments au sujet des retombées économiques pour le canton, la région, voire la Suisse. Elle constate que l'on entend souvent que d'orienter le développement de l'aéroport reviendrait à mettre en péril l'économie. Elle rappelle donc que les vols pour motifs d'affaires à Genève représentent 30% de l'activité de l'aéroport de Genève et mentionne que la proportion voyage « business » à proprement parlé est restreinte. Elle constate que l'on est typiquement dans un aéroport touristique avec une variation des personnes entrantes ou sortantes qui dépend beaucoup de la saison, étant précisé qu'il y a au premier trimestre une augmentation du nombre de personnes qui viennent à Genève et se rendent notamment dans les stations de ski, et l'effet inverse pendant les vacances d'été. Elle observe qu'il y a un transit de 6%, ce qui n'est pas forcément le but de l'aéroport de Genève contrairement à celui de Zurich.

M<sup>me</sup> Mazzone ajoute que 45% sont des Genevois de la région qui utilisent l'aéroport pour partir à l'étranger et constate que, parmi les autres, qui viennent à Genève, il n'y en a que 33% dont le lieu de séjour est Genève. Elle mentionne donc que, à proprement parlé, les personnes qui viennent à Genève et ceux qui restent à Genève, il n'en reste qu'environ 30%, ce qui est important à savoir dans les perspectives que l'on se pose pour l'aéroport et son apport économique. Elle constate que le succès de l'aéroport de Genève est certainement passablement lié au pouvoir d'achat relativement élevé de la région genevoise et à la compagnie Easyjet proposant des prix bas pour décoller à l'étranger. Elle relève que cela posait le cadre économique qui est

corroboré par la distinction et la séparation entre l'évolution du PIB et l'évolution des passagers, étant précisé que tandis que le PIB augmentait de 17%, les passagers augmentaient de 52%. Elle souligne que les deux indicateurs sont dissociés et que l'on ne répond pas directement au besoin de l'économie avec notre aéroport et que cela est là où les initiants pensent qu'il serait possible d'orienter différemment l'aéroport, en particulier par le biais de leviers qui existent, tels que la fixation des taxes passagers, qui sont parmi les plus basses d'Europe à Genève. Elle mentionne que Genève est l'aéroport privilégié d'Easyjet car il a des conditions-cadres qui permettent de rendre cela possible. Elle donne les chiffres en lien avec la capacité technologie et ses gains aux députés.

M<sup>me</sup> Mazzone constate revenir précisément sur l'initiative. Elle mentionne que cette dernière s'inscrit dans un contexte où les associations et les riverains se sont retrouvés un peu découragés face à l'annonce de l'accroissement du nombre des passagers face à quoi ils se sentaient pris en otages ou incapables d'agir et avoir prise sur ce qu'il se passait, raison pour laquelle l'outil de l'initiative a été travaillé.

M<sup>me</sup> Mazzone indique que l'initiative, qui a été travaillée avec des avocats, vise tout d'abord à inscrire l'aéroport et le trafic aérien dans la Constitution genevoise, étant précisé qu'il y a un article sur la mobilité, sur la santé, les SIG, etc. mais pas sur le trafic aérien. Elle mentionne donc que les attentes vis-à-vis des autorités genevoises en matière de trafic aérien ne sont pas claires et qu'il souhaite ajouter une mention pour combler la lacune puisqu'il y a actuellement une loi d'application mais pas un article constitutionnel sur lequel se base la loi d'application. Elle ajoute que le premier article est consacré au fait d'inscrire que cela est un établissement de droit public et le reste, ce qui est le cas pour les TPG, les SIG, etc. Elle observe que cela est important pour eux que cela soit inscrit pour l'AIG puisqu'il y a des exemples où l'aéroport a été privatisé, tel que celui de ZH, ce qui a eu des conséquences en termes de discussion et d'impact des personnes concernées sur les décisions prises. Elle relève que le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> articles sont consacrés à la définition de l'orientation de l'Etat et des missions de l'Etat. Elle souligne que le mot « l'Etat », dans la Constitution, regroupe à la fois le canton, les communes et les établissements publics autonomes, étant rappelé qu'en termes constitutionnels, cela recoupe ces 3 entités, ce qui veut dire que la mission à l'AIG sera plus claire. Elle observe que le deuxième article inscrit le principe de recherche de l'équilibre entre l'importance pour la vie sociale, économique et culturelle avec la limitation des nuisances pour la population. Elle constate que l'article 3 revendique que l'on prenne toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, soit le bruit, la pollution atmosphérique et les

émissions de gaz à effet de serre pour mettre en œuvre les principes d'accomplissement des tâches publiques qui sont définies dans la même Constitution puisque cela est toujours paradoxal d'avoir des éléments dans la Constitution qui ne sont pas respectés dans la réalisation des tâches. Elle constate qu'il rappelle donc à l'Etat la coordination des politiques publiques, notamment dans des mesures de réduction des gaz à effet de serre. Enfin, l'initiative propose de mentionner que l'aéroport rend des comptes aux autorités cantonales et communales, ce qui paraît important puisque l'implication et la concertation avec les communes devraient être améliorées et peuvent être inscrites comme une base fondamentale, notamment sur la façon dont les objectifs sont fixés et mis en œuvre au regard du cadre et des lignes définies par la Confédération, ce qui est important et ajoute un élément prospectif.

M<sup>me</sup> Mazzone constate, sur la question des effets que peuvent avoir cette initiative, qu'il faut être conscients qu'aujourd'hui on a très peu de leviers pour influencer par la politique le choix du développement de l'aéroport et de le maîtriser. Elle donne l'exemple, dans les leviers qu'ils pourraient avoir, la fixation de la taxe passagers car l'aéroport a une grande marge de manœuvre, de même que le canton, ou la fixation du couvre-feu. Elle observe que cette situation arrange certaines compagnies qui ont un poids important et constate que ce qui est important pour eux est que ce ne soit plus les compagnies qui dictent le développement de l'aéroport mais le politique, ce qui est aussi le sens de leur démarche.

M<sup>me</sup> Mazzone observe que l'impact du trafic aérien sur la collectivité doit tout de même être relativisé, d'une part parce que les pertes fiscales liées au régime fiscal de l'aviation représentent un manque à gagner important de l'ordre de 400 millions CHF annuel. Elle ajoute qu'il y a évidemment des impacts également sur la perte de valeurs des biens et des impacts financiers sur la santé publique. Elle mentionne qu'il y a également un problème de mobilité en lien avec les 26'000 passagers par jour.

M<sup>me</sup> Mazzone informe donc que cette disposition constitutionnelle permettrait de combler une lacune et d'orienter l'action de l'Etat au sens large en matière de trafic aérien. Elle rappelle que Vernier connaît déjà 20% de son territoire qui n'est pas constructible en raison des normes de bruit et que le canton connaît 400'000 mètres carrés qui sont improbables à l'habitation, ce qui revient à la problématique exposée au départ, soit que l'aéroport de Genève a la particularité d'être un aéroport fiché au milieu de la ville.

Un commissaire (PDC) remarque que, dans les années 90, l'AIT a beaucoup lutté pour obtenir son autonomie, qui était indispensable pour mieux interagir face aux normes internationales ou fédérales, rappelant que l'AIT

n'est pas un aéroport cantonal mais fédéral et international, soit soumis à des normes internationales et fédérales, ce qui n'est pas le cas de la Blécherette. Il ajoute qu'il a été question des taxes passagers et des taxes aéroportuaires et informe que celles-ci sont soumises aux mêmes règles que les émoluments, c'est-à-dire qu'elles ne doivent couvrir que les frais effectifs, étant précisé qu'il n'est pas question des hors surtaxes pour lesquelles une augmentation est possible. Il constate donc que la Confédération n'acceptera pas une augmentation des taxes s'il n'y a pas une augmentation réelle des coûts en corrélation. Il souligne enfin que le titre mentionne de reprendre la main sur notre aéroport, ce qui sous-entend qu'elle aurait été perdue, ce dont il n'a pas l'impression. Il mentionne ce que traite le Grand Conseil en lien avec l'aéroport et rappelle que 4 députés et 2 représentants des communes siègent au Conseil d'administration de l'AIT. Il demande donc l'avis des auditionnés à cet égard, ne comprenant pas comment il est possible de dire de manière aussi claire que l'on a perdu la main sur l'aéroport.

M<sup>me</sup> Mazzone répond que l'aéroport est effectivement fixé dans un cadre à la fois international et national, raison pour laquelle les limites sont reprises, mais elle souligne que, cela dit, il y a des choix opérationnels qui relèvent de l'aéroport et qui peuvent être influencés par le canton en particulier parce que c'est un établissement autonome. Elle constate que, bien que l'établissement ait acquis son autonomie, il reste propriété du canton, d'où la représentation des partis au sein de l'aéroport et mentionne donc qu'il leur semble important que le cadre de cette entreprise de droit public puisse être défini par une mission qui est fixée par le politique, sans quoi il y a une lacune. Elle répond ensuite, sur les taxes passagers et aéroportuaires, qu'il y a plusieurs éléments. D'une part, l'aéroport a un levier pour les augmenter mais M<sup>me</sup> Mazzone constate que si elles sont si basses aujourd'hui à Genève c'est aussi parce qu'il y a un retard d'investissement très important impliquant que les infrastructures sont vétustes et permettent mal d'accueillir les passagers. Elle rappelle que ce retard d'investissement a été mis en avant par un rapport de la Cour des comptes montrant bien qu'il y avait environ 10 ans de retard d'investissement et, notamment, que cela avait aussi permis d'avoir ces taxes très basses. Elle indique qu'il faudrait commencer par rattraper ces retards d'investissement qui serait une bonne raison d'impacter cela dans le cadre de la fixation des taxes passagers qui se discutent au final de toute façon avec la Confédération. Elle répond que, sur la terminologie de l'initiative, cette dernière ne vise pas à révolutionner la gouvernance de l'aéroport mais à fixer un cadre à l'action de l'Etat au sens large. Elle souligne donc que ce qu'il voulait illustrer par ce cadre est qu'il fallait avant tout fixer un cadre et un objectif et que cela était la mission du politique. Elle ajoute que la nouveauté par rapport à la gouvernance



est de demander ces éléments prospectifs et pas uniquement les éléments sur la base du bilan, avec notamment la façon dont les objectifs précités se sont planifiés et mis en œuvre au regard du cadre défini par la Confédération, ce qui leur semble important, de même qu'introduire l'échelon communal. Elle relève que la motion présentée ne serait qu'une bonne mise en œuvre des alinéas 2 et 3 de cet article constitutionnel proposé.

Le commissaire (PDC) ajoute que la construction de l'aile Est de l'aéroport est un investissement conséquent. Il souligne une nouvelle fois qu'il y a peu de marge avec les taxes.

Un commissaire (S) mentionne ne pas encore avoir d'avis tranché sur le sujet et mentionne que, après un départ réticent, il trouve que finalement l'initiative est très soft et pose le fait d'avoir une gouvernance plus transparente et une politique avec des indicateurs permettant de savoir où on va. Il constate tout d'abord qu'il a été question de l'augmentation des gaz à effet de serre dans le canton de Genève et demande si cela est par rapport à un développement aéroportuaire ou de façon assez générique. Il remarque qu'il est question du monoxyde d'azote et demande si l'émission de monoxyde d'azote est équivalente entre un avion et une voiture, de même que plus d'informations sur ce gaz et sa production. Il demande enfin un tableau de comparaison des taxes aéroportuaires entre Genève et les autres aéroports de Suisse, également au niveau européen.

Le président constate qu'ils demanderont cela à l'aéroport.

Le commissaire (S) informe comprendre le discours sur le fait de la nécessité d'avoir une gouvernance claire, mais souligne qu'il y a autant un vrai discours disant que cela est trop aujourd'hui. Il demande si les initiants considèrent que le nombre de passagers et de vols que l'on a aujourd'hui à l'aéroport semble excessif, s'il faut un retour en arrière ou si cela est la limite, et, si cela est excessif aujourd'hui, quel type de vol il faut l'économie, sur la Genève internationale, etc.

M<sup>me</sup> Mazzone répond que, pour la projection des augmentations des gaz à effet de serre, cela est effectivement uniquement que pour les gaz liés à l'aéroport. Elle mentionne que le NO est un polluant de l'air.

M. Meier précise que le kérosène est effectivement assimilable au Diesel. Il mentionne qu'il y a un catalyseur aux voitures pour diminuer la pollution, ce qui n'est pas encore le cas sur les avions. Il indique que pour la proportion de monoxyde d'azote dans l'atmosphère est toujours plus importante que par rapport aux voitures.

M. Fleury constate qu'il est intéressant de se demander ce qu'ils mesurent puisque tout n'est pas mesuré. Il donne l'exemple des carburants imbrûlés qui

ne sont pas mesurés sur le canton de Genève et précise que, quand on va à Genthod par temps de stratus, il est possible de sentir l'odeur du kérosène et du carburant imbrûlé qui sont liés à des benzènes et qui ont un impact direct sur le développement possible de cancer.

M<sup>me</sup> Mazzone ajoute que, dans les projections, l'augmentation du trafic liée au fait d'acheminer les personnes à l'aéroport a aussi un impact sur l'augmentation des polluants atmosphériques aussi aux alentours de l'aéroport.

M. Fleury informe qu'il y a un autre point, soit le fait que cela coûte moins cher de venir à l'aéroport de Genève en bus depuis Lyon par exemple, que d'aller à l'aéroport de Lyon lui-même. Il constate donc que ce ne sont pas forcément des habitants de Genève qui vont venir prendre l'avion à Genève. Il souligne que, sur l'impact économique, il entend dire qu'il va y avoir un impact négatif sur la Genève internationale mais remarque qu'il y a un choix, soit de savoir si on veut un aéroport de bas de gamme avec du *low cost* ou un choix d'aéroport haut de gamme avec des vols intercontinentaux, mettant donc la voie sur ce qui va servir à la Genève internationale et aux entreprises internationales du canton.

M<sup>me</sup> Mazzone ajoute que, pour le tableau de comparaison des taxes, l'aéroport a certainement des informations plus développées que les leurs, notamment pour l'aspect européen. Elle mentionne qu'ils n'ont pas un discours disant que cela est trop et qu'il faut revenir en arrière mais un discours disant qu'il y a un développement très important prévu ces prochaines années et que celui-ci est à régler, ce qui ne correspond pas à un retour en arrière. Elle pense, sur la démocratisation des vols, que cela se fait au détriment notamment du personnel du sol et d'un certain nombre de professions dans lesquelles le modèle d'affaires ne permettait pas d'avoir des conditions de travail suffisamment décentes, raison pour laquelle il y a souvent des grèves.

M. Meier souhaite insister un point. Il constate penser que chacun est utilisateur de l'aéroport mais mentionne que ce qu'ils veulent et estiment c'est que, dès le moment où il y a des nuisances qui sont importantes pour les populations environnantes de l'aéroport d'une part et que d'autre part il y aura une implication, une partie des deniers qui devront être investis dans l'aéroport, c'est normal que la population puisse avoir son mot à dire dans le processus de décision.

M. Bouvier ajoute que l'article 157 Cst-GE indique que :

« <sup>1</sup> *L'Etat protège les êtres humains et leur environnement.*

<sup>2</sup> *Il lutte contre toute forme de pollution et met en œuvre les principes de prévention, de précaution et d'imputation des coûts aux pollueurs.*

<sup>3</sup> *L'exploitation des ressources naturelles, notamment l'eau, l'air, le sol, le sous-sol, la forêt, la biodiversité et le paysage, doit être compatible avec leur durabilité. »*

Il mentionne qu'il avait été dit que des efforts seraient faits par les compagnies pour diminuer le bruit des machines et remarque qu'Easyjet n'a rien fait. Il constate que la seule compagnie qui a aujourd'hui réalisé des investissements pour diminuer le bruit des avions et réduire la consommation de kérosène est la compagnie de Lufthansa, Swiss, avec les avions canadiens de type bombardiers. Il mentionne que les autres compagnies n'ont pas joué le jeu et rien entrepris depuis 2 ans. Il observe qu'il est évidemment possible de se poser la question de savoir ce qu'il en est en termes économiques et de continuer de parler de seule et unique croissance. Il pense que si les prix reflétaient les effets négatifs, cela donnerait une autre image.

Un commissaire (S) demande s'ils pensent que, vu que l'aéroport de Genève n'est pas un hub puisqu'il n'en a pas la taille suffisante contrairement à Zurich, cela est difficile d'imaginer un développement vers quelque chose de transcontinental alors que l'on va vers des redirections et des vols plutôt moyens courriers.

M<sup>me</sup> Mazzone répond qu'il y a plusieurs éléments et que le type d'aéroport est fixé par la Confédération, étant précisé que l'aéroport de Genève n'a pas le même statut que celui de Zurich, qui doit être fixé de coin à coin, bien qu'il puisse être décidé et où il y a un levier important selon elle. Elle remarque qu'il y a tout de même des vols long-courriers et souligne que cela est prévu dans les discussions de développement. Elle mentionne qu'il y a énormément de considérations qui se passent au niveau de la Confédération, voire international, notamment sur le choix de privilégier d'autres modes de transport.

Un commissaire (Ve) informe avoir entendu qu'il serait question d'une limitation du volume sonore à l'aéroport et demande ce que les initiants en pensent. Il constate que 650 vols par jour c'est une moyenne et il remarque que certaines périodes sont plus chargées que d'autres, notamment l'hiver, le week-end et les vacances scolaires. Il demande l'avis des auditionnés sur ce volume limité au bruit et cette variation d'en moyenne 650 vols par jour en 2030 impliquant que certains jours il pourrait y avoir 850 vols et d'autres 450.

M<sup>me</sup> Mazzone répond que, sur la variation des courbes de bruit, ils savent que dans le protocole de coordination du PSIA il y a une divergence entre le canton et la Confédération. Elle constate que le PSIA sortira bientôt et que l'on saura comment la question sera tranchée, qui est actuellement en suspens.

M<sup>me</sup> Mazzone répond que, sur le volume sonore, le courrier actuellement n'est pas mesuré mais est calculé et souligne que la manière d'établir la courbe de bruit peut elle-même être discutée dans la mesure où cela est calculé et pas mesuré et que cela implique que les pics sont lissés. Elle mentionne qu'il y a donc une forme d'incapacité de traduire le bruit ressenti par la courbe de bruit. Elle informe qu'il y a actuellement des discussions au niveau de la Confédération sur le fait d'établir le niveau de bruit, ce qui est regrettable puisqu'il avance avec le PSIA alors que les discussions sont en cours et qu'ils pourraient se dire que peut-être l'année prochaine il y aura une nouvelle façon de déterminer le niveau de bruit. Elle souligne que ce serait préférable d'avoir une valeur qui traite mieux le ressenti mais indique qu'ils se réjouissent que le canton a fait pour une fois une action de type restriction ou limitation.

M. Bouvier informe qu'ils sont parfaitement conscients que l'AIG est au bénéfice d'une licence d'exploitation délivrée par l'OFAC et qu'à l'évidence l'aéroport de Genève n'est pas un aéroport cantonal. Eu égard à cela, il mentionne que l'on peut s'attendre de la part du canton à ce que le monde politique au sens large du terme prenne des positions pour défendre la population. Il indique que les chiffres indiqués sont des valeurs moyennes mais qu'il sera difficile d'expliquer que 900 vols par jour sont bons pour l'économie genevoise, notamment en termes du marché du travail sur le tarmac.

Le commissaire (Ve) demande s'il y a des études sur l'impact économique « négatif », soit les dépenses faites à l'étranger par les gens venant de Genève qui vont faire leur vol de loisirs à l'extérieur. Il demande s'il existe une étude économique à ce sujet.

M<sup>me</sup> Mazzone répond que cela n'est pas le cas à leur connaissance et qu'ils ont déjà demandé cela, notamment puisqu'ils ont qualifié un peu le type de vol.

M. Fleury ajoute, sur la perte foncière, que si on n'a plus le droit de construire, les terrains perdent de leur valeur, étant précisé que l'on ne peut pas développer la valeur de son terrain s'il n'est plus possible de construire dessus, ce qui représente un impact direct.

Un commissaire (MCG) demande des explications sur le texte de l'initiative et l'exposé des motifs, indiquant trouver qu'il y a un décalage entre les deux. Il précise que le seul élément qu'il trouve réellement innovant dans cette initiative est le premier alinéa disant que cela est un établissement de droit public, ce qui est un élément important permettant de ne pas privatiser. Il ajoute

qu'en dehors de cela il a l'impression qu'ils reprennent des lois ou règlements. Il indique avoir compris que les initiants cherchaient un équilibre entre la nécessité de développement de l'aéroport et la nécessité de protéger la population et l'environnement. Il relève penser que le principe des mesures adéquates existe déjà. Il souligne, pour l'alinéa 4, que cela le dérange puisque cela est déjà fait pour les autorités cantonales et indique voir, deux fois par année, en commission des finances l'aéroport qui suit les chiffres financiers et la gestion de l'aéroport. Il constate que « reprendre en main » est dit mais que les outils existent et les rappelle, notamment les comptes de l'aéroport présentés au Grand Conseil. Il demande comment un juge va se prononcer entre le texte et l'exposé des motifs qui risque de créer une ambiguïté puisque l'exposé des motifs va plus loin.

M<sup>me</sup> Mazzone informe qu'ils ne souhaitent pas que leur texte soit révolutionnaire mais que la mission de l'aéroport soit fixée. Elle indique ne pas penser que l'exposé des motifs pose un problème juridique outre mesure et rappelle que c'est le texte constitutionnel qui fait foi. Elle informe qu'ils souhaitent que la mission soit définie, ce qui ne remet pas en question l'importance de l'AIG pour la Genève internationale et la notion économique, ce qui est reconnu par les initiants dans l'exposé des motifs. Elle mentionne ne pas connaître de mesures pour limiter les nuisances mais serait ravie de les connaître et souligne que cela ne veut pas dire que le mandat constitutionnel n'est pas nécessaire mais qu'il est rempli. Elle ajoute par ailleurs penser que l'alinéa 4 demande une manière de rendre compte des objectifs et de la mission, ce qui n'est pas la même que de recevoir un rapport d'activités avec les comptes et le bilan.

Le commissaire (MCG) trouve que le premier et le deuxième alinéa correspondent bien à l'esprit de la Constitution en termes de style et d'écriture mais que les troisième et quatrième sont limite à ce niveau-là.

Un commissaire (PLR) mentionne avoir été frappé par la notion de l'AIG comme un aéroport de standing élevé. Il indique prendre l'exemple de la plus grande communauté à Genève, soit la communauté portugaise, qui retourne dans son pays en famille, avec enfants et bagages. Il demande quelle serait l'alternative à l'avion, ayant entendu parler des trains de nuit, si cela serait la voiture au niveau écologique, etc. Il demande l'audition de la représentation de la communauté portugaise à cet égard. Il demande la position des auditionnés par rapport au fait qu'ils auraient fait recours à la l'aile Est, qui était spécifiquement dédiée aux vols long-courriers. Il demande quelle est la position des initiants sachant que les long-courriers sont une vue d'esprit et que Genève ne sera jamais un point central à cet égard et donne l'exemple de Singapour et Sao Paulo pour lesquels il n'y aura jamais de long courrier.

M<sup>me</sup> Mazzone répond que Lisbonne est la 8<sup>e</sup> destination principale de l'aéroport de Genève pour laquelle il y a 20% de vols d'affaires, 57% de vols de loisirs et 23% de famille. Elle constate avoir plusieurs connaissances qui vont en voiture au Portugal.

M. Meier informe qu'il connaît des personnes allant en bus car ils peuvent ramener plus de choses qu'en avion.

M<sup>me</sup> Mazzone informe qu'en termes écologiques il serait intéressant de faire un bilan des différents moyens de transport mais constate ne pas être sûre que l'avion sera moins polluant. Elle mentionne qu'avec l'initiative ce qui va changer n'est pas d'introduire une taxe kérosène demain puisque cela fait l'objet de discussions internationales mais qu'à un moment on introduise un couvre-feu par exemple ou que le canton s'engage à réduire le bruit. Elle indique qu'il n'y a pas de volonté de cibler une communauté particulière. Elle mentionne que, sur les vols long-courriers, il y a des discussions en cours sur l'éventuel ajout pour un vol en Afrique du Sud qui partirait entre 22h00 et 00h00, qui serait peut-être impacté par la restriction du Conseil d'Etat sur le bruit. Elle constate toutefois que cela montre que certaines compagnies veulent développer ces vols. Elle rappelle que l'importance pour la Genève internationale n'est pas remise en question de son point de vue et que, de manière générale, il y a une tendance à d'autres réponses autour de moyens innovants, qui ne touche pas uniquement l'aviation mais le milieu économique.

Le commissaire (PLR) demande ce qu'il en est de la notion de l'aéroport de haut standing visé pour laquelle il y voit une petite contradiction.

M. Fleury répond que, plutôt que de regarder le passé en se demandant si telle personne va pouvoir toujours, l'idée est de se demander ce que l'on veut pour le futur. Il constate que la population portugaise qui veut retourner au Portugal ne sera pas impactée par l'initiative. Il mentionne que si cela est une question de prix, il est possible de se dire que cela aura un impact sur le temps de séjour. Il mentionne que le haut de gamme implique une question sur la qualité de vie que l'on veut pour le futur.

M. Bouvier indique que, s'agissant des longs courriers, il a été vu dans les journaux en avril que Air Mauritius revient après 5 ans d'absence. Il mentionne que cette compagnie revient avec des machines qui ne se fabriquent plus depuis 10 ans, qui sont en capacité de voler mais ne correspondent plus aux normes actuelles. Il ajoute qu'ils ont fait l'acquisition d'un modèle dernier cri, soit d'Airbus A 350, qui, lui, se posera en France alors que Genève aura les vieux avions. Il souligne que cela n'a rien à voir avec un investissement pour une aile Est qui leur serait dédiée ou pas mais est un modèle économique.

**Audition de M<sup>me</sup> Corine Moinat, présidente du Conseil d'administration, et de M. André Schneider, directeur général de l'AIG**

M<sup>me</sup> Moinat remercie les députés de cette invitation et pense qu'il est très important qu'ils aient la parole pour cette initiative puisque cela leur permettra d'expliquer qu'une bonne partie de ce qui est demandé est déjà mis en œuvre et que d'autres mesures le seront bientôt et ont été annoncées. Elle mentionne que Genève-aéroport se veut être un aéroport efficace, qui répond aux besoins prioritaires des organisations internationales et de l'économie régionale mais qui préserve également la santé de la population, la valeur de notre sol et l'environnement. Elle mentionne que cela est pour parvenir à ce difficile équilibre que les équipes de Genève-aéroport et le Conseil d'administration travaillent au quotidien. Elle indique qu'ils estiment aujourd'hui que le contexte légal et réglementaire, comme les décisions de planification des autorités, encadre à satisfaction l'activité aéronautique et l'impact environnemental de l'aéroport, que de nouvelles dispositions ne sont pas nécessaires et pourraient même créer un contexte d'insécurité juridique préjudiciable pour l'exploitation de l'aéroport. Elle indique donc qu'ils ne sont pas favorables à cette initiative.

Un commissaire (PDC) constate que les initiants sont partis du principe que les 25 millions de passagers estimés pour 2030 sont un acquis, c'est-à-dire que l'on aura ce nombre de passagers de même que le nombre de vols y relatif et demande l'avis des auditionnés sur ce point.

M<sup>me</sup> Moinat répond que cela est étonnant qu'ils prennent cela pour un acquis alors qu'ils défendaient l'étude Noé 21 qui disait qu'en 2030 il n'y aurait même pas 17 millions de passagers. Elle observe que les 25 millions de passagers ne sont pas un but de l'aéroport mais une estimation qui a été faite dans le cadre de l'étude commandée par la Confédération. Elle indique que la seule chose qu'il est possible de dire aujourd'hui cela est que, par rapport au nombre de passagers, ce n'est pas ce dernier nombre qui fait les nuisances et le plus de bruit mais les mouvements d'avion. Elle indique à cet égard qu'aujourd'hui les mouvements d'avion sont infiniment inférieurs à l'étude d'Intraplan et que, si les passagers sont supérieurs à cette dernière, les atterrissages et décollages d'avion sont nettement en diminution. Elle illustre cela par des chiffres : +4% en 2016 du nombre de passagers par rapport à Intraplan, et -4% pour les mouvements d'avion par rapport à l'étude. Elle souligne que c'est cela qu'il faut retenir et qui est important, indiquant que les compagnies ont intérêt aujourd'hui à mieux remplir leur avion et à prendre des avions qui polluent moins et font moins de bruit.

Un commissaire (S) demande un tableau de comparaisons des taxes aéroportuaires entre les différents aéroports de Suisse et au niveau européen

pour voir comment se situe Genève. Il demande, concernant les vols de nuit, s'il est bien juste que les vols à Genève sont interdits entre 00h00 et 6h00 sauf exception et vols diplomatiques, et demande combien il y a de vols diplomatiques la nuit. Il demande quelle est la provenance du pourcentage de passagers locaux (de l'aspect régional du Grand Genève). Il indique comprendre la logique concernant le kérosène mais constate que, sur le bruit, il serait possible de penser que d'un point de vue purement économique la question du bruit ne change pas grand-chose. Il demande si les auditionnés ont des éléments montrant que les compagnies ont des appareils réduisant les nuisances.

M. Schneider répond qu'il va regarder ce qu'ils peuvent fournir pour le tableau comparatif des taxes aéroportuaires. Il souligne qu'il y a un tableau déjà à disposition sur leur site internet et précise que les taxes aéroportuaires ne sont pas à la libre appréciation de l'aéroport mais sont liées à un règlement très précis émanant de la Confédération qui les force à montrer un coût en lien avec les taxes établies puisqu'ils n'ont pas le droit de gagner de l'argent avec celles-ci. Il ajoute que, dès 2018, les taxes de bruit seront augmentées de 120-130% après 22h00, ce qui est un gros mouvement en avant. Il indique qu'il va chercher le nombre de vols diplomatiques mais mentionne que cela ne représente pas un nombre très important après 00h00. Il constate que ce qui est plus important est le nombre de vols sanitaires (transport de patients, diversion de vols). Il répond ne pas avoir les statistiques détaillées sur la provenance des passagers mais relève que leur zone de chalandise s'étend en Suisse jusqu'à Berne où il y a environ 30% des gens prenant l'avion qui viennent à Genève. Il souligne qu'il y a environ 30% des passagers de France voisine qui viennent à Genève prendre l'avion. Il indique, concernant le changement d'appareils pour l'impact bruit, que tous les appareils de Swiss vont changer, de même que les avions d'Easyjet qui vont être remplacés jusqu'en 2025. Il constate donc qu'ils ont pris un engagement à l'égard de l'impact bruit par ce type de mesures. Il ajoute qu'un nombre croissant de vols intercontinentaux seront opérés par des A 350 ou des B 787, qui sont les moins bruyants des avions pour ces vols. Il mentionne que leur but jusqu'en 2030 est de faciliter, voire pousser, les compagnies aériennes à remplacer leur type d'avions car cela représente en moyenne 25% de moins de bruit ou de moins d'émission de CO<sub>2</sub>. Il ajoute que l'on voit aujourd'hui que l'augmentation des mouvements d'avions est moindre, étant précisé que cette année on est presque à 0%. Il mentionne que l'on va donc vers une tendance à avoir des avions plus grands ou des avions plus remplis, ce qui implique que l'impact bruit est diminué de ce côté-là.



Le commissaire (S) informe qu'ils ont mentionné avoir peu de compétence sur la taxe kérosène alors qu'ils en ont plus sur la taxe bruit et demande concrètement quelles sont les prérogatives de l'aéroport cantonal sur quelles taxes. Il demande ensuite, rappelant que Zurich est un hub, s'il n'y a pas un moyen de développer un partenariat avec le train et si des initiatives possibles peuvent être prises avec les CFF puisque cela est gênant en matière de pollution.

M. Schneider répond que, sur les taxes, en finalité, elles doivent être négociées avec toutes les compagnies aériennes, ceci suivant les prérogatives de la Confédération. Il rappelle qu'une taxe aéroportuaire doit être liée à un coût de l'aéroport et précise ne pas pouvoir prélever de taxes préventives, ce qui est réglementé au niveau mondial. Il souligne qu'il pourrait y avoir une insécurité juridique en ayant une demande du canton contraire aux règlements supérieurs. Il mentionne que, en 2021, une Etude appelée Corsia va être déclenchée où les compagnies aériennes se sont déclarées prêtes à commencer à faire de la compensation du CO<sub>2</sub> généré par les vols. Il mentionne qu'il y a un nouveau mécanisme à mettre en œuvre par le biais de carburants alternatifs. Il indique que l'AIG est favorable à mettre les taxes au bon niveau pour être incitatif. Il rappelle que les taxes d'aujourd'hui, assez liées déjà à la consommation du carburant, impliquent déjà que les compagnies pensent à modifier leurs avions pour faire moins de bruit, ce qui est déjà une amorce, et il indique que des limitations vont être édictées sur les plages horaires. Il mentionne que, pour le train à Zurich, il y est favorable et souligne qu'environ 99% des gens qui vont à Zurich en avion prennent un vol pour plus loin ensuite, ce qui est favorable pour les passagers en termes de temps. Il constate que si cela n'est plus fait, les compagnies iront à Milan, Paris ou autre et souligne que le défi aujourd'hui est de développer les lignes directes où il y a du public, par exemple pour Tokyo. Il ajoute que, passer par Zurich, cela reste le chemin le plus court pour aller en Asie et indique qu'il y a aussi une optimisation globale à faire à ce niveau-là. Il mentionne ne pas être défavorable au fait que les gens aillent en train et indique le prendre lui-même pour aller au centre-ville de Zurich, sans aller plus loin. Il souligne toutefois qu'il y a un intérêt à soutenir la compagnie Swiss et continuer à passer par Zurich pour les vols plus longs.

Un commissaire (Ve) demande ce que cette initiative changerait concrètement réellement, étant précisé que, pour lui, il y a toutes les réserves possibles en termes de droit supérieur.

M<sup>me</sup> Moinat répond que cela mettrait en cause le statut autonome de l'aéroport, qu'il y aurait des contraintes de gestion rigidifiées, des processus de décision rallongés et complexifiés, une politisation accrue, une perte de compétitivité au profit des aéroports de Lyon qui a été récemment racheté, qu'il

y aurait une insécurité juridique à savoir que les textes déclaratoires donneront lieu à des interprétations difficiles à différents niveaux institutionnels, qu'il y aurait des conséquences négatives et rapides auprès de nombreux partenaires tels que les compagnies aériennes et les investisseurs, ainsi que des conséquences sociales sur le personnel de l'AIG et entreprises liées, et enfin des changements prévisibles dans les relations entre l'AIG et les communes riveraines.

M. Schneider ajoute que soit ils vendent un défi malgré les cautèles qui sont mises, étant précisé qu'aujourd'hui, en tant qu'établissement autonome, à part les conditions-cadres qui sont données par Conseil d'Etat à travers une convention d'objectifs, l'AIG a une autonomie pour prendre des décisions dans le cadre desquelles ils doivent très souvent tenir compte du règlement existant.

Il mentionne que, du moment où ce type de décisions doit plus souvent passer devant le Grand, comme cela est proposé, on risque quand même d'avoir des discussions où ils ne sont pas totalement satisfaits des normes fédérales mais qui les mettront dans la situation d'être dans l'impossibilité d'approuver quelque chose ou avancer. Il souligne qu'il est important que le propriétaire, soit le canton de Genève, définisse ses conditions-cadres à travers sa convention d'objectifs mais pense qu'il faut trouver le bon équilibre entre la transparence qu'ils veulent donner mais avec l'autonomie au bon niveau dans ces conditions-cadre qui leur permet de pouvoir décider sur certaines choses à décider relativement vite ou où les conditions-cadre sont telles qu'il n'y a pas une liberté de choix importante. Il constate penser que cela créera une potentielle situation de conflits entre le canton et la Confédération, alors qu'elle est aujourd'hui calme dans les négociations. Il remarque que la liste des règlements et des lois fédérales à respecter est très longue et est encadrées par les lois supérieures.

Le commissaire (Ve) informe être surpris que les auditionnées aient décidé de ne pas aller plus loin dans le texte proposé et ne soient pas arrivés avec un argumentaire alinéa par alinéa. Il constate avoir entendu que les mouvements avaient diminué de 4% par rapport aux projections d'Intraplan et demande de combien ils ont augmenté ou quelle est la répartition des heures de jour et de nuit et quelle est l'évolution.

M. Schneider répond que, sur les derniers 5-6 ans, les mouvements ont augmenté très faiblement, et que maintenant il y a encore une légère augmentation des vols après 22 heures suite aux retards et constate qu'ils sont en train de mettre des actions en œuvre pour gérer cela, soulignant que les retards sont un véritable défi pour eux. Il informe qu'il y a des retards basés sur des situations comme des grèves ou pour des raisons météorologiques mais constate qu'ils vont discuter cette semaine avec l'OFAC pour prendre des

mesures sur les retards, par exemple en retirant le vol du créneau de 21h30 qui a été analysé comme n'arrivant jamais à décoller à l'heure. Il souligne donc qu'ils sont prêts à prendre un certain nombre d'actions et qu'ils savent qu'ils doivent le faire.

M. Schneider répond, sur la remarque par rapport à l'analyse plus détaillée, qu'ils ont pris le pari de venir répondre aux questions des députés sans faire un grand exposé. Il constate que si l'article 191 Cst-Ge est adopté, cela contraindra la gestion de Genève aéroport.

Le commissaire (Ve) remarque que c'est une initiative constitutionnelle, qui ne sera certainement pas retirée par les initiants et indique que la position du Conseil d'Etat est de ne pas donner de contreprojet. Il demande quelle est la position de l'aéroport, s'ils souhaitent risquer de voir cette disposition appliquée et si ce n'est pas le cas, quelles sont les solutions proposées.

Le président précise que la commission traite de la question de savoir si les députés souhaitent ou non un contreprojet, étant précisé que ce ne sera pas le contreprojet de l'aéroport.

Un commissaire (S) informe être étonné, avec une initiative qui a récolté 14'000 signatures et des dizaines de milliers de riverains qui se plaignent de plus en plus du bruit et sur un périmètre de plus en plus élargi, sur le discours de M. Schneider, qui a déjà beaucoup changé depuis son arrivée. Il mentionne penser que l'aéroport fait des efforts pour l'environnement et cite des propos du directeur lors de son arrivée. Il demande, en relisant cette initiative, en quoi celle-ci va rigidifier les procédures de gestion, les complexifier, faire perdre de l'autonomie, etc. Il constate que la plupart des choses sont déjà dites, qu'il n'y a rien de contraignant selon lui et qu'il a de la peine à comprendre pourquoi il y a tant de réticence face à cette initiative.

M. Schneider indique qu'ils sont engagés dans cette direction-là. Il mentionne que, en discutant du PSIA, il y a un cadre contraignant entre le canton et la Confédération et souligne que les actions sont mises en œuvre actuellement pour y répondre. Il remarque que l'on parle ici d'une approbation aux actions entreprises aux principaux objectifs à moyen et long terme. Il informe être transparent là-dessus mais qu'ils veulent une reconnaissance pour pouvoir gérer comme une entreprise et avoir un soutien. Il mentionne que le Conseil d'Etat remplit bien ce rôle aujourd'hui. Il observe que, même s'ils peuvent être d'accord sur le constat, ils estiment que les réponses sont déjà données, bien qu'il conçoive qu'il y a peut-être un manque de communication là-dessus. Il pense donc que les choses sont mises en œuvre aujourd'hui et que les discussions en cours auront déjà des éléments contraignants sur les demandes et souligne la collaboration nécessaire entre la Confédération et le

canton. Il souligne que leur recommandation est de s'investir là-dedans plutôt que de faire des doublons.

Le commissaire (S) remarque que ce qui est soumis à approbation est le rapport du Grand Conseil et non pas chaque décision. Il mentionne qu'il serait possible de penser qu'ils sont en faveur de cette initiative puisque cela renforcerait ce qui est déjà en cours.

Le président constate que cela est une question politique.

M. Schneider observe estimer que les points 1 à 3 de l'initiative sont remplis dans d'autres cadres ou sont dans la loi sur l'AIG. Il mentionne être d'accord avec les constats, sur lesquels ils travaillent, mais ce qui n'implique pas qu'il soit convaincu de devoir rajouter un niveau.

Un commissaire (MCG) constate qu'il a été dit que, sur tous les passagers qui venaient, seuls 30% restent à Genève, et demande des statistiques à ce niveau-là.

Le président précise les chiffres donnés.

M. Schneider indique ne pas avoir le chiffre exact avec lui mais constate que l'AIG est un aéroport de la région au sens large et mentionne qu'il ne pourrait pas avoir sa renommée sans le trafic élargi. Il indique que l'aéroport de Montréal est comparable à celui de Genève.

Le commissaire (MCG) informe croire savoir qu'il y a tout un programme avec des immeubles et des villas pour aider au changement de fenêtres et demande si cela est correct.

M. Schneider confirme et indique que, jusque-là, 54 millions de francs ont été investis et qu'ils recommencent en 2018 avec un investissement de 89 millions de francs. Il mentionne qu'il y a quelques règles mais que n'importe qui peut les contacter et qu'ils étudieront la possibilité de changement de fenêtres et d'amélioration de l'insonorisation du bâtiment. Il constate que cela va être fait sur une période de 10 ans.

Le président demande si, pour le bilan carbone, il est juste de dire que celui-ci est toujours pris sur la totalité du combustible de l'avion depuis l'aéroport de départ, ce qui veut dire que, en prenant un même avion qui fait Genève-Zurich ou Genève-New-York, son bilan carbone sera bien pire pour un vol GVA-NY que pour un vol GVA-ZH.

M. Schneider informe que le calcul est surtout fait sur le carburant pris sur la plateforme. Il mentionne que les propos du Président sont corrects en termes de bilan CO<sub>2</sub>.

Le président indique qu'il est important de se souvenir de cela lorsqu'il y a toujours les mêmes arguments qui reviennent sur la pollution de l'environnement.

M. Schneider informe que le canton calcule l'émission de CO<sub>2</sub> justement sur la base de ces calculs-là. Il indique que, selon le calcul effectué, le nombre peut être nettement moindre. Il ajoute que, dès l'année prochaine, Genève Aéroport serait totalement compensé sur toutes les émissions de CO<sub>2</sub> propres à l'aéroport, impliquant un bilan neutre.

Le président informe que cela fait partie des arguments permettant de dire que de nombreuses choses se font.

### **Audition de M. Marcel Zuckschwerdt, directeur suppléant, chef de la division stratégie et politique aéronautique, OFAC**

Le Président rappelle que l'OFAC est interrogé sur les dispositions légales qui encadrent l'activité de l'AIG, la collaboration de l'OFAC avec la direction de l'AIG et la marge de manœuvre que le Parlement pourrait avoir dans le cadre de l'élaboration d'un éventuel contreprojet.

M. Zuckschwerdt donne le contexte juridique. Selon l'art. 87 de la Constitution fédérale, tout ce qui ressort de l'aéronautique est de la compétence de la Confédération. La loi fédérale sur l'aviation définit exactement quelles sont les compétences de l'OFAC et d'un exploitant tel que l'AIG. Il existe un rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique qui a été révisée en 2016. Ce rapport donne les grandes lignes stratégiques de la politique aéronautique suisse pour les 10 prochaines années. Il définit trois aéroports nationaux, qui sont Zurich, Bâle et Genève. L'aéroport de Bâle est binational avec le territoire français, mais 80% du trafic a lieu sur le territoire suisse. M. Zuckschwerdt souligne l'importance économique des aéroports pour l'économie suisse qui permettent de rattacher la Suisse aux différents centres économiques d'Europe ou du monde. Ces infrastructures ont des fonctions différentes. L'aéroport de Zurich doit remplir le plus de vols long-courriers possible pour rattacher la Suisse aux métropoles du monde (fonction de hub). À Genève et à Bâle, le système est de point à point, c'est-à-dire que les avions font des rotations (ils servent une destination et reviennent), mais n'ont pas de fonction de hub. Sans ce système de hub à Zurich, seules cinq destinations pourraient être couvertes avec des passagers locaux. Pour Genève, les destinations de point à point sont importantes. Le trafic entre Genève et Londres est presque un avion toutes les heures. Quelques vols long-courriers sont très importants pour la Genève internationale. L'aéroport doit répondre à la demande. M. Zuckschwerdt a souvent lu dans la presse que l'AIG s'était

fixé comme objectif 25 millions de passagers à l'horizon 2030, ce qui est faux. C'est simplement que, dans le cadre du processus PSIA, l'étude de marché a montré que la demande serait de 25 millions de passagers. Aujourd'hui, elle est de 16 ou 17 millions de passagers (augmentation d'environ 3,3% par an). Il faut répondre à la demande et il n'est pas possible de restreindre la capacité des aéroports en restreignant les heures d'ouverture. La volonté du Conseil fédéral est de maintenir les heures d'ouverture actuelles aussi longtemps que la Suisse est en concurrence avec d'autres plateformes aéroportuaires (Paris, Francfort, etc.). La consultation pour le PSIA sera lancée mercredi, avec une information de la presse suivie du Conseil d'Etat. Le PSIA est l'instrument de planification territoriale qui doit permettre de donner la sécurité nécessaire à l'exploitant, que ce soit l'aéroport, le canton, les communes ou l'OFAC. Cet instrument lie toutes les autorités et l'exploitant (soit le concessionnaire qui est l'AIG). Il fixe des règles comme le développement possible de l'aéroport, qui est matérialisé par une courbe de bruit calculée par l'EMPA. Le PSIA est basé sur la demande pronostiquée en 2030 (25 millions de passagers et 236'000 mouvements). La courbe de bruit dépend des avions utilisés et de l'heure à laquelle ils décollent. Elle donne les valeurs limites d'immissions (VLI). Jusqu'à maintenant, il n'existait pas de fiche PSIA pour Genève. Cette fiche fixe le cadre à l'intérieur duquel l'AIG pourra se développer. Il ne pourra pas dépasser ce cadre en ce qui concerne le bruit qu'il provoque. Deux courbes seront présentées mercredi. L'une représente le bruit causé par l'AIG en 2019 ou 2020. L'autre, plus petite que la première en raison des progrès technologiques, représente le bruit de l'AIG d'ici 2030.

Le Président remarque que c'est une bonne nouvelle d'apprendre que l'aéroport fera moins de bruit en 2030, ce qui va à l'encontre de ce qu'il entend habituellement.

Un commissaire (S) explique avoir demandé au directeur de l'AIG quelle était la marge de manœuvre concernant les taxes. Sa réponse était floue. Il a dit qu'elle dépendait des négociations avec les compagnies et la Confédération. Selon les taxes, les compétences sont différentes. L'aéroport a plus de marges de manœuvre sur le bruit. Il demande à M. Zuckschwerdt d'expliquer les compétences de l'AIG et de la Confédération par rapport à ces taxes.

M. Zuckschwerdt répond que ce ne sont pas des taxes, mais des redevances. Qui dit redevance dit que l'argent récolté doit servir à financer une prestation. Il n'y a pas d'aspect fiscal. L'ordonnance fédérale sur les redevances aéroportuaires prévoit que les redevances aéroportuaires sont négociées entre les compagnies et l'aéroport. S'ils arrivent à se mettre d'accord, cet accord est soumis formellement à l'OFAC. En 2013 et en 2017, tel fut le cas à Genève. S'ils n'arrivent pas à se mettre d'accord, une procédure intermédiaire existe,

mais elle n'a jamais été utilisée. Il existe ensuite une procédure contradictoire, qui finit devant les tribunaux. Les négociations sont considérées comme clauses et l'aéroport soumet alors une proposition de redevance à l'OFAC, qui l'examine et rend une décision attaquable devant le Tribunal administratif fédéral, puis le Tribunal fédéral. Depuis 2013 ou 2014, les taxes à Zurich ont été validées par le Tribunal fédéral. Quant à installer une taxe CO<sub>2</sub> pour tous les avions depuis l'AIG, la législation ne permet pas de faire ceci. Le carburant est taxé uniquement quand la liaison est faite en Suisse.

Le commissaire (S) s'interroge sur le DETEC. Il regrette le fait que des vols comme Genève-Zurich soient en sixième position alors que la distance est très proche. Dans d'autres pays, un système ferroviaire efficace a été mis en place. Il existe une aérogare à Genève et Zurich. Il comprend que le passager peut privilégier l'avion car il enregistre ses bagages à Genève et ensuite ne fait plus rien. Il demande si la Confédération ne devrait pas entreprendre une démarche pour avoir un véritable accompagnement ferroviaire depuis Genève.

Un commissaire (S) se souvient des négociations avec les communes et les autorités du sud de l'Allemagne par rapport à l'aéroport de Kloten. Il demande si les autorités de France voisine, où les habitants se plaignent de plus des nuisances qu'ils subissent de la part de l'AIG, peuvent faire pression afin que l'aéroport change ses routes.

M. Zuckschwerdt répond qu'il existe trois pistes à Zurich, donc les concepts opérationnels sont différents de Genève où il n'y a pas d'option. Depuis 2000, il existe un accord au niveau des prestataires de services de navigation aérienne (Skyguide en Suisse et la Direction de la navigation aérienne (DSNA) en France), qui délègue la gestion de l'espace aérien à Skyguide. La France paye pour cette prestation. Cela permet une très bonne gestion des arrivées et des départs. Des discussions se tiennent aussi au niveau de la commission franco-suisse instaurée par la convention de 1956 pour discuter des problèmes engendrés par l'AIG. Le dialogue est constant. Même si les communes riveraines supportent une partie du bruit, l'AIG présente aussi un intérêt pour elles car il engendre une source de revenus, étant donné qu'une partie des employés sont des citoyens français habitant en France. L'impact économique est estimé entre 3 et 4 milliards de francs par an. Avec les effets catalytiques, il est de 6 à 7 milliards de francs et représente plus de 20'000 postes de travail à plein temps. Les communes riveraines françaises ont aussi intérêt à ce que l'AIG se développe dans un cadre qui sera maintenant défini avec le PSIA. Des mesures environnementales accompagnent ce développement.

Un commissaire (S) demande si le calcul de 25 millions de passagers est fait par l'OFAC.

M. Zuckschwerdt répond qu'il est effectué par Intraplan, une entreprise allemande, dont la méthode de calcul est appliquée à Zurich, Bâle et Genève. Intraplan est généralement assez bonne en ce qui concerne le nombre de passagers. Elle est plutôt conservatrice sur le nombre de passagers et trop optimiste au niveau des mouvements.

Le commissaire (S) dit que la Suisse prône à longueur d'année l'idée qu'il faut réduire le développement du CO<sub>2</sub> et lutter contre le réchauffement climatique. Il s'interroge sur le remplacement par d'autres moyens des vols vers Zurich. Il demande si la Confédération réfléchit à réduire davantage les émissions de CO<sub>2</sub>, qui ne sont comptabilisées sur aucun pays.

M. Zuckschwerdt répond qu'environ 2 et 3% des émissions de CO<sub>2</sub> sont causées par les avions. L'OFAC négocie un accord pour participer à la bourse au certificat européen de CO<sub>2</sub>. La deuxième mesure que prend l'OFAC est au niveau de l'organisation internationale de l'aviation civile. En automne 2016, ils ont réussi à trouver l'accord CORSIA sur le CO<sub>2</sub> qui fera que les Etats membres devront dès 2027 sur une base volontaire et ensuite obligatoire réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. La Suisse s'est engagée à la faire dès 2020. Si le pays n'arrive pas à réduire ces émissions, il doit les compenser. Les Etats qui se sont engagés volontairement à la faire représentent 80% du transport aérien. Un impôt sur le kérosène n'est pas envisageable pour un pays du Moyen-Orient. Ils ont choisi un système global et ont réussi à trouver une méthode claire pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Ensuite, il y a tout le progrès technologique. Swiss remplace des avions par d'autres qui consomment 25% moins de kérosène.

Un commissaire (S) demande si ce sont les conventions de Chicago qui empêchent la taxation du kérosène.

M. Zuckschwerdt répond qu'il ne sait pas si la taxation du kérosène est interdite ou non pas les conventions de Chicago. Si le kérosène était taxé, il y aurait des mesures de rétorsion. Lorsque l'Union européenne a introduit des certificats d'émission et la bourse aux certificats, il y a eu des mesures de rétorsion, si bien qu'elle ne le fait actuellement que pour les vols à l'intérieur de l'Union européenne.

Le commissaire (S) revient sur le texte de l'initiative. Les explications de M. Zuckschwerdt ne semblent pas incompatibles avec ce que la Confédération demande ou exige.

M. Zuckschwerdt répond que le canton a une convention d'objectifs avec l'AIG. Ainsi, il exerce déjà une certaine influence sur cet aéroport. Est-ce qu'un contrôle parlementaire est nécessaire et apportera une valeur ajoutée ? Il ne sait pas où exactement. Dans les grandes lignes, tout se passera à l'intérieur



d'un cadre défini par la fiche PSIA. La marge manœuvre n'est pas grande car la compétence appartient à la Confédération. Il ne voit pas où est la marge de manœuvre au niveau cantonal. Tout sera clair avec la fiche PSIA.

Le commissaire (S) s'interroge sur les conditions de travail. Il demande si l'OFAC regarde la dégradation en termes de qualité d'emploi créé.

M. Zuckschwerdt répond que oui et non. L'OFAC exerce la surveillance au niveau de la sécurité sur le personnel volant. Il fait des audits et s'assure que la sécurité n'est jamais menacée par les conditions de travail. Il existe aussi un système d'annonce anonyme. L'agence au sol n'est pas du ressort de l'OFAC. Swiss stationne à Genève un certain nombre d'avions et d'équipages. Ce sont des retombées économiques pour Genève. Il faut une maintenance pour chaque avion stationné, ce qui amène de l'emploi. Il en est de même avec Easy-Jet. Si Genève est desservi depuis des plateformes à Londres, alors le premier vol du matin arrivera à 8h30 et ne partira donc pas à 7h30, en plus de valeur économique perdue.

Un commissaire (UDC) lit l'art. 191A al. 2 de l'initiative. Quand on parle de redevance, l'AIG ne peut pas faire de bénéfice mais doit juste couvrir ses frais. Son activité bénéficiaire provient de l'activité commerciale générée par le trafic aérien. Il demande si l'OFAC contrôle ceci. La SNCF perd de l'argent avec les TGV. Il demande si l'OFAC a fait une étude de rentabilité.

M. Zuckschwerdt répond sur le côté commercial et explique qu'il est développé par chaque infrastructure de sa propre initiative. C'est l'AIG qui décide. Un aéroport a deux caisses : une qui touche la piste et l'exploitation de l'aéroport en tant qu'aéroport et une pour tous les revenus commerciaux. Une partie des revenus commerciaux est ensuite transférée dans la partie régulée car le commerce n'aurait pas lieu si la piste n'était pas là. Il n'a pas connaissance que les TGV perdent de l'argent. Depuis que le TGV a sa nouvelle ligne entre Bâle et Paris, la France a supprimé un nombre considérable de vols par jour (4 à 5 lignes). L'effet de substitution est considérable.

Un commissaire (Ve) demande s'il existe une marge de manœuvre sur l'attribution des destinations par l'aéroport. Au départ de Genève, il y a trois vols pour Londres ce soir (21h, 21h35 et 21h40).

M. Zuckschwerdt répond négativement. Si ces vols sont là, c'est parce qu'ils sont plein. Aucune compagnie ne les ferait si ces vols n'étaient pas nécessaires.

Le commissaire (Ve) regarde l'évolution des mouvements entre 23h00 et 23h59 à Genève. En 2013, le nombre de mouvements était de 1'775 (4,8 mouvements par soir). En 2014, il était de 2'026 (5,5 mouvements par

soir). En 2015, il était de 2'702 (7,4 mouvements par soir). En 2016, il était de 2'738 (7,5 mouvements par soir). En une année, il y a eu presque plus de 1'000 mouvements de plus dans cette tranche horaire qui est la plus pénible. Il demande si le PSIA prévoit de réduire les nuisances.

M. Zuckschwerdt répond qu'après 22 heures, ce ne sont que des atterrissages qui sont dus à la dernière rotation du point à point. Il ne sait pas si ce sont des atterrissages planifiés ou dus à des retards. L'AIG prend des mesures pour diminuer les retards le soir.

Le commissaire (Ve) remarque que deux atterrissages sont planifiés à 22h55 depuis Barcelone. L'un ne sera pas à l'heure. Il demande si un retard sur horaire qui change de catégorie est surtaxé.

M. Zuckschwerdt pense que oui, mais il ne peut pas le confirmer. Le problème est que la somme de la redevance doit servir à des mesures d'insonorisation. Il n'est pas possible de faire un bénéfice avec une redevance. Si on taxe trop le soir, les avions ne paieront rien pendant la journée.

Le commissaire (Ve) demande le positionnement de l'OFAC sur un contreprojet.

M. Zuckschwerdt n'a pas d'avis.

Un commissaire (S) revient sur l'impact économique de l'aéroport. Le négatif est assez peu pris en compte (coût de la santé et du marché immobilier, trafic automobile induit et insonorisation des bâtiments). Il demande s'il existe une étude économique qui inclut les impacts négatifs de l'AIG.

M. Zuckschwerdt répond qu'il n'a pas connaissance d'étude consolidée. Les insonorisations sont payées par les taxes bruit de l'AIG. Il existe une étude qui s'appelle SIRENE. Elle a été commandée par la commission fédérale contre le bruit pour savoir quel était l'impact du bruit aéronautique, ferroviaire et routier sur la santé. Les premiers résultats sont sortis. Cette étude servira de base à la révision éventuelle de l'OPB.

Un commissaire (MCG) s'interroge sur la méthode de calcul des surtaxes pour le bruit. À son avis, le côté dissuasif pour les compagnies disparaît un peu avec le système.

M. Zuckschwerdt répond que le principe de la redevance est qu'elle doit toujours correspondre à une prestation, qui est l'insonorisation. Il n'est pas de possible de faire de bénéfice avec une redevance.

Le commissaire (MCG) s'interroge sur l'alinéa 3. Il demande si, actuellement, un avion peut être interdit d'atterrissage sur Genève car il est trop bruyant.

M. M. Zuckschwerdt répond qu'il est possible de faire certaines choses. C'est l'une des options qui sera présentée mercredi. Dans le cadre de cette fiche PSIA, l'aéroport peut limiter le type d'avion pour les long-courriers qui feraient des liaisons à partir de 22h, mais cela passe par un changement d'élément de l'exploitation. L'idée est que si un vol long-courrier doit partir à partir 22h, cela ne pourra être qu'un avion de la meilleure classe qui existe. Les classes de bruit correspondent à des chapitres. Les avions très bruyants ne peuvent plus atterrir en Suisse sans dérogation. Il s'agit d'une législation au niveau mondial, et pas uniquement suisse.

Un commissaire (S) demande si les vols diplomatiques sont soumis à des taxes.

M. Zuckschwerdt répond négativement.

**Audition de M<sup>me</sup> Nathalie Hardyn, directrice adjointe/politique générale et administration, CCIG, et M. Olivier Emch, membre du conseil de direction, CCIG**

M<sup>me</sup> Hardyn donne la parole à M. Emch, membre du conseil de la CCIC et directeur général d'Executive Travel SA.

M. Emch précise en préambule que les agences de voyages ont souffert ces dernières années de la conjoncture et que certainement 50% d'entre elles ont disparu. Il n'en demeure pas moins que 600 sont encore présentes en Suisse et que ce chiffre tend à se stabiliser. M. Emch aura d'ailleurs l'occasion de se rendre à Tel-Aviv cette semaine pour assister à l'assemblée générale à laquelle 220 membres d'agence de voyages participeront. À Genève, plus de 60 agences de voyages sérieuses conseillent et coordonnent les déplacements de leurs clients. Leurs services sont multiples. Elles permettent de gagner du temps tout en offrant des conseils à leurs clients avant, mais également pendant ou après un voyage. Pour les entreprises, les agences de voyages centralisent leurs dépenses, contribuent à l'application de leurs règles de déplacement et négocient en leur faveur des prix basés sur le volume d'achat. Elles peuvent se réjouir de constater que la quatrième révolution industrielle digitale permet aussi de valoriser les conseils et les services humains et que ces derniers deviennent des arguments commerciaux prenant tout leur sens. Les agences de voyages entretiennent de nombreux contacts avec les entreprises locales et internationales qui, pour une bonne gestion de leur budget et une bonne gouvernance, centralisent tous leurs voyages auprès d'un professionnel. Ces relations de proximité leur ont permis d'entendre bien souvent que l'un des premiers critères analysés par une entreprise s'installant à Genève est sa desserte aérienne internationale. Il est également très apprécié de savoir que le

temps nécessaire pour rejoindre le centre-ville est parmi les plus rapides d'Europe. De même, les quelques vols long-courriers au départ de Genève permettent un gain de temps important pour ceux devant régulièrement se déplacer au-delà de notre continent. Pour une entreprise, cela signifie des facilités pour ses collaborateurs. Ils pourront dès lors gagner en productivité. Nos vacanciers apprécient certainement de pouvoir jouir d'un vol non-stop à destination de l'île Maurice. Nous nous devons de garder notre aéroport attractif car il a largement contribué à l'essor de la Genève internationale. Ils restent réalistes et rassurés sur ces capacités d'adaptation car les heures limitées d'exploitation ainsi que son unique piste d'atterrissage ne permettront pas une adaptation démesurée. Sur un plan aéronautique, il est réjouissant de constater que les taux de remplissage ainsi que le nombre de sièges disponibles sur les vols s'améliorent constamment. Leur inquiétude justifiée sur la nuisance de rotations supplémentaires que pourrait connaître l'AIG sera donc déconnectée de l'évolution du nombre de passagers. Des progrès et des efforts sont constamment réalisés et des Bombardier C série plus écologiques introduits récemment par Swiss à Genève le confirment - une nouvelle génération d'appareils deux fois moins bruyants et plus économes en carburant, donc moins polluants. L'adaptation de notre aéroport à l'évolution de la demande en matière de transport aérien des personnes et des marchandises est importante pour Genève. Puisque jamais rien n'est acquis, et la sortie des Etats-Unis de l'Unesco est un exemple, notre aéroport doit donc rester dynamique et compétitif afin de contribuer à la santé économique de toute une région. Il répond aux besoins de personnes ainsi que des sociétés importantes telles que Procter & Gamble ou les Nations Unies, organisation internationale pour laquelle la Confédération a consenti dernièrement des investissements très importants et réjouissants pour les emplois de notre ville. Notre aéroport international offrant de multiples destinations est une priorité pour les entreprises. Nombreux sont les emplois qui en dépendent et sa rentabilité est intéressante pour l'Etat, mais la concurrence existe comme celle de Lyon-Saint-Exupéry, qui offre souvent des tarifs plus attractifs aux voyageurs, sans oublier Zurich avec ses nombreux vols long-courriers non-stop dont les entreprises et les passagers sont extrêmement friands. L'aéroport de Zurich avait été à l'origine baptisé unique airport, laissant bien entendre de ses intentions. Notre aéroport doit offrir des structures adaptées aux besoins des compagnies aériennes ainsi qu'aux passagers. Cela nécessite des processus décisionnaires contrôlés mais rapides. Encore une fois, rien n'est acquis et des compagnies comme Easy Jet pourraient très bien réduire considérablement le nombre de leurs vols si un aéroport concurrent devait offrir des prestations plus adaptées dans le futur. Nous pouvons être fiers de notre aéroport international et ce dernier ne doit pas perdre de sa compétitivité. Il se doit d'être souple et

efficace dans sa gestion quotidienne et nous devons être particulièrement attentifs à prendre les décisions nécessaires à son bon fonctionnement opérationnel. Dès lors, et sachant qu'un cadre naturel imposé ne lui permet pas d'exagération, ils espèrent que l'un des poumons économiques de notre région pourra continuer à s'adapter afin de maintenir sa contribution au rayonnement de la Genève internationale.

M<sup>me</sup> Hardyn ajoute quelques informations au sujet de point de vue de la CCIG. En tant qu'association économique, elle s'est toujours prononcée en faveur d'une bonne desserte aérienne de Genève. Cette nécessité a été constatée par différentes enquêtes et questions posées à leurs membres. En 2016, la CCIG a répondu à un sondage auprès de plusieurs multinationales qui avaient indiqué qu'elles étaient demandeuses de bonnes connexions internationales. L'AIG est aussi important dans le domaine du fret (75'000 tonnes transportées à partir de Genève). Si le fret ne se fait plus à Genève, les marchandises partiront à Bâle ou à Zurich par camion. Pour les Ports Francs, l'aéroport est important pour faire venir des clients et pour les ventes aux enchères. Lors de son enquête conjoncturelle du printemps 2017, la CCIG a voulu vérifier auprès de ses membres si la présence à Genève d'un aéroport international était utile ou non. Deux tiers des entreprises ont répondu que oui. Ceux qui ont dit que l'aéroport n'était pas spécialement utile étaient essentiellement des entrepreneurs issus des secteurs du bâtiment et de la viticulture. Parmi les branches pour lesquelles l'aéroport revêt la plus grande utilité, ce sont surtout les entreprises issues du secteur bancaire, de l'horlogerie, du négoce international et aussi de l'industrie. L'aéroport est important parce qu'il permet faire venir des clients ou des fournisseurs. Il permet aussi aux entreprises de se rendre auprès de leurs clients ou de leurs fournisseurs, d'importer et d'exporter des marchandises. L'aéroport est très important du point de vue des entreprises. Sur le plan du transfert de personnes et des contacts d'affaire pour le secteur tertiaire (banques, négoce, etc.), mais aussi pour le secteur secondaire (industrie, horlogerie, chimie, etc.) ce qui est très important et relevé par les entreprises est que les connexions offertes par l'AIG et la faible distance qui le sépare du centre-ville sont des éléments particulièrement attrayants. La vocation de l'aéroport n'est pas la croissance pour elle-même, mais de satisfaire les besoins en déplacement aérien des personnes et des entreprises. C'est l'obligation de l'aéroport en vertu de sa concession fédérale d'adapter en permanence son infrastructure à cette demande. L'aéroport est aussi un lieu de vie. Cette entreprise reverse 40 millions de francs par an à l'Etat. Sur la période 2010-2016, l'AIG a versé 258 millions à l'Etat de Genève. L'IN 163 pose différents risques pour l'AIG : la mise en cause de son statut d'autonomie est un problème. L'initiative entend

aussi rigidifier les conditions de gestion de l'aéroport. Les milieux économiques craignent qu'on se trouve dans la situation que connaissent actuellement les TPG où le Grand Conseil a la main sur tarifs et où des référendums peuvent systématiquement bloquer des évolutions nécessaires. La CCIG craint aussi une perte de compétitivité de l'AIG par rapport à Lyon. Il est clair qu'avec un aéroport qui ne pourrait pas s'adapter à la demande du point de vue de l'économie, Genève perdrait de son attractivité et de son intérêt pour les entreprises. Les entreprises votent avec leurs pieds, c'est-à-dire en se délocalisant, ce que les milieux économiques souhaitent absolument éviter. Ce qui frappe M<sup>me</sup> Hardyn quand on parle de l'aéroport par rapport aux infrastructures par exemple ferroviaires, est que personne n'est choqué d'élargir une gare et agrandir les quais pour augmenter la capacité ferroviaire car la demande future est là. Pourtant, les gares ferroviaires créent aussi des nuisances (elle n'a pas dit que l'aéroport n'en créait pas). Il est assez étonnant de voir que l'aéroport, qui est simplement une infrastructure, crée une telle polémique alors que les gares n'en créent pas autant. Les autorités ne font qu'analyser la demande, qu'elle concerne les déplacements professionnels ou de loisir. Elles doivent planifier les infrastructures en fonction de la demande. À Genève, on a une économie dynamique et une croissance démographique. Genève est un canton international à vocation touristique et culturel. Une bonne desserte aérienne est importante pour que Genève ne devienne pas une agglomération provinciale. La demande est là. L'aéroport doit s'adapter en misant sur la qualité. Les milieux économiques souhaitent un aéroport efficace, qui réponde aux besoins prioritaires des organisations internationales et de l'économie régionale, mais aussi naturellement un aéroport qui préserve la santé de la population, la valeur du sol et de l'environnement. Ils espèrent que le contenu de la fiche PSIA permettra de les convaincre que cette initiative peut être rejetée.

Un commissaire (MCG) s'interroge sur l'al. 1 et demande s'ils pensent que cet élément est acceptable.

M<sup>me</sup> Hardyn répond que l'AIG est un établissement autonome. À sa connaissance, l'adjectif « autonome » disparaît dans l'initiative, ce qui est un problème. L'aéroport doit pouvoir fonctionner avec un conseil d'administration qui représente les riverains, l'économie et les cantons. Il doit rester aussi autonome que possible.

Le commissaire (MCG) demande si la formulation de l'al. 2 pourrait leur convenir. Elle tient compte à la fois de l'économie et des organisations internationales ainsi que du problème de la gestion des nuisances. Il faut concilier les contraires dans la gestion ordinaire de l'aéroport.

M<sup>me</sup> Hardyn répond que cet alinéa enfonce des portes ouvertes. La question est de savoir si on a vraiment besoin de mettre cet article dans la constitution générale. Du point de vue de la CCIG, ce n'est pas nécessaire.

Le commissaire (MCG) demande son avis sur l'al. 4.

M<sup>me</sup> Hardyn répond qu'à leur actuelle l'aéroport doit de toute façon rendre compte de sa bonne gestion aux autorités cantonales. Le problème est de devoir soumettre au Grand Conseil pour approbation le rapport relatif aux actions entreprises et principaux objectifs à moyen et long terme.

Un commissaire (Ve) demande si la CCIG est favorable à un contreprojet.

M<sup>me</sup> Hardyn dit que la réponse doit être donnée par le monde politique. Il faut voir le contenu de la fiche PSIA, comme le Conseil d'Etat recommande un contreprojet.

Le commissaire (Ve) demande si la position de la CCIG est incompatible avec la protection des riverains. 90'000 personnes sont touchées par les nuisances de l'aéroport. Entre 23h et 23h59, le nombre de mouvements a augmenté de 1'000 en une année (4,8 mouvements en 2013 à 7,5 en 2016). La progression est très forte. Il demande ce que la CCIG pense de ces nuisances.

M. Emch répond qu'à un moment, il peut y avoir un conflit d'intérêts. Tout le monde aimerait un monde idéal sans pollution. Dans un autre sens, il y a le côté économique et compétitif. Il n'est pas pour polluer. La pollution de l'AIG lui semble adaptée et raisonnable par rapport à ce qui est pratiqué chez d'autres et surtout de toute façon l'AIG est condamné à quelque chose qui ne pourra pas dépasser le raisonnable car il existe une seule piste d'atterrissage. Au-delà de 22 heures, il faut des approbations pour chaque mouvement. Il y a une interdiction de vol et d'atterrissage entre minuit et 7 heures du matin.

Un commissaire (S) dit que personne ne nie l'importance de l'AIG pour économie. La CCIG a revanche très peu parlé des externalités négatives de l'aéroport, comme les coûts sur la santé. Il demande ce que M. Emch entend concrètement par un aéroport qui pourrait un peu plus prendre cela en compte. Il demande aussi ce qu'il pense des biens immobiliers qui se retrouveront dans la courbe de bruit (6'000 à 8'000 logements sont impactés sur leur valeur). Le trafic induit motorisé par l'aéroport est aussi important.

M. Emch répond être là en tant que patron d'entreprise pour parler d'une profession et du côté important de l'aéroport. Il n'a pas fait une analyse sur le reste.

M<sup>me</sup> Hardyn explique qu'ils n'ont pas fait beaucoup d'analyses sur les questions immobilières. Ils ont regardé une étude selon laquelle les nuisances sonores d'un grand aéroport comme celui de Genève sont significatives pour

les valeurs immobilières. Une recherche qui date de 2008 indique que la moins-value est d'environ 0,7% par décibel de plus. Le guide et le questionnaire relatif à la valeur locative prévoient la baisse de la valeur des biens immobiliers aux abords de l'aéroport. L'AIG est un aéroport urbain. Des personnes et des entreprises sont situées aux abords de l'aéroport, qui prend des mesures en matière de protection de l'environnement. La CCIG ne défend pas l'AIG en tant qu'établissement. C'est à lui de se défendre. Ce qui est important pour l'économie genevoise est de préserver une desserte aérienne de qualité.

Un commissaire (S) dit que l'AIG reste un établissement de droit public et que le texte de l'initiative n'y changera rien. Les alinéas 2 et 3 disent juste que l'Etat prend en compte le côté urbain de cet aéroport et fait en sorte que le développement de l'aéroport soit équilibré. Il peine à comprendre la réticence des milieux économiques face à cette initiative.

M<sup>me</sup> Hardyn répond que, comme l'a dit le commissaire (S), apparemment cette initiative ne sert à pas grand-chose. Si elle ne change pas la gestion de l'aéroport, elle ne voit pas pourquoi elle existe, sauf à être un drapeau brandi par certains milieux dans une optique électoraliste. Si elle ne sert à rien, il est inutile de la mettre dans la constitution. Si elle devait servir à quelque chose, il faudrait appliquer dans la législation des articles de la constitution qui ouvrent des portes. Il est inutile de faire supporter ce risque à l'aéroport et à l'économie régionale.

Un commissaire (S) est sensible à l'argumentation sur le côté plus-value de l'aéroport. La question des nuisances se pose ensuite. Il demande s'ils ont évalué l'impact respectif des mesures. La Suisse n'est pas un grand pays. La proximité est relative pour une entreprise.

M. Emch répond que les entreprises veulent que leurs collaborateurs puissent se déplacer facilement et rapidement. Il ne se passe pas six mois sans qu'il propose aux entreprises qui font plus de 100 déplacements aller-retour sur New York de passer par Paris et par Londres pour un prix d'environ 1'000 francs moins cher. Les entreprises n'utilisent quasiment pas le transit par Paris. La rapidité reste le moteur. Le monde aérien avance à une vitesse phénoménale et représente des industries colossales.

Le commissaire (S) ne comprend pas très bien l'argumentation de la CCIG.

M<sup>me</sup> Hardyn explique que si cette initiative est inutile, alors il ne faut pas la mettre dans la constitution. Si elle est considérée comme utile, alors elle peut très bien se traduire dans la législation genevoise par des mesures qui nuiront à l'adaptation de l'AIG et de ses besoins. L'aéroport dépend de la Confédération, ce qui pourrait poser des problèmes au canton. Dans le doute, la CCIG s'oppose à cette initiative.



Un commissaire (S) précise qu'il n'a pas dit que cette initiative était inutile.

Une commissaire (EAG) dit que la CCIG va plus loin que s'abstenir. Elle revient sur l'hypothèse que le fait d'inscrire dans la constitution que l'AIG est un établissement de droit public ne servirait à rien. C'est simplement un élément qui permet de fixer la structure de l'établissement en question. La LOIDP dit très clairement que l'AIG est un établissement autonome de droit public. Elle est étonnée de l'affirmation indiquée par M<sup>me</sup> Hardyn. De ce point de vue là, l'aéroport n'y perdrait rien, mais la population aurait la garantie qu'il demeure un établissement de droit public autonome. C'est bien pour fixer cela qu'il y a cette proposition dans la constitution. À aucun moment, dans l'intention des initiateurs, il n'y avait une volonté de bloquer le développement économique de Genève ou de le réduire de manière drastique. Il est question d'une recherche d'équilibre entre l'importance de l'aéroport pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances. Elle est étonnée d'entendre la CCIG s'opposer à une initiative qui ne cherche qu'à trouver un équilibre entre les intérêts économiques et ceux de la population.

M<sup>me</sup> Hardyn souligne que l'adjectif « automne » disparaît dans le texte.

La commissaire (EAG) explique que c'est la procédure habituelle. Rien ne change. Les députés viennent de revoter une loi qui reprécise que l'AIG fait bien partie de la LOIDP.

M<sup>me</sup> Hardyn répond que l'AIG, l'Etat et le conseil d'administration de l'AIG s'efforcent déjà de rechercher cet équilibre dans la gestion de l'aéroport, si bien qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter cet article dans la constitution.

La commissaire (EAG) demande si elle ne pense pas que de l'inscrire dans la constitution est une manière de fixer le cadre qui définit la législation de notre canton, mais aussi les intérêts et les devoirs de l'aéroport.

M<sup>me</sup> Hardyn répond négativement. L'aéroport existe depuis les années 20 ou 30 sans être dans la constitution. Il n'est donc pas nécessaire de le mettre dans la constitution.

Un commissaire (Ve) rappelle que 14'000 personnes ont signé cette initiative et que 90'000 personnes sont touchées en termes de bruit et de nuisances. Les initiants veulent freiner l'aéroport.

M<sup>me</sup> Hardyn explique n'avoir pas dit que l'aéroport doit continuer à se développer, mais qu'il est important que Genève continue à adapter l'infrastructure aéroportuaire à l'évolution de la demande, tout en prenant en compte les riverains et les mesures de protection de l'environnement. L'aéroport fait beaucoup de recherches et d'efforts pour utiliser davantage de

carburant non fossile dans les avions. La technologie fait que les avions sont moins bruyants par rapport au nombre de passagers, même s'ils font du bruit.

Le Président dit que les privés et les différentes associations ont jusqu'au 8 janvier pour se prononcer sur la fiche PSIA et que les autorités ont jusqu'au 16 mars. La semaine prochaine, la commission de l'économie recevra les communes, ce qui pose un petit problème car M. Barthassat a organisé avec toutes les communes une séance de présentation pour la problématique de la mobilité autour de l'aéroport. Il est possible de refaire une audition plus tard, lorsque les communes auront bien pris connaissance de la fiche PSIA.

Le Président dit que la fiche PSIA est mentionnée très clairement dans l'exposé des motifs de l'initiative.

### **Audition de MM. Nicolas Rufener et Ivan Slatkine de l'UAPG**

M. Slatkine rappelle que l'UAPG représente 6 fédérations patronales et que plus de 30'000 entreprises en font partie avec plus de 200'000 emplois. L'UAPG représente de manière significative l'économie genevoise. Cette initiative répond sans conteste à une certaine préoccupation de la part de la population, notamment de la population riveraine de l'aéroport. Le titre « *pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport* » laisse dire que le contrôle de l'aéroport nous aurait échappé. Il n'est certainement pas passé en main étrangère comme l'aurait été un club de foot, mais reste la propriété de l'Etat de Genève. L'intitulé de l'initiative est trompeur.

Il lit le premier alinéa. La situation est semblable à aujourd'hui, avec une petite nuance car le terme « autonome » de la formulation actuelle a disparu. Cette formulation constitutionnelle inscrit un doute quant à la nature de l'institution et de sa marge de manœuvre opérationnelle. L'autonomie dont jouit aujourd'hui l'AIG permet d'avoir une gestion moderne et adaptée aux règles qui prévalent dans ce secteur très concurrentiel. Un aéroport n'est pas une entreprise comme une autre. Il est l'un des instruments de la compétitivité d'une région et participe dans le cas présent fortement au rayonnement international de notre canton. Il répond également à des règles et standards internationaux qui évoluent rapidement et qui doivent, par ailleurs, respecter le cadre légal national défini par la Constitution fédérale, la loi sur l'aviation (LA) et les dispositions de la concession accordée par la Confédération à l'AIG. Sa gestion doit se mener avec rapidité, réactivité, compétence et professionnalisme, en parfaite connaissance des règles qui s'appliquent en aéronautique. Si quelqu'un a à gagner d'un alourdissement de la gouvernance et d'un inévitable ralentissement des décisions qu'une gestion non autonome

de l'aéroport engendrerait, ce ne sont certainement pas les Genevois, comme semble l'affirmer le titre de l'initiative, mais bien les concurrents de notre aéroport, en premier rang desquels ceux de Zurich, de Bâle et de Lyon.

Les deuxième et troisième alinéas de cette initiative sont consacrés à la recherche de l'équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement, ainsi qu'aux mesures adéquates que prend le Conseil d'Etat pour limiter ces nuisances. L'UAPG peut parfaitement adhérer à la recherche de l'équilibre entre les différents éléments mentionnés dans la disposition. Elle note à ce propos que l'aéroport lui-même semble en accord avec cet objectif puisqu'il a fourni d'importants efforts pour limiter les nuisances à la population et à l'environnement ces dernières années. Par ailleurs la fiche PSIA vient d'être présentée par l'OFAC et le canton va faire l'objet d'une enquête publique jusqu'au début de l'année prochaine. Cette fiche reprend les préoccupations des initiants sur les effets collatéraux des activités aéronautiques et y répond de manière concrète, pertinente et adaptée au dynamisme de notre canton. Pour reprendre les mots d'Antonio Hodgers, que l'on ne peut pas a priori soupçonner d'être un amoureux fou des avions, cette fiche permet « *de réconcilier le développement de l'aéroport avec des objectifs environnementaux, tout en respectant le besoin légitime de protection des populations riveraines* ». L'UAPG s'interroge toutefois sur la portée du troisième alinéa qui parle de toutes les mesures à prendre pour limiter les nuisances. Qu'entend-on exactement par cette formulation ? Il n'est jamais fait référence au principe de proportionnalité. L'interdiction, voire même une fermeture, de l'aéroport pourrait donc être considérée comme une mesure adéquate.

Il lit le dernier alinéa. Il explique que cet objectif est déjà atteint et rappelle que le conseil d'administration de l'aéroport comprend 20 membres et que plus de la majorité des membres représentent les parties et les régions riveraines. Cela donne un certain gage quant à la représentativité et à la prise en compte des différents intérêts. L'AIG rend compte au Conseil d'Etat, qui est le représentant élu de la population, sur toute une série de problématiques (nuisances, horaires, tarifs ou mesure d'insonorisation), lesquelles sont d'une manière générale comprises dans une convention d'objectifs conclue entre l'aéroport et l'Etat. Ce même Conseil d'Etat rend un rapport soumis au Grand Conseil. On comprend donc difficilement ce que cet alinéa peut apporter. Par ailleurs, toute velléité d'expansion foncière est soumise à la validation du Grand Conseil. On le voit donc, c'est une autonomie tout à fait cadrée et maîtrisée qui est celle de notre aéroport. Le problème, dans le cas présent, est que l'initiative impose la soumission et l'approbation d'un rapport au Grand

Conseil. En quoi ce rapport permettrait-il un meilleur contrôle ? Cela contribuerait simplement à politiser les débats et à interférer dans la politique menée par l'aéroport et son conseil, à alourdir et ralentir les décisions, soit un véritable autogoal pour notre aéroport et pour notre canton.

M. Rufener dit que l'UAPG par de l'idée que cette initiative est en partie inutile, dans la mesure où certaines de ses dispositions sont d'ores et déjà respectées ou découlent de la loi. Pourquoi accepter ce texte s'il ne change pas la situation ? À l'inverse, si l'objectif est de limiter l'aéroport dans sa croissance, voire de diminuer son importance, cette initiative est parfaitement nuisible. L'UAPG a de gros doutes quant à sa portée, notamment par les instruments proposés, qui vont de la limitation de la gestion de l'aéroport à la politisation à outrance. Il est évident que les nuisances des riverains ne doivent pas être ignorées. C'est ce que le Conseil d'Etat fait notamment, ainsi que le conseil d'administration de l'aéroport. Il faut aussi rappeler que Genève est un canton-ville (500'000 habitants). Dans ce contexte, la proximité de l'aéroport est un atout, mais aussi une difficulté relative au développement. Très probablement que cette initiative n'aurait pas vu le jour si l'aéroport était à 40 ou 50 minutes du centre-ville dans un no man's land. Parallèlement à ceci, l'autonomie de gestion de l'AIG a amené l'UAPG à dialoguer de manière extrêmement constructive avec celui-ci et son conseil d'administration dans deux domaines. Le premier domaine est celui des conditions de travail sur le site. L'UAPG a pu obtenir un certain nombre de solutions tout à fait satisfaisantes et un certain nombre de garanties que l'aéroport a prises vis-à-vis des prestataires qui louent des surfaces commerciales pour les exploiter. Ceci marche très bien car ils ont pu le faire en dehors de tout cadre politique. Les partenaires sociaux ont une grande expertise en la matière. Le dernier élément, qui est fondamental pour l'UAPG, est que l'aéroport est un très grand pourvoyeur de travaux, pas uniquement dans le cadre de son extension, mais aussi dans le cadre de l'amélioration des prestations qu'il effectue et de l'amélioration des conditions d'exploitation pour que les riverains soient le moins impactés possible. À ce titre, il est important de lui laisser cette marge de manœuvre. Pour des raisons économiques, pour l'attractivité du canton, les emplois, les recettes fiscales et tout ce qui est lié à ces différents éléments, l'UAPG est convaincue que l'aéroport est un instrument absolument indispensable et vital. Ils sont persuadés que toute mesure qui viserait à politiser ceci, voire à empêcher une gestion autonome de qualité, telle qu'on l'a connaît aujourd'hui, serait de nature à mettre en péril la prospérité de notre canton et de notre ville.

M. Slatkine ajoute qu'ils sont bien conscients du fait qu'il faut prendre en compte les nuisances. Aujourd'hui, la technique a évolué et les avions font

moins de bruit. Les trains font des nuisances, or il n'existe pas d'initiative contre le développement du trafic ferroviaire. Il faut regarder l'ensemble des moyens de se mobiliser et ne pas fixer son attention que sur un seul.

Un commissaire (PLR) remarque que l'UAPG est la structure la mieux en lien avec les entreprises, contrairement aux initiants. Ils ont des contacts avec de nombreuses entreprises dans tous les domaines, notamment les multinationales exportatrices. Il demande si l'AIG est abordé comme une question-cadre essentielle.

M. Slatkine répond que cela fait partie des conditions-cadres. Genève doit son rayonnement international grâce à son aéroport. Si Genève n'avait pas son aéroport, non seulement de grosses multinationales ne seraient pas installées dans cette région, mais cela aurait aussi freiné le développement des entreprises locales. L'aéroport contribue à la Genève internationale, qui apporte beaucoup à l'économie, mais aussi à la collectivité publique.

Un commissaire (S) rebondit sur les propos du commissaire (PLR). Il est ravi de l'entendre vanter des conditions-cadres autres que la fiscalité, dont l'AIG fait partie. L'aéroport de Zurich est le hub et l'aéroport de Genève du point à point. Il demande si l'aéroport de Genève perd de l'attractivité face à celui de Zurich.

M. Rufener répond qu'au contraire, il l'a renforcée. Cette condition permet de développer toute sorte d'autres destinations qui répondent à des besoins fondamentaux. Il existe un vol à destination de Bruxelles au départ de Genève. Il est absolument indispensable et fondamental d'avoir toutes ces destinations.

M. Slatkine ajoute que Genève n'a pas la vocation de devenir un hub, ce qui ne serait d'ailleurs pas possible car il existe une seule piste. Genève a quelques liaisons intercontinentales fondamentales (New York, Londres, Bruxelles, etc.). Globalement, l'aéroport de Genève mène une politique qui satisfait non seulement l'économie, mais aussi l'ensemble de la population genevoise.

Un commissaire (PLR) mélange deux sujets, mais qui ont un lien assez direct. Il parle de PF 2017. Le canton de Vaud appliquera un taux unique 13,79% dès 2019. Il demande si venir à Genève depuis Chavannes prend plus de temps que venir depuis Collonge-Bellerive.

M. Slatkine répond que non. Il n'est pas là pour ouvrir un débat sur la fiscalité. Les conditions-cadres sont plusieurs, il n'y en a pas qu'une seule. L'aéroport est un facteur important, comme l'est la fiscalité. Des entreprises à Payerne vont à Genève, mais peuvent se déplacer pour aller sur Zurich.

Un commissaire (S) demande si les vols low cost ne péjorent pas notre commerce de détail.

M. Slatkine répond qu'internet le pèjore plus que les vols low cost, qui répondent à une demande. Avec la montée de l'euro, le tourisme d'achat devient un peu moins intéressant. Il ne pense pas que le développement de l'aéroport nuit au commerce genevois. Il apporte plus de clients, malgré le contexte difficile, qu'il n'en enlève.

M. Rufener ajoute que le commerce transfrontalier pose un problème général, qui n'est pas propre à l'aéroport et qui n'est notamment pas résolu à satisfaction par l'incapacité à faire respecter les règles de douane. Si les conditions-cadres changeaient à Genève, probablement que le commerce local gagnerait beaucoup plus qu'avec la suppression de ces vols low cost.

Un commissaire (UDC) rappelle que les vols n'étaient pas toujours pleins à l'époque. Pour cette raison, l'aéroport de Genève propose quelques vols long-courriers et l'aéroport de Zurich a le rôle de hub. Le low cost est devenu un mot péjoratif. Le commissaire (UDC) rappelle que les vols à destination du Portugal ou de l'Espagne favorisent les visites familiales de certaines communautés de personnes. Il n'y a pas qu'Easy jet qui fait du low cost, même s'il représente 49% du marché local. Il y a aussi Swiss, Airfrance et Lufthansa. Les compagnies doivent s'adapter au marché actuel à travers leur business plan et offrir des prestations. Le trafic sur Londres sert à aller travailler, de même que pour Bruxelles.

M. Slatkine remarque qu'il y a aussi des voyages culturels.

Un commissaire (Ve) demande quel est le statut du commissaire (UDC) au sein de cette commission ce soir car il tient un propos d'administrateur de l'AIG.

Le commissaire (UDC) répond qu'il essaye d'informer la commission. Si celle-ci veut qu'il s'en aille, il propose de voter.

Un commissaire (MCG) demande comment il est possible de résoudre le problème des nuisances de l'aéroport.

M. Slatkine répond que la direction générale de l'aéroport et le conseil d'administration ont parfaitement conscience des enjeux. Il faut réduire les nuisances. La fiche PSIA donne un cadre objectif. L'aéroport prend des mesures. La technologie évolue et les avions font moins de bruit aujourd'hui. La fiche PSIA a été édictée par la Confédération, qui est l'autorité qui cadre cela. L'aéroport investit chaque année des dizaines de millions de francs pour lutter contre le bruit et améliorer la qualité de vie des riverains. On a tendance à exagérer les chiffres. Il a entendu que 90'000 personnes étaient touchées par le bruit de l'aéroport, alors que les statistiques fédérales montrent que, pour toute la Suisse, seules 70'000 personnes sont touchées.

M. Rufener ajoute que les tolérances ont beaucoup changé. L'aéroport est beaucoup moins bruyant que dans les années 70. On se focalise sur l'aéroport, alors que, quand un scooter traverse la ville et fait du bruit, on ne fait strictement rien. La question est de savoir ce que l'on fait et comment. Des douaniers sont là, mais plein de voitures passent la frontière samedi après-midi avec des achats.

Un commissaire (S) demande s'ils partagent le point de vue exprimé par des députés PLR selon lequel, en fonction du contenu de la fiche PSIA, il serait possible de soutenir un contreprojet à cette initiative.

M. Slatkine répond que cette initiative a tendance à enfoncer des portes ouvertes. Il ne voit pas quel type de contreprojet pourrait être fait valoir. Un contreprojet semble être beaucoup de travail, qui coûtera de l'argent et n'apportera pas grand-chose.

Un commissaire (UDC) soutient la demande des commissaires PDC et PLR. Les vols diplomatiques peuvent arriver quand ils veulent à l'aéroport. Il ne serait pas vain de confier au monde diplomatique international les soucis de notre population. Il ne pense pas que l'audition des milieux internationaux soit inutile.

Un commissaire (PLR) remarque que l'art. 191A al. 1 parle bien de l'aéroport « international » de Genève. Avoir une vision du DFAE et de l'ambassade de Suisse pour écouter ce que le monde diplomatique a à dire est intéressant. Quant au fait de se déterminer sur un contreprojet, sa vision est de terminer les auditions avant de décider. Il pense que le sujet est trop important. Il s'agit d'une initiative constitutionnelle.

Un commissaire (S) remarque que les uns et autres donnent des arguments pour refuser cette initiative. Le problème est là. Il pourrait les écouter et les croire s'ils faisaient vraiment une pesée des intérêts, mais ils dévoilent déjà leur position sur le fond. Pour cela, il est convaincu que ce n'est que du prétexte. La semaine prochaine, il demandera un vote sur cette initiative.

Le Président remarque que, sur l'initiative, les positions sont assez claires. En revanche, tel n'est pas le cas sur le contreprojet. Il ne voit pas pourquoi voter maintenant sur cette initiative et plus tard sur un contreprojet.

Un commissaire (S) explique qu'il se réfère à une émission d'il y a deux ans selon laquelle les urbains souffrent du bruit, qui est la pollution dont la population se plaint le plus. C'est dans ce cadre-là que le laboratoire du sommeil a été entendu. Le bruit n'a peut-être pas de conséquences pour certains, mais il en a pour d'autres personnes.

Un commissaire (PLR) remarque que la norme OPair 2012 contraint à un certain nombre d'éléments par rapport aux communes riveraines de l'aéroport.

Un commissaire (UDC) trouve que, chez certains, il y a deux poids et deux mesures. Les Verts sont favorables à deux projets de construction de 1'500 logements. D'un autre côté, dès que l'on parle de nuisance pour le développement de l'aéroport, certains changent leur fusil d'épaule et sont totalement choqués. Il faut être réaliste d'une manière globale.

Un commissaire (Ve) explique que l'audition du laboratoire du sommeil pourrait être regroupée avec celle du médecin cantonal et du SABRA.

### **Audition des communes concernées par la zone de bruit de l'aéroport**

*Audition de MM. Pierre Duchêne, maire de Dardagny, Alain Hutin, maire de Russin, Jean-Dainel Viret, conseiller administratif de Bellevue, Philippe Bossy, maire de Satigny, Cédric Lambert, maire de Versoix, Yvan Rochat, conseiller administratif de Vernier, et Wolfgang Honegger, maire de Genthod*

Le Président informe les personnes auditionnées ce soir que la commission de l'économie a déjà entendu les initiants, la CCIG, l'OFAC et l'UAPG.

M. Rochat explique que chacun ne représente que sa commune. Il rappelle la situation de Vernier par rapport à l'aéroport. Cette initiative a du bon sens. Elle inscrit dans la constitution cantonale un certain nombre de principes, ce qui est le rôle d'une constitution. L'aéroport est un établissement de droit public (al. 1). La politique doit être équilibrée, notamment car il faut tenir compte de l'aspect urbain de l'aéroport (al. 2). Dans le cadre de cet équilibre, il faut limiter les nuisances liées au bruit et les pollutions atmosphériques (al. 3). Il faut rendre compte aux autorités cantonales et communales de la façon dont les objectifs sont planifiés et mis en œuvre (al. 4). Ces quatre principes sont adoptés dans le cadre d'une vision générale et il est bien de les ancrer dans la constitution.

M. Honegger explique que l'aéroport demande du respect envers l'environnement et les communes avoisinantes. Il doit surtout servir à l'économie. Les pertes foncières sont énormes. Dans la commune de Genthod, une centaine d'habitants voient leur terrain se dévaloriser. La commune possède un terrain de 5'000 m<sup>2</sup> qui n'est *de facto* pas constructible avec une perte de 900 chf par m<sup>2</sup>. Cette commune perd des habitants (avant, 260 enfants à l'école et maintenant 140). Chaque fois, l'argument mis en face est le fait que l'aéroport est utile pour les communes. Le PIB à Genève a augmenté depuis 2004 de 31% jusqu'en 2014, mais les passagers de l'aéroport ont augmenté de 90% (et 112% sur l'année 2016). Le bruit court que ces passagers passent leur temps ailleurs qu'à Genève. Est-ce que cette augmentation des trafics a un impact sur les nuitées de Genève ? Dans les dernières huit années, les nuitées



n'ont augmenté que de 1,5% et dans la dernière douzaine d'années de 20%. L'impact touristique des vols low cost, qui augmente les courbes de bruit et limite les droits à bâtir, n'a pas d'impact sur le tourisme. Les gens vont même ailleurs pour s'amuser et dépenser.

M. Viret explique que la commune de Bellevue accepte certains éléments de l'initiative, mais peine à entrer en matière sur les al. 1 et 4. Comme Genthod, elle est la première commune juste après la piste. La commune de Bellevue est extrêmement impactée par l'aéroport, d'autant plus que les courbes enveloppantes de bruit augmentent avec la fiche PSIA et se déplacent même vers le lac. Etant médecin, il est inquiet par rapport à la santé des riverains de l'aéroport. On ne parle jamais de l'impact concernant les oxydes d'azote, les particules fines et le kérosène, qui se trouvent dans l'air dans les communes qui sont sous les avions. Aucune étude n'a été faite car il n'existe pas de station dans ces zones-là. Il ne sait pas s'il n'existe réellement pas de risque pour la santé des habitants. Des études démontrent que le bruit a un impact sur la morbidité et la mort planifiée. D'un point de vue économique, l'avenir pour une commune comme Bellevue sera largement impacté défavorablement. Ils ne parlent pas de la perte de valeur des terrains et de la diminution des concentrations possibles en personnes qui travaillent sur des surfaces de terrain artisanal (une personne maximum sur 100 m<sup>2</sup> dans certaines zones). Il s'interroge sur le développement de l'aéroport. Les retombées économiques sur la région ne sont pas si évidentes et beaucoup de nos valeurs sont exportées dans d'autres pays pour les dépenser. Mis à part les taxes de l'aéroport et les places de travail, qui ne sont pas forcément toutes occupées par des habitants du canton, l'impact de l'aéroport sur l'économie n'est pas si évident. Il se préoccupe beaucoup de l'avenir. Si on considère que le bassin de la population sous la région de l'aéroport correspond à 100'000 personnes, 1/5 de la population est largement impactée par toutes ces nuisances. Il se demande si l'évolution de l'aéroport est réellement justifiée. Il en doute. Les communes de la rive droite ont le sentiment qu'elles sont des victimes de l'évolution de cet aéroport, dont les autres profitent, mais dont elles payent la facture.

M. Bossy partage les propos de M. Viret. Le dernier avion a atterri à minuit passé et le premier avion qui a décollé ce matin en direction de Chancy est parti à 5h58. Il y a eu moins de 6h sans avion cette nuit dernière et plus de 18 départs entre 6h et 7h ce matin (3 minutes par décollage). La projection de l'aéroport est de 90 secondes entre chaque décollage, soit le double de la cadence d'aujourd'hui. La commune de Satigny est légèrement impactée par la nouvelle courbe PSIA. L'initiative est importante pour ses habitants et les alinéas 2 et 3 font l'unanimité. Ce qui intéressant dans cette initiative est qu'elle met en avant le terme d'équilibre. On parle de trafic aérien depuis qu'il

existe une nouvelle aviation qui est le low cost et depuis que la perspective cantonale est de 25 millions de passagers à 2030. Le nombre de passagers était de 17 millions en 2017 : est-ce qu'ils ne coûtent pas plus qu'ils ne rapportent ? Il n'a pas d'élément tangible à ce jour pour répondre à cette question. Le PIB se décale complètement du nombre de passagers. La commission de l'économie du Grand Conseil doit se poser cette question. Aujourd'hui, des discussions se tiennent régulièrement sur plusieurs sujets comme le bruit et les questions foncières. Il faut rechercher un équilibre entre la production de nuisances et ce que les riverains peuvent supporter en termes de nuisances.

M. Lambert signale que les communes riveraines sont peu ou pas représentées dans les instances décisionnelles. Deux communes sont représentées au conseil d'administration de l'aéroport (Meyrin et Grand Saconnex) et s'inquiètent aussi des prévisions de la fiche PSIA, principalement en termes de pollution de l'air et de mobilité. Les communes riveraines sont représentées dans la commission consultative des nuisances de l'AIG, où le Président rend compte au conseil d'administration. On parle beaucoup de ce que l'aéroport peut faire en termes de réduction des nuisances, notamment au sol, mais très peu en vol. Des motions et des résolutions demandent au Conseil municipal de prendre en compte l'augmentation de bruit. Les avancées technologiques seront sans doute significatives. En tant que commune, l'importance dans la gouvernance est que le couvre-feu soit respecté strictement. À Versoix, ils remarquent souvent que des vols arrivent entre 23h et 24h, ce qui est difficile pour la qualité du sommeil des habitants. Ces vols sont souvent dus à des retards de compagnies low cost bien connues. La demande est aussi créée en multipliant les vols touristiques de courte durée. Les discussions autour du PSIA ont réveillé les communes riveraines. Le Conseil d'Etat a tenté de répondre à certaines préoccupations des communes. Il faut avoir plus d'informations sur le bruit ressenti par les habitants. Ils sont extrêmement inquiets sur le mode de croissance de l'aéroport qui fait que, malgré la promesse des avancées technologiques et un meilleur remplissage des avions, le bruit est en croissance.

M. Duchenne explique que la commune de Dardagny est moins concernée par le bruit des avions. Il s'inquiète du fait que cette initiative rentre dans la constitution car il se demande quelle est sa marge de manœuvre. Le seul moyen serait que la Confédération nous donne le contrôle de l'aéroport (le droit est fédéral). La fiche PSIA lui convient. Ce qui est important est de prendre en compte les intérêts entre l'économie, les riverains, la pollution et la mobilité (qui a été prise en compte tard). Une commission se forme aujourd'hui, alors que cela fait trois ans qu'ils ont toujours demandé ce qu'il en était au Conseil d'Etat.

M. Hutin partage le point de vue de M. Duchenne sur l'initiative. Il préférerait que le Conseil d'Etat continue à négocier pour limiter les horaires d'ouverture de l'aéroport à ce qu'ils sont aujourd'hui.

Un commissaire (S) demande comment ils voient le lien entre l'initiative et la fiche PSIA. Le texte de l'initiative ne fait pas de lien direct, mais la fiche PSIA est mentionnée dans l'exposé des motifs. Il demande quel est leur avis sur un contreprojet à cette initiative.

M. Hutin répond que l'aéroport est soumis à la loi fédérale. Il préférerait négocier avec l'Etat une fiche qui soit plus restrictive pour limiter les heures de l'aéroport.

M. Rochat ne sait pas si le canton et la Confédération vont encore discuter beaucoup du projet de fiche PSIA tel que présenté il y a peu. Il serait bien qu'ils discutent, car il semblerait que des marges de manœuvre pourraient encore être trouvées. Dans le cadre du respect de l'initiative par rapport au droit supérieur, le texte prend des précautions en s'inscrivant dans le cadre défini par la Confédération, qui est la fiche PSIA adoptée par le Conseil fédéral et qui fixe le développement aéroportuaire. La consultation est ouverte aux associations et aux habitants (jusqu'à janvier), mais aussi aux communes (jusqu'en mars). Une telle initiative doit formuler un cadre, qui doit permettre une mise en œuvre équilibrée et optimum de la politique aéroportuaire, notamment sur des questions qui ont été relativement peu soulevées ou travaillées (limitation du bruit, pollution, etc.).

M. Honegger répond que l'initiative n'a pas d'impact sur la fiche PSIA. Le Conseil d'Etat pense donner une pseudo-réponse à l'initiative à travers cette fiche, mais ce n'est absolument pas le cas. La fiche PSIA ne traite absolument nulle part des questions touchées par l'initiative. Il est étonné d'entendre ses collègues sur l'al. 1, qui lui semble essentiel. Il veut vraiment s'engager car l'aéroport est urbain. Il est très important que l'aéroport, comme il est situé, soit public. Dans le temps, la question se posait également avec les SIG.

M. Rochat explique que certains seraient plus pour un contreprojet sans les alinéas 1 et 4 et que d'autres pensent que le texte de l'initiative est valable.

M. Viret remarque que, du point de vue du timing, l'initiative n'aura pas vraiment d'impact sur ce qui va se passer avec la fiche PSIA. Dans l'ensemble, ils ne sont pas contents du PSIA. Les courbes de bruit 2020 sont largement plus larges que celles de 2014 ou 2000. L'élargissement de la zone de bruit est considérable. Pourquoi ne pas faire un contreprojet ? Tout ce qu'il est possible de faire pour influencer le développement de l'aéroport dans un sens beaucoup plus raisonnable paraît justifié. Le fonctionnement actuel a du sens, mais il ne

signifie pas qu'il ne faut pas lutter politiquement contre son développement exagéré.

Un commissaire (MCG) demande en quoi cette initiative réduirait la perte foncière due à l'aéroport.

M. Honegger répond qu'il la réduit avec une possibilité de développement raisonnable. Il n'est peut-être pas possible de diminuer les pertes actuelles, mais il est possible ensuite de les limiter. Il faut mettre un cadre autour du développement de l'aéroport, qui doit être raisonnable. Cette initiative permet de maîtriser les pertes.

M. Viret répond que c'est le marché qui accompagne en grande partie le développement de l'aéroport. Cette initiative voudrait que la population s'en mêle de façon à éviter que ce ne soit que le marché qui contrôle le développement de l'aéroport.

M. Rochat remarque que la question des pertes foncières est liée aux courbes de bruit. Plus la courbe déployée est importante, plus les possibilités de pertes foncières dans un temps futur sont importantes. Aujourd'hui, les communes sont confrontées à cela. Le PSIA augmente la courbe et la rétractera ensuite, mais elle restera à un niveau plus grand qu'aujourd'hui.

M. Viret explique qu'un m<sup>2</sup> de terrain en zone villas coûte au minimum 1'000 francs. Avec les zones villas impactées par le bruit, il n'est plus possible que de construire des zones mixtes à 300 francs le m<sup>2</sup> et sans logement.

M. Lambert ajoute que le risque est qu'un jour l'aéroport soit complètement privatisé. Il faut un meilleur système pour les communes.

M. Bossy dit que le Conseil d'Etat écoutait peu les communes. Dès 2015, 44 communes riveraines françaises, vaudoises et genevoises ont signé une lettre au Conseil d'Etat pour faire part de leur inquiétude quant à l'objectif de développement de l'aéroport. Le Conseil d'Etat met en place cette enveloppe de bruit comme résultat et propose enfin une réponse aux interlocuteurs. Le dialogue se fait entre le canton et l'OFAC. L'initiative et les discussions maintiennent une certaine tension pour avoir un certain équilibre.

M. Rochat dit que le fonctionnement de l'aéroport (son caractère de droit public) n'est pas garanti par la constitution. Qui paye commande. Le directeur de l'aéroport, M. Schneider, envisage la piste de la privatisation pour financer les investissements. C'est pour s'opposer à ceci que l'al. 1 a été rédigé.

Un commissaire (Ve) s'interroge sur une solidarité entre la rive gauche et la rive droite. Il remarque qu'ils ont parlé de la perte de valeur foncière liée au bruit, mais pas de celle liée à la pollution de l'air. Il demande si les prises de position sur la fiche PSIA seront rendues publiques.

M. Rochat répond qu'ils découvrent la fiche PSIA et verront ensuite s'ils rendent publique leur position. Sur la solidarité entre rive droite et gauche, il n'a aucune idée. Les Genevois savent réfléchir et peser le pour et le contre. Concernant la perte de valeur foncière, elle n'est pas aussi visible, vérifiable et automatique que par rapport au bruit.

M. Honegger est convaincu qu'il y a un impact, mais il est difficile de le communiquer. La prise de position sera publique.

M. Bossy informe que la prise de position sera aussi publique à Satigny. Sur les deux autres questions, un des enjeux est lié à la méconnaissance de l'aéroport et de son fonctionnement. La mécanique en dessous est moins bien connue. Ce qui est exprimé aujourd'hui fait partie de cette mécanique. Les efforts que la Ville de Genève fait actuellement en termes d'investissements sont absorbés par les dégagements supplémentaires que produisent les avions. L'effet sera nul par rapport au développement du trafic aérien.

M. Hutin dit que la perte sur le foncier impactera aussi les communes qui ont des fondations de droit public pour le logement. Si on touche au patrimoine financier des communes, les rentabilités de ces fondations seront directement impactées. Le préavis qui sera donné par la commune de Russin sera public.

M. Lambert ajoute que les riverains comptent aussi sur leurs élus pour relayer leurs positions jusqu'au 16 mars.

Un commissaire (S) remarque que l'on entend parler de pertes foncières, de nuisances de bruit, de pollution atmosphérique, etc. Il est intéressant qu'une partie de la commission entende que ce n'est pas que des gauchistes écolos qui s'inquiètent du développement de cet aéroport, mais aussi des magistrats communaux. Deux représentants des milieux économiques, qui sont la FER et la CCIG, ont dit que l'aéroport était tellement important pour l'économie et la Genève internationale, qu'il faut se sacrifier et s'accommoder des nuisances.

M. Hutin répond que le low cost n'a pas un impact sur l'économie locale aussi important qu'on le dit. Easyjet a un peu sauvé l'aéroport à un moment critique, mais aujourd'hui on se pose des questions quand des charters arrivent avec des autocars qui repartent. Les taxes de l'aéroport sont moins chères à Genève qu'à Lyon. Si les taxes étaient augmentées, le low cost pourrait peut-être être limité.

M. Lambert ne discute pas de l'importance économique prépondérante de l'aéroport à Genève. Le nouveau directeur de l'aéroport est conscient des problèmes. Les taxes augmenteront de 20% au 1<sup>er</sup> janvier. Ils sont pour cette régulation progressive des nuisances. Les vols low cost sont ceux qui arrivent le plus souvent en retard. Il faut agir pour que la direction de l'aéroport revoie le modèle et que cet équilibre soit mieux rendu opérationnel. Un bassin de

6 millions de personnes utilise l'aéroport aujourd'hui. Il faudrait peut-être le rééquilibrer et que des passagers se rendent plutôt à Lyon, Zurich ou Bâle.

M. Rochat dit que la question du développement économique est intéressante. La commission de l'économie devrait se demander comment optimiser le fonctionnement de l'aéroport de manière à apporter un bon soutien à l'économie et sans aller vers un développement aveuglé selon lequel chaque avion est un bon développement. Entre les années 2000 à 2006, il existait un parallélisme entre l'augmentation du PIB et le nombre de passagers. Ensuite, les lignes s'écartent. Celle du PIB reste plate et celle du nombre de passagers s'envole. Il en est de même avec les nuits d'hôtel. Au début des années 2000, l'augmentation était d'environ 25%. À partir de 2008, elle est de 1,5%, alors que le nombre de passagers défile. La commission de l'économie doit se pencher sur ces éléments. Jusqu'à présent, des millions de passagers ont été accueillis sans se préoccuper de quel était leur apport pour la vie économique genevoise. Derrière ces millions, les nuisances de l'aéroport coûtent aux populations et communes qui voient leur taux hypothécaire revu à la baisse car la valeur de la maison se dégrade. Ces réalités concrètes sont liées à ces dernières années, qui ont été particulièrement péjoratives car ce pilotage n'a pas pu se faire.

M. Lambert donne l'exemple d'une zone villas qui devient une zone d'activités industrielles ou d'activités mixtes. Les propriétaires sont désemparés car ils ont mis leur IIe pilier dans leur maison. Les bureaux d'urbanisme figent le territoire pour 20 ou 30 ans.

Un commissaire (S) explique que des résolutions et des motions ont été déposées dans les Conseils municipaux. Il demande si les personnes qui se plaignent sont majoritaires ou bien uniquement celles qui se plaignent de tout.

M. Lambert répond que ce ne sont pas que quelques personnes qui se plaignent de tout. Le même problème se pose avec le bruit de l'autoroute. Le cumul de nuisances fait que la population dans son ensemble soutient le Conseil municipal dans la rédaction de ses motions, qui sont systématiquement interpartis.

M. Rochat dit que l'association des intérêts de Vernier-Village (AIVV) avait lancé, il y a quelques années, une pétition qui avait récolté 4'000 signatures.

Un commissaire (PLR) dit que le commissaire (S) a présenté une vision caricaturale des auditions de la FER et de la CCIG. Le PIB a diminué en 2008 en raison de la crise financière majeure et du franc suisse fort, qui a impacté lourdement l'économie genevoise. On peut retenir des mots politiques comme la notion d'équilibre à trouver, de dialogue et les préoccupations des riverains.

Il parle des problématiques des entreprises et des contribuables. Dans les milieux économiques, des entreprises sont très préoccupées par avoir une desserte importante, notamment les entreprises exportatrices. Deux entreprises exportatrices dans les milieux de l'horlogerie et de la chimie sont à Satigny. En 2015, Satigny était 13<sup>e</sup> dans la capacité financière des communes et 12<sup>e</sup> en 2017. Il donne aussi l'exemple de Bellevue avec Richemont. Les gros contribuables sont directement liés aux entreprises exportatrices et dépendent beaucoup de cet aéroport dans l'horlogerie, la chimie et la place financière. Genthod était première en 2015 en termes de capacité financière des communes. Russin était quatrième en 2015 et neuvième en 2017 grâce à un contribuable lié à la finance. Il s'interroge sur la consommation locale de vin. La qualité du vin genevois a augmenté de manière massive, mais il faut avoir un pouvoir d'achat suffisant pour acheter des bouteilles. 1 franc sur 5 se réalise à l'exportation et à travers l'aéroport. Le dialogue doit avoir lieu pour trouver un équilibre. Il demande comment les communes gèrent les nuisances, mais aussi les retombées fiscales.

M. Hutin répond que l'effet est contraire entre l'aéroport et le vin. Des Anglais sont venus se soûler aux caves ouvertes, ce qui ne rapporte pas grand-chose. Ils ne sont pas contre l'aéroport, mais veulent que les nuisances soient modérées et que les horaires de nuit soient limités. Les vols low cost n'apportent pas beaucoup à l'économie genevoise.

Le commissaire (PLR) dit que tous vols pour Londres se font en low cost Easyjet.

M. Honegger dit que le vin genevois est bien moins cher que le vin vaudois. Il se demande si les 25 vols à 40 vols par jour à destination de Londres font réellement sens. Tel n'est pas le cas à son avis. Il faut trouver le bon équilibre. La capacité financière de l'aéroport n'est pas utile si la qualité de vie des riverains n'est plus là.

M. Rochat explique que les courbes du PIB et du nombre de passagers continuent à être liées en 2008, mais s'écartent dès 2009. Le phénomène est le même que pour les nuits d'hôtel. L'arrêt du soutien au franc fort par la BNS date de début 2015. La crise du franc fort n'est pas opérante pour expliquer la stagnation du PIB. Il existe un véritable problème entre l'impact économique aujourd'hui de l'aéroport sur l'économie genevoise.

M. Viret dit que justifier la multiplication des vols low cost pour transporter des managers de grandes entreprises genevoises est difficile à affirmer. Avec moins de vols et de low cost, ces managers pourraient encore travailler.

M. Bossy dit que, s'il existait un moratoire des avions entre 22h et 7h, cela ne poserait aucun problème aux riverains. L'offre aéroportuaire fait marcher

l'économie. Elle peut être optimisée. Il ne perçoit pas l'inquiétude des grandes entreprises internationales sur le fait de perdre des capacités de vol en journée. Les quantités de vol à disposition sont bien servies.

Un commissaire (PLR) explique que, selon la loi, il n'est pas possible d'imposer des lignes à des compagnies aériennes. L'inquiétude des entreprises est que, si des mesures sont prises et qu'elles mettent en danger la présence d'Easyjet à Genève, cela créera un traumatisme majeur dans les entreprises exportatrices et utilisatrices de vol. Genève n'est pas un hub et n'a pas de vol long-courrier. Certains disent qu'il faudrait plus de longs vols, mais il n'existe pas de bassin pour cela à Genève et certaines entreprises s'installent à Zurich à cause de cela. Le problème est que, si les compagnies ne peuvent plus qu'offrir 20 vols par jour pour Londres, elles risquent de disparaître.

M. Hutin répond que les contribuables sont aussi sensibles à la condition de vie dans leurs communes et ne sont pas pour une augmentation massive du nombre d'avions, même les gros contribuables dans les milieux financiers. Ils ne demandent pas une fermeture de l'aéroport, mais seulement que l'ouverture soit raisonnée, surtout en termes d'horaires.

M. Bossy rappelle que 20 avions se trouvent dans la tranche 22h-23h et 10 avions dans la tranche 23h-24h. Ils parlent uniquement de ces unités-là et pas de toute la masse de l'exploitation.

Un commissaire (PDC) remarque que personne n'a souligné le fait que l'aéroport perdait son autonomie à l'al. 1.

M. Hutin répond qu'il est pour que l'aéroport reste un établissement public autonome.

M. Rochat dit que le texte l'initiative n'empêche pas son autonomie. L'aéroport est aujourd'hui autonome sans que la constitution le dise.

Un commissaire (PLR) dit que l'on parle de gouvernance. Le but de cette initiative est d'avoir une meilleure gouvernance. La loi sur l'aéroport tient une définition précise du conseil d'administration. Si on prend la lecture précise de la composition du conseil d'administration dans la loi (art. 7), beaucoup de travail peut être fait. La gouvernance devrait représenter les intérêts de tous. Le problème est que la croissance de l'aéroport doit être accompagnée. Cet accompagnement a été fait avec la fiche PSIA. La volonté exprimée est simple. Les horaires de nuit ont été expliqués plusieurs fois par le Conseil d'Etat. Il a été dit que l'aéroport de Genève cherchait à se rapprocher de celui de Lyon. Skyguide a pour mandat de gérer le trafic aérien jusqu'à Grenoble. La collaboration existe et la gestion du trafic aérien se fait depuis Genève. Il est important de garder l'autonomie telle que décrite dans la loi. Le processus démocratique fonctionne. Il aimerait avoir une précision. Chaque DB



supplémentaire entraîne une perte immobilière de -0,7%. S'il y a plus de mouvement avec moins de bruit, la norme plancher descendra. Il se demande si le chiffre de -0,7% sur le foncier est constaté. Selon lui, le prix de construction en zone de développement ne change pas car il est fixé par l'office du logement. Il se souvient que la commune de Dardagny s'était opposée à la définition d'une zone de bruit en raison de ses activités agricoles. Il demande si le problème de bruit est aussi lié à l'aéroport. Pour les communes au bord du lac, l'aéroport a un impact, mais il en est de même des CFF. Il demande s'ils sont membres de la commission consultative et comment se passe la préparation des séances.

M. Duchenne répond que le problème à Dardagny n'est pas uniquement lié à l'aéroport. Le degré de sensibilité a été changé pour prévoir l'avenir. Concernant la commission consultative, il existe une association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport (ATCR-AIG).

M. Lambert dit que l'impact en termes d'aménagement du territoire de l'aéroport couvre un territoire beaucoup plus grand que les autres infrastructures comme l'autoroute ou le train. À part la protection liée à l'enveloppe de l'immeuble, il n'existe pas de protection de l'infrastructure elle-même. Le contrôle de la nuisance n'est pas le même par rapport au bruit aérien. Ils sont présents à la commission consultative.

M. Rochat explique que la perte de valeur foncière était de 1% par DB. Ces chiffres ont été calculés à l'issue d'une étude européenne faite en 2005, pas seulement sur Genève. Si la courbe augmente, la valeur locative des nouveaux immeubles baisse. 50 DB est la limite où le bruit d'un avion gêne. Par exemple, les Avanchets ont une courbe d'environ 50 DB. L'OCSTAT peut certainement sortir des statistiques intéressantes sur ces questions, notamment sur le prix des loyers par région géographique. Concernant le travail fait par la commune, il aimerait qu'elles se réunissent en caucus avant chaque réunion de la commission consultative, mais c'est en dessus de leur capacité. Il existe une association de 22 communes genevoises, vaudoises et françaises (ATCR-AIG) qui sert de lieu d'échange entre les communes, notamment pour le PSIA. Ils ont lancé une lettre ouverte aux autorités qui a rencontré l'assentiment de 44 communes.

Un commissaire (PLR) demande si l'éventuelle dégradation financière est prise en compte par l'office du logement et que les communes ont des marges de négociations. Les nuisances demanderont plus d'investissements dans le plan financier

M. Rochat répond que, s'ils sont en dehors des valeurs limites, il n'y a pas de projet. Il n'a aucune idée car il s'agit de plan financier de privés. Les risques

majeurs sont surtout vers le PAV. Il n'est pas sûr que les surcoûts soient énormes, car ce sont plus des éléments comme l'orientation des fenêtres

M. Viret dit qu'il est possible de construire en DS II. Mais, en DS III ou IV, le terrain est inconstructible. 0,7% ne correspond pas à pas grand-chose par rapport à cela, mais il faut aussi tenir compte du fait que les courbes sont élargies avec la fiche PSIA.

M. Honegger dit que l'aéroport de Zurich a beaucoup plus de passagers, mais est moins impacté que Genève car il a 3 pistes.

Un commissaire (UDC) est interpellé par leurs remarques liées au développement économique. Moins d'un quart des usagers viennent de Genève. Un poste de travail sur 7 ou 8 dans le canton est directement ou indirectement lié à l'aéroport. S'il entend leurs remarques sur le bruit entre 22 et 24h, ce sont des remarques directement liées aux compagnies low cost et au modèle économique qui font que les avions tournent. Il demande si leurs remarques ne sont pas liées au type d'avions et au trafic de compagnies aériennes connues.

M. Hutin répond tous les avions pendant la nuit les dérangent, peu importe la compagnie. Ce qui importe est le bruit et la gêne pour les habitants, qui sont plus impactés à Vernier.

M. Honegger remarque que l'amende pourrait être plus élevée en cas de vol tard le soir afin de diminuer les retards.

Une commissaire (EAG) informe que l'al. 1 du texte de l'initiative ne modifie strictement en rien l'autonomie de l'aéroport car la LOIDP a été votée il y a deux mois et précise à l'art. 4 al. 2 let. a ce qu'est une institution de droit public, et dit bien qu'il s'agit d'une entité autonome. Il faut mettre ce statut dans la constitution pour éviter qu'il soit mis en péril à l'avenir.

Elle s'interroge sur les dispositions de l'OMS concernant la santé des riverains de l'aéroport et qui préconisent 8 heures de repos. Elle est étonnée que cette norme ne soit pas respectée.

Le Président se rend compte qu'il y a un vrai problème de communication. Les 25 millions de passagers ne sont pas un objectif en tant que tel, mais ce qui est prévu par Intraplan, une entreprise qui s'occupe d'autres aéroports en

Europe et s'est assez peu trompée. La fiche PSIA n'est pas une volonté du Conseil d'Etat. L'augmentation de 4,8% de vols ces dernières années diminuera à 3,3%. Il demande si ce qui compte pour les riverains est les passagers ou le nombre de vols.

M. Rochat répond qu'il s'agit principalement du nombre de vols. Le nombre de passagers pose la question de la mobilité.

Le Président explique qu'entre 2002 et 2014, le PIB a augmenté de 38%. Le nombre de passagers a augmenté de 90%, par contre le nombre de vols n'a augmenté que de 13,9%. Pour avoir un débat cohérent, il faut aussi dire ceci et que le nombre de vols n'augmentera d'ici 2030 que de 41% pour une augmentation du nombre de passagers de 190% en 2004 et 2030. Le nombre de vols augmentera moins à coup sûr que le PIB en 2004 et 2030. Concernant les taxes d'aéroport, il n'existe malheureusement pas de marge de manœuvre. Elles doivent couvrir exactement le coût de ce que représentent pour l'aéroport l'atterrissage et le décollage. Il demande s'ils sont tous conscients que la perte de valeur par rapport au bien foncier est due à la présence de l'aéroport et de ses nuisances. Il demande s'ils estiment que le départ d'Easyjet aurait un impact moindre que celui qu'a eu l'aéroport ces dernières années. L'aéroport de Genève n'a donné aucune dérogation pour des vols entre minuit 30 et 6h matin en 2016. Il y en a eu 73, dont 63 sont des vols sanitaires, sur lesquels l'aéroport n'a strictement aucune marge de manœuvre. Sur les vols entre minuit et minuit 30, l'aéroport n'a pas non plus de marge de manœuvre, car l'avion a le droit d'atterrir en payant une taxe (134 vols en 2015). Chaque année, la commission de l'économie traite du rapport d'activités de l'aéroport rédigé par le Conseil d'Etat. Il invite les communes riveraines à demander une audition si elles le souhaitent. Il demande, si l'initiative entre en vigueur, s'ils pensent que ce qui pourra être fait permettra d'avoir un deuxième débat qui apportera quelque chose en plus que celui qui est déjà fait sur le rapport d'activités.

M. Hutin répond qu'il n'est pas du tout convaincu que l'initiative apporte une réponse aux questions qu'ils se posent. Il faut avoir un levier. Il faut augmenter les discussions sur la fiche PSIA et absolument arriver à faire respecter les horaires de l'aéroport. L'AIG a une marge de manœuvre car il est possible d'augmenter les taxes. Pour Easyjet, Genève est plus important comme destination que d'autres.

M. Rochat demande de reformuler la question sur le foncier.

Le Président demande si, entre 2002 et aujourd'hui, l'impact de la baisse de valeur sur le foncier est vraiment dû à l'aéroport. Il a l'impression que la valeur d'une villa a augmenté de 30%, et ce malgré l'augmentation de l'activité de l'aéroport. L'activité de l'aéroport peut avoir une incidence en valeur absolue, mais, le marché étant ce qu'il est, il compense largement la perte de valeur par rapport à la perte éventuelle.

M. Honegger répond qu'une maison qui coûte 1 ou 2 millions se vend toujours. Les grandes propriétés avec 3'000 ou 4'000 m<sup>2</sup> ne se vendent plus (55 millions de francs avant et maintenant 25 millions).

Le Président comprend qu'il parle de très grandes propriétés qui s'adressent à une très petite part de la population.

M. Rochat n'est pas certain que, dans les zones villas du nord de Vernier-village, les prix aient augmenté et explosé lors des transactions. Dans les secteurs soumis au bruit aéroportuaire, les propriétaires ont perdu leur droit à bâtir tant que l'aéroport continuera à faire autant de bruit.

Le Président demande si le décollage touche une population plus grande que l'atterrissage.

M. Rochat répond qu'un atterrissage n'est pas silencieux.

M. Hutin explique que le décollage fait un bruit plus violent mais court, tandis que l'atterrissage fait un bruit moins violent mais long.

Le Président remarque que tous les vols entre 22h et 6h comptent pour dix fois plus dans la courbe de bruit qu'un vol dans la journée. L'intérêt de l'aéroport est aussi de diminuer au maximum ces vols.

M. Rochat dit que trois vols après 22 heures sont clairement identifiés comme étant possibles dans la fiche PSIA. Aujourd'hui, les seuls vols qui décollent après 22 heures sont des retards. Ce rajout des trois vols est clairement une dégradation des conditions de vie pour les riverains.

Le Président remarque que beaucoup de vols long-courriers décollent entre 22h et 24h.

### **Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DES, accompagné de M. Patrick Baud-Lavigne, directeur de cabinet**

M. Maudet informe que le Conseil d'Etat s'oppose à cette initiative, qui est déraisonnable sous l'angle du niveau auquel elle se place, soit au niveau constitutionnel. Il est déraisonnable de modifier la Constitution sur ce sujet car l'initiative manquera totalement son but. Sans être qualifiée véritablement de dangereuse, elle peut, à certains égards, être nuisible, notamment à l'al. 3. Cette initiative peut générer beaucoup de malentendus et d'insécurité juridique. Le Conseil d'Etat recommande vivement de la rejeter sans lui opposer le moindre contreprojet.

L'alinéa 1 définit l'AIG comme « *un établissement de droit public* ». Ce n'est donc plus un établissement *autonome*, ce qui est véritablement problématique. Il perçoit un aspect un peu « revanchard » suite au vote relatif au transfert d'actifs il y a une dizaine d'années. Le peuple genevois a consacré l'autonomie de l'aéroport. Il est fondamental que son autonomie puisse être confirmée. L'al. 1 illustre bien la difficulté de faire une lecture claire de ce que pourrait être ce nouvel article constitutionnel. Lorsque les initiant sont poussés

dans leur retranchement, on peine à comprendre leur positionnement par rapport à l'autonomie. Veulent-ils poser la question d'une éventuelle privatisation de l'aéroport ? Est-ce que la question est de refaire de l'aéroport un service de l'Etat ? Ce n'est pas très clair. Pour le Conseil d'Etat, il est évident qu'il n'y a pas de privatisation de l'aéroport à l'ordre du jour. Les aéroports les plus performants aujourd'hui sont publics, comme celui de Singapour. Si l'objectif de cette initiative est de privatiser l'aéroport, elle pose de toute évidence mal le problème. L'Etat garde la maîtrise de la totalité du capital de l'aéroport, mais il lui faut une certaine autonomie pour déployer ces effets. Cet alinéa est illustratif du côté revanchard et politique mal assumé de l'initiative, qui revient sur un vote pourtant clair du peuple il y a dix ans.

L'alinéa 2 est aujourd'hui vidé de sa substance car le PSIA permet de répondre à cette question. Le Conseil d'Etat n'a pas attendu les initiants pour se poser cette question. Au Conseil d'Etat, MM. Hodgers, Barthassat et lui-même forment la délégation pour le PSIA. Depuis le début de la législature (cf. discours du 10 décembre 2013), le Conseil d'Etat a mentionné l'un des objets de celle-ci, qui est d'obtenir le meilleur équilibre entre l'aspiration légitime des milieux économiques, la réalité vécue par les riverains et les perspectives de développement de l'aéroport. Tout cela est cadré par le PSIA. La situation était compliquée avec la Confédération. Ils ont créé des instruments pour limiter les nuisances, mais aussi les réduire à l'horizon 2030 pour éviter de nuire à nos droits à bâtir dans la région et offrir véritablement une réponse aux préoccupations légitimes des riverains. Ce système de courbes de bruit est contraignant. Il est rythmé et scandé dans le temps. L'amélioration technologique peut déjà être perçue aujourd'hui. Easyjet et Swiss représentent deux tiers de la flotte de l'aéroport et leurs aéronefs seront entièrement renouvelés d'ici 2020 pour Swiss et 2025 pour Easyjet. Sur l'al. 2, le PSIA répond à l'essence même du compromis trouvé avec la Confédération, à savoir (3) : 1. La diminution des courbes de bruit. 2. La confirmation de ce que le Conseil d'Etat a toujours voulu, qui est l'interdiction d'usage de la tranche 5-6h du matin, possible à teneur de la loi fédérale, mais qui n'est pas souhaitée. 3. L'exploitation qui cesse à minuit. Le PSIA prévoit aussi une atténuation de la tranche 22h-24h, notamment avec les incitations à n'employer plus que des aéronefs de la dernière génération. Pour le Conseil d'Etat, le PSIA répond à cette préoccupation exprimée dans l'al. 2. Il permet aussi de mettre en œuvre toute une série de contrôles réguliers. Il rappelle que c'est la Confédération qui octroie la concession de l'exploitation de l'aéroport. L'al. 2, quand bien même il poserait une bonne question, n'amène pas la bonne réponse en termes d'échelle.

S'agissant de l'alinéa 3, si l'Etat doit prendre « *toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien* », alors il faut fermer l'aéroport. Les interprétations peuvent être diverses et variées, mais cela revient à fermer l'aéroport. À entendre les initiateurs, le Conseil d'Etat se ficherait de la protection de la santé et de l'environnement, alors qu'il a adapté la stratégie énergétique 2050 et un plan climat qui inclut précisément ces notions. Cet alinéa est choquant aussi car il ne fait pas la balance : M. Barthassat incarne la politique environnementale, M. Hodggers la politique d'aménagement et lui-même incarne la politique économique, dont il n'est aucunement fait mention. Il demande pourquoi la politique économique devrait être moins bien considérée dans un article constitutionnel.

L'alinéa 4 est problématique car il fait croire que l'Etat a la maîtrise totale de l'aéroport. Or, la compétence est fédérale. Une concession fédérale est en effet octroyée. La compétence n'est en tout cas pas cantonale et encore moins communale. Les règles de l'aviation civile sont aussi dictées par des contingences européennes. Ce n'est pas l'aéroport qui choisit les compagnies sur son sol, mais l'inverse. Cette initiative est dangereuse, crée une insécurité juridique car tout est mélangé. Le Conseil fédéral fixe la politique aéronautique suisse. Il a fixé l'objectif de répondre à la demande. L'AIG est une infrastructure d'importance nationale. La Confédération octroie une concession à l'AIG et le PSIA fixe le cadre. Le Conseil d'Etat n'a pas la maîtrise totale de cette infrastructure, quand bien même l'Etat en est propriétaire à 100%.

Le Conseil d'Etat craint une insécurité juridique introduite par une norme qui laisse la place à beaucoup d'interprétation et tend à faire croire – on le voit bien dans les débats – qu'il serait le seul maître à bord. Il rappelle que le Grand Conseil a voulu un contrôle direct de l'aéroport avec un représentant par parti. Il doit y avoir non seulement tous les partis autour de la table, mais aussi les représentants des communes et de la France. Le conseil d'administration comprend 23 membres, qui, tous, en leurs qualités respectives, contribuent à la bonne gouvernance de cette institution. On a également la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA), dans laquelle les associations sont très représentées et écoutées. Dans la mise en œuvre du PSIA, ils peuvent envisager de confier à cette commission des tâches. Pour le Conseil d'Etat, c'est le PSIA qui fonde aujourd'hui très clairement l'action intelligente sur la limitation des nuisances. Le processus de consultation se terminera en mars prochain. Le Conseil fédéral tranchera ensuite. Il faudra ensuite procéder aux modifications législatives et réglementaires, ainsi qu'adapter la convention d'objectifs. Le Conseil d'Etat pense qu'il aura ainsi atteint les objectifs que postulent une partie des initiateurs

et l'ambition de faire de l'AIG une infrastructure qui continue à peser un certain poids, mais à chercher aussi un certain équilibre entre la qualité de vie des riverains et de la région.

Sur la forme, à ce stade, le Conseil d'Etat ne voit pas l'utilité d'un contreprojet. Le seul alinéa un tant soit peu pertinent est le deuxième, mais l'objectif est déjà atteint avec la fiche PSIA, qui est le contreprojet indirect. Cette initiative est d'ores et déjà dépassée car une partie de ceux qui l'ont déposée, à savoir les milieux proches de Noé 21, alléguaient que les estimations prévues du nombre de passagers étaient fausses et qu'il y aurait 17 millions de passagers en 2030. Or, ce nombre est déjà aujourd'hui dépassé. Les prémisses sur lesquelles repose l'initiative sont erronées. Cette initiative ne tient absolument pas compte de toutes les démarches environnementales qui ont été entreprises à l'aéroport ces dernières années. Il est plus opportun de rejeter purement et simplement cette initiative et de se baser sur de vrais instruments, qui permettent aujourd'hui de considérer le développement harmonieux et équilibré de cette infrastructure vitale pour le canton.

Une commissaire (EAG) a l'impression de n'avoir pas lu le même texte. Elle a tenu dire qu'il s'agissait de supprimer l'aéroport et de porter atteinte à son fonctionnement, alors que l'initiative ne demande que de limiter les nuisances. La lecture du Conseil d'Etat est sévère est étonnante. Il dit qu'il n'est fait aucune mention de l'économie, alors que l'al. 2 dit clairement que « l'Etat (...) recherche un équilibre entre son importance pour la vie économique (...) ». Il s'agit de la population qui habite à proximité de l'aéroport et en fait les frais au quotidien. Il existe un certain nombre de compétences cantonales et il est nécessaire de répertorier les besoins de la population locale. M. Maudet a dit que l'inscription de l'al. 1 dans la Constitution enlèverait l'autonomie de l'aéroport. Or, l'art. 4 al. 1 let. a LOIDP définit précisément ce qu'est une institution de droit public : « entité *autonome* décentralisée créée pour effectuer des tâches d'intérêt général et instituée par la législation cantonale ». Elle ne comprend pas qu'il accrédite ce mythe, selon lequel une institution publique n'est pas un établissement public autonome - ce qu'il est de fait par la LOIDP. Ce texte a sens de vouloir inscrire un certain nombre de principes dans la Constitution et des principes qui visent un certain équilibre. Elle peine à comprendre sa position sur le texte de l'initiative et son regard, qui ne correspond ni à l'intention des initiants, ni à la réalité légale de ce qui est proposé.

M. Maudet répond qu'ils ont des lectures différentes. En ne mentionnant pas expressément à l'al. 1 le caractère autonome de l'aéroport, l'initiative porte atteinte à son autonomie. Il invite la commissaire de (EAG) à relire l'al. 4 et lui demande si elle a véritablement le sentiment que l'autonomie est consacrée

à l'aéroport. La perception du gouvernement n'est pas un renforcement de l'autonomie, mais une atteinte. Entre la Constitution et une loi, il existe une certaine différence. Si la Constitution consacre une réduction de l'autonomie, le gouvernement ne l'apprécie pas. La lecture qu'il fait des al. 1 et 4 est clairement une atteinte à l'autonomie. La Constitution l'emporte sur les lois. L'al. 4 donne furieusement l'impression d'un recul sur l'autonomie. Sur les questions économiques, il est important que l'al. 3 mentionne également l'importance de la vitalité économique de l'aéroport. Certes, cette notion est mentionnée à l'al. 2. Ces questions illustrent la façon dont l'initiative est construite ; elle peut dire tout et son contraire. L'al. 4 referme méchamment la dimension de l'autonomie, si tant est qu'elle peut être admise à l'al. 1. Cette initiative ne semble pas extrêmement dangereuse. Elle génère de la confusion pour des initiants qui ne sont pas allés au bout de leur logique.

Un commissaire (S) remarque que l'actuel conseil d'administration est composé de beaucoup de membres du PLR, mais qu'il s'agit d'un autre débat. Il demande si le PSIA sera traité par le Grand Conseil.

M. Maudet répond négativement. La partie prenante est l'exécutif, soit le Conseil d'Etat. Le PSIA est soumis à un vaste processus de consultations (associations, particuliers, communes) et repart ensuite à l'OFAC, qui fait une synthèse et soumet le projet final au Conseil fédéral pour approbation.

Le commissaire (S) dit que son autre question concerne les zones bâties qui se trouvent près des zones d'atterrissage et de décollage. Il demande si ces zones sont constructibles sur dérogation, mais qu'aucune dérogation n'est accordée. Il n'a pas compris si le fait de ne pas permettre de construction est une volonté communale ou cantonale.

M. Maudet répond que M. Hodgers serait mieux à même de l'expliquer, car ce sont ses services qui ont réalisé le projet. Il y a la piste et la courbe. Tout porte sur l'épaisseur de la courbe au jour J, qui doit se réduire d'ici 2030. Les droits à bâtir perdus sont extrêmement importants sur les terrains nouvellement constructibles ou encore non construits (il ne parle pas ici du déjà bâti). Une série d'immeubles sortira de la dimension « courbe ». Pour ne pas obérer la capacité de construire à l'horizon 2030, l'Etat octroie, sous condition résolutoire, l'autorisation de construire. Il faut démontrer que la tendance est bonne et que, petit à petit, la courbe se réduit.

Le commissaire (S) demande ce qu'il en est de la zone qui reste dans la courbe.

M. Maudet répond qu'il y a une zone mixte et une zone totalement inconstructible. Ils ont dépensé 90 millions de francs pour l'aéroport pour des mesures d'insonorisation ces dernières années. Dans certaines communes, des



habitants récents forment un droit à une indemnisation alors qu'ils savaient très bien que la situation de l'aéroport est celle qu'elle est. Plusieurs catégories de personnes sont concernées par des mesures de protection. L'idée de manœuvre est de travailler d'abord sur les marges dégagées entre la grande courbe et la petite courbe envisagée à l'horizon 2030. Une part sera incompressible.

M. Baud-Lavigne explique qu'entre 2000 et 2017, ils se basaient sur les courbes 2000. En réalité, les courbes de 2000 ont été largement dépassées et c'est pour cela qu'on a l'impression aujourd'hui qu'un bond énorme est fait en termes de bruit, mais il sera réduit. La réduction se mesure entre le bruit effectif aujourd'hui et la courbe pour 2030. Durant 2000 et 2014, les courbes n'ont pas été actualisées. Légalement, l'administration n'a pas d'autre choix que de se baser sur les dernières courbes approuvées (en l'occurrence, en 2000).

Un commissaire (S) est déçu de la prise de position du Conseil d'Etat, notamment sur l'al. 3. L'al. 2 parle d'un équilibre entre la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances. L'al. 3 ne reprend pas la notion d'économie, qui se trouve déjà dans l'al. 2. Depuis que l'on parle de cette initiative, l'aéroport n'a jamais autant parlé environnement, stratégie durable et de tout ce qu'il fait pour limiter les nuisances. M. Maudet dit encore ce soir que l'aéroport fait énormément et qu'il modernise sa flotte pour réduire les nuisances. Ainsi, l'aéroport fait presque ce que l'al. 3 demande. Quand l'aéroport le fait de son propre chef, M. Maudet vend ceci comme étant magnifique, mais, quand une initiative le demande, il la vend comme quelque chose de monstrueux. La commission a entendu il y a deux semaines des Conseillers administratifs de communes impactées par les nuisances de l'aéroport. Ils ont parlé de pertes foncières importantes, de droits à bâtir perdus, de nuisances sonores qui ont des incidences sur la santé des riverains, etc. La réponse du Conseil d'Etat est un peu « circuler, il n'y a rien à voir ».

M. Maudet répond avoir précisément expliqué que le contreprojet indirect de cette initiative est les actes de début de législature et le PSIA. Bien avant ne serait-ce que la mention potentielle de l'existence d'une initiative, le Conseil d'Etat a pris les devants. Longtemps, l'aéroport était considéré comme une fin en soi, mais il y a eu un changement. La considération de l'aéroport pour les questions environnementales est un véritable tournant. Ce texte n'a rien à faire dans la Constitution. Ce n'est pas la Constitution qui fixe le cadre, mais le droit fédéral. De plus, si l'on commence à mettre toutes les infrastructures importantes avec leurs objectifs environnementaux dans la Constitution, on n'en finit plus. Il estime avoir répondu aux Conseillers administratifs. L'objectif concret, mesurable et quantifiable de ces deux courbes est une réponse concrète. Aujourd'hui, l'enjeu principal pour l'aéroport, pour les autorités, pour les autorités propriétaires et le canton n'est pas l'aéroport en

tant que tel, mais l'énorme problème de mobilité et d'accès qu'il y a autour. Depuis 2004, aucune place de parking n'a été construite. Quand l'aéroport connaît un tel développement, cela pose problème. L'AIG est en ratio l'aéroport qui a le plus petit nombre de places de parking par rapport au nombre de passagers. L'offre en transports publics a été massivement augmentée. À ce jour, pour aller d'Evian à Pékin, il faudra changer de train à la gare Cornavin, qui offrira une liaison directe. En revanche, il n'y aura pas de liaison directe depuis l'aéroport. C'est un paradoxe. L'initiative ne dit rien de cela et se concentre à tort sur la seule infrastructure. En réalité, le problème principal est celui de l'accessibilité.

Le commissaire (S) dit que les associations de mobilité durable sont effectivement pour rénover le tunnel du Furet. Il s'interroge sur l'exposition du nombre de vols et de passagers, ainsi que la perspective de 25 millions de passagers en 2030. Cette explosion de passagers n'est liée ni au PIB, ni au nombre de nuitées. Il demande si l'aéroport doit étendre son offre pour répondre à la demande et s'il n'a pas l'impression qu'à un moment donné, avec les vols low cost, l'offre ne crée pas une partie de cette demande.

M. Maudet explique que seulement 15% de la saturation aux abords de l'aéroport est due à l'aéroport lui-même. Pour répondre à la question, il rappelle que le nombre de mouvements n'est pas la même chose que le nombre de passagers. En moyenne, ces trois dernières années, la progression des mouvements était de 0,54%. Cette progression est aujourd'hui vraiment découplée de l'augmentation du nombre de passagers. Il est important de le signaler, car c'est ce qui permet au Conseil d'Etat d'être crédible lorsqu'il dit que le volume de la courbe diminuera. À la question centrale de savoir si on veut ou peut répondre à la demande, la réponse est non. Il faut faire des choix. C'est toute la logique de l'enveloppe de bruit et des horaires. Par exemple, pour un décollage entre 22h et minuit, l'aéronef est largement péjoré en termes de calcul des courbes de bruit. L'aéroport instaure des surtaxes si les compagnies emploient des aéronefs polluants dans ces heures-là. Il faut faire des choix sur les technologies et les destinations. Ce n'est pas un problème de low cost. Tout le monde ne prend pas Easyjet que pour faire la fête à Barcelone. Beaucoup d'hommes d'affaires prennent Easyjet pour se rendre à Londres. Il faut procéder à un subtil dosage. La Suisse est liée par un accord bilatéral et, si les compagnies veulent pouvoir opérer sur un aéroport, c'est l'OFAC qui donne son accord. Il faut pouvoir les accueillir car c'est aussi la concurrence qui stimule l'offre.

Le commissaire (S) dit qu'il a en partie raison pour les low cost. Easyjet propose entre 80 et 90 destinations. La plupart restent des destinations de tourisme et loisir.

M. Baud-Lavigne répond que l'on prend souvent l'exemple de Londres il représente 2 millions de passagers sur 17 millions. Ce flux a même tendance à s'accroître depuis le Brexit.

Le commissaire (S) demande si l'aéroport devrait faire des choix afin de ne pas arriver à 25 millions de passagers d'ici 2030.

M. Maudet répond négativement. 25 millions ce n'est pas un objectif, mais un calcul. Un des moyens pour essayer de maîtriser ceci, mais qui n'a pas fonctionné, était d'acheter l'aéroport de Lyon. Avec le développement de la région et l'épine dorsale pour l'ensemble de l'économie romande, l'enjeu de 25 millions de passagers est à notre portée.

Le commissaire (S) dit que, si on demande aux gens s'ils veulent que les magasins soient ouverts 24h/24h, certainement que la réponse fournie par une entreprise comme Intraplan sera que oui. Pour s'adapter à la volonté, il faudra alors ouvrir tout le temps. Il demande s'il est possible d'avoir la même réflexion sur le fait de répondre à la demande des clients du commerce de détail et répondre à la demande des passagers de l'AIG.

M. Maudet répond que la question du bassin de chalandise et de qui décide se pose. La différence avec le commerce est que la loi fédérale prévoit que les cantons sont maîtres chez eux. Le Conseil d'Etat s'est rendu devant le Conseil fédéral pour lui dire que répondre à la demande effrénée n'allait pas et proposer des éléments de contraintes dans le cadre du PSIA.

Environ 800 millions d'investissements sont consentis ces prochaines années et sont essentiellement orientés sur l'amélioration de la desserte qualitative. Avec le système choisi, ils sont contraints de faire des choix, ce que l'initiative ne favorise pas.

Le commissaire (S) dit que les deux grands facteurs de concurrence du commerce de détail genevois sont la France voisine et le tourisme d'achat, ainsi qu'internet. Il demande si les 17 millions de passagers forment une concurrence ou non au commerce de détail genevois en allant s'acheter des vêtements en Europe.

M. Maudet répond négativement. Le problème de concurrence est la vente par correspondance. Il rappelle l'annonce faite (alléguée mais pas vérifiée) entre la Poste (entreprise suisse) et Amazone (entreprise allemande) pour avoir des tarifs préférentiels. C'est un vrai enjeu. Il n'existe pas d'endroit qui marche mieux le dimanche que la gare Cornavin et l'aéroport.

Le commissaire (S) explique que le discours sur les vols low cost qui favorisent le tourisme d'achat prend de l'ampleur.

Un commissaire (UDC) remarque que l'apport de l'aéroport pour l'économie du canton est clair. Certains magistrats PLR de communes voisines ont très clairement dénoncé non pas l'aéroport en tant que tel, mais certains types d'activité, notamment les vols low cost utilisés par des personnes n'habitant pas dans la région. En effet, seuls 20 ou 30% auraient une activité économique quelconque à proximité de l'aéroport. Il faut leur donner une réponse. Il demande si le Conseil d'Etat a la volonté d'influer à Berne sur le type de choix de développement et d'activités.

M. Maudet dit que la réponse est donnée dans le PSIA, qui est le meilleur contreprojet indirect à cette initiative. Il est logique que les magistrats communaux soient mis sous pression par la population. La question de l'attache partisane est secondaire. Il relève un élément erroné dans les propos du commissaire (UDC). À Genève, contrairement à Zurich, 95% des utilisateurs de l'aéroport proviennent de la région. L'AIG n'est pas un hub. À Zurich, 35% des gens ne font que passer. Certes, la région est celle du très grand Genève avec 6,5 millions d'habitants. Nous avons aussi une responsabilité internationale. Il comprend la position des magistrats communaux. La situation n'est pas nouvelle. La réponse légitime est donnée à travers le PSIA.

Un commissaire (PLR) pense qu'il est important que M. Maudet dise si, dans ses contacts avec les entreprises, la desserte aérienne est mentionnée parmi les facteurs d'attractivité. Les magistrats communaux sont élus par les riverains et défendent leur cause. Le Conseiller administratif de Bellevue était gêné car, sur sa commune, se trouvent le siège de Richemont et de Lombard Odier, entreprises pour lesquelles l'aéroport est un besoin vital.

M. Maudet dit que l'aéroport est bien sûr un facteur qui est évoqué lors des discussions avec les entreprises. L'attractivité du site genevois est très tributaire de son aéroport et de la qualité de la desserte. Meyrin comprend 25'000 habitants et le nombre d'emplois est le même. Cette commune bénéficie à plein de sa proximité avec l'aéroport. L'élément clé pour notre cité, encore plus que l'économie, est la Genève internationale. Pour la crédibilité de la Genève internationale, l'aéroport est vital (4'500 réunions par année au niveau international). L'aéroport assure des accueils protocolaires en nombre extrêmement important. Pour le rayonnement de la cité et la Genève humanitaire, l'aéroport est essentiel.

Un commissaire (UDC) explique avoir lu une étude européenne qui préconise dans les 15 à 20 ans une explosion du trafic aérien. Genève n'est pas mentionné dans cette étude. Il demande comment le Conseil d'Etat apprécie cette donnée et si l'AIG répond plus à une demande qu'il ne favorise une offre.

M. Maudet répond qu'à un moment, il y a des limites. Le PSIA est une limite et le ciel aussi. Il croit aux progrès technologies et à la diminution de nuisances, mais l'espace n'est pas extensible à l'infini. La demande, si elle augmente, devra être limitée pour des motifs de sécurité. Des offres ferroviaires sont intéressantes pour du point à point. Il espère que Genève aura la possibilité de développer cette perspective. Les conditions de sécurité complexifieront l'usage des aéronefs et de l'aviation civile. Il faut aujourd'hui rajouter des contraintes qui font que les gens ont plus de temps pour consommer dans l'aéroport, mais y passeront plus de temps aussi, ce qui peut relativiser son attractivité.

### **Discussions et prises de position**

Un commissaire (PLR) dit avoir pris conscience des problèmes que pose cette initiative notamment en termes de gouvernance. Conscient du rôle très important que joue l'infrastructure de l'aéroport en termes économiques, le PLR est favorable à l'idée d'un contreprojet allant dans l'esprit de ce que M. Jacques Jeannerat, président de l'association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC), a présenté. Ce qui les a le plus marqués c'est qu'il n'existe pas dans cette initiative d'éléments qui précisent bien le caractère autonome de l'aéroport que la gauche veut supprimer et l'importance de répondre aux besoins de l'économie, tout en réduisant les nuisances, comme la fiche PSIA le fait très bien. Il a été très frappé, lors de toutes ces auditions, par la volonté farouche de vouloir absolument couper le lien entre l'initiative et la fiche PSIA. Ce lien est au fond absolument évident puisque la fiche PSIA est le fruit d'un travail considérable du Conseil d'Etat dans ses négociations avec la Confédération. Il s'est en effet battu pour qu'il soit tenu compte dans la fiche PSIA des préoccupations des riverains en termes de nuisances sonores avec une nouvelle courbe de bruit réduite à l'horizon 2030 et une volonté affirmée et crédible que les nouvelles lignes long-courriers soient opérées par des avions de dernière génération. On ne peut pas dire que l'Etat et l'aéroport n'aient pas conscience de ces questions. C'est faire un mauvais procès tant à l'aéroport qu'au Conseil d'Etat que de vouloir nier cette avancée. Le PLR est d'avis qu'une clause générale dans la Constitution peut se justifier. L'aéroport, qui est indispensable, fait face à une concurrence exacerbée. Ils sont défavorables à l'initiative et favorables à un contreprojet.

Un commissaire (S) dit que la gauche et les personnes qui soutiennent cette initiative ne sont pas du tout pour la fermeture de l'aéroport, mais pour un développement équilibré. Ils ne sont absolument pas contre le fait que l'aéroport soit un établissement autonome. Il est écrit dans le texte de l'initiative que l'aéroport est un établissement de droit public (al. 1) et la

LOIDP prévoit que les établissements de droit public sont autonomes. Ceci étant, le développement de l'aéroport est inquiétant. Ce dernier vient de battre le record de plus 17 millions de passagers en 2017 et prévoit 25 millions de passagers en 2030 pour répondre à demande. Une partie de l'offre des low cost suscite cette demande. Si la croissance continuait telle qu'aujourd'hui, il faudrait plutôt prévoir 32 millions de passages d'ici 2030. Il est clair qu'il faut prendre en compte l'importance de l'aéroport en termes économiques pour la Genève internationale et pour les voyages de l'ensemble des personnes de la zone de chalandise. Cela doit cependant être mis en balance avec les nuisances environnementales dues à l'aéroport et au trafic aérien, qui sont importantes et explosent en termes de pollution de l'air et de nuisances sonores. Des dizaines de milliers de riverains n'en peuvent plus d'entendre un avion toutes les deux à trois minutes et toutes les 90 secondes d'ici 2030 si on arrive à 25 millions de passagers. Il faut absolument que le pouvoir politique réponde à l'inquiétude de nombreux riverains. Il rappelle que cette initiative a récolté plus de 14'000 signatures. La commission a entendu des Conseillers d'administratifs PLR qui ont fait part de l'inquiétude de leurs habitants, aussi en termes de répercussions sur les droits à bâtir, le logement et la qualité de vie. On ne parle encore ici que du trafic aérien. Avoir 25 ou 30 millions de passagers posera une grande problématique de transport terrestre. Aujourd'hui, les infrastructures ne permettent pas d'absorber en termes de transports publics ou de mobilité douce une partie importante de ce trafic. Il y aura encore plus de trafic individuel motorisé autour de l'aéroport, avec encore plus de nuisances et de pollution. Le PS soutiendra donc cette initiative qui demande :

- 1) que l'aéroport reste un établissement de droit public, comme c'est le cas aujourd'hui ;
- 2) que l'Etat tienne compte du caractère urbain et des nuisances environnementales de cet aéroport pour que le développement soit équilibré ;
- 3) que l'Etat prenne des mesures pour réduire les nuisances, notamment en termes de bruit et de pollution atmosphérique ;
- 4) que l'Etat et l'aéroport rendent un bilan de ces actions, ce qui ne paraît vraiment pas exagéré, mais est une question fondamentale aujourd'hui pour les habitants de ce canton.

Le PS soutiendra cette initiative et s'opposera au principe d'un contreprojet.

Un commissaire (MCG) informe que le MCG acceptera le principe du contreprojet. L'initiative comprend beaucoup de redondance et de lourdeur (il suffit de comparer le texte avec les articles constitutionnels précédents ou

suyvants). Il fera quelques propositions, comme supprimer l'al. 1, qui est inutile. La notion d'établissement public autonome peut être insérée directement dans le deuxième alinéa, qui deviendra le premier (« *L'Etat tient compte du caractère urbain de l'aéroport, établissement de droit public autonome.* »). Il propose ensuite un second alinéa : « *Il est recherché un équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement* ». Cette formulation allégerait beaucoup et s'inscrirait plus dans le style de la Constitution actuelle. Il ne faut pas créer une sorte de LDTR qui alourdit les textes. Concernant le troisième alinéa, il faut se concentrer sur les éléments et ne pas rentrer dans une écriture, qui est plus de nature légale, si ce n'est réglementaire. Le quatrième alinéa pourrait être supprimé. Un contrôle devrait être fait au travers du conseil d'administration et de l'autorité de tutelle du Conseil d'Etat. Des organismes de commission consultative existent. Ce quatrième alinéa est inutile et n'apporte pas de protection à la population. Il s'agit plus d'un programmé politique que d'un texte constitutionnel.

Un commissaire (PDC) explique avoir été interpellé par la disposition qui supprime l'autonomie de l'aéroport et qui a été minimisée par la gauche et les Verts. Il rappelle que la Constitution prévaut sur la loi et s'applique en premier. La suppression du statut d'autonomie n'est pas une bonne chose et n'est pas compatible avec le caractère national et international de l'aéroport. L'ensemble des mesures qui sont et vont être prises pour réduire les nuisances sur le plan du bruit ou de la pollution atmosphérique sont négligées. On ne tient pas compte du combat mené par le Conseil d'Etat pour défendre la population. Toute la difficulté qu'il a eue à faire passer son message montre le pouvoir de l'OFAC lorsqu'il s'agit de gérer un aéroport de type international. Il relève le combat du Conseil d'Etat, qui a obtenu une série d'avantages, et montre que les 25 ou 32 millions de passagers ne constituent pas un objectif à atteindre, mais sont les projections d'avenir. Le Grand Conseil n'est généralement pas très bon quand il s'agit d'opérationnel et de gérer des institutions publiques, en principe des établissements autonomes. Il n'est pas là pour ce faire. S'il va dans cette direction, l'aéroport n'aura aucune possibilité de se développer sur le plan local et international. Le PDC est en faveur d'un contreprojet.

Une commissaire (EAG) informe qu'EAG est favorable à cette initiative et défavorable à l'idée d'un contreprojet car il estime qu'il n'y a pas matière à faire un contreprojet. Si les avis divergent sur le sort à réserver à cette initiative, elle trouve déplacé que certains disqualifient la position des autres. Jamais il n'a été question de fermer l'aéroport ou d'en faire un aéroport dérisoire de campagne. Il s'agit de trouver un équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la

population et l'environnement (al. 2). Le point de vue des personnes favorables à cette initiative pourrait au moins être respecté. Il n'a pas été dit qu'il n'existait pas de lien entre l'aéroport et la fiche PSIA. Il n'existe cependant pas de lien entre la modification de la Constitution et la fiche PSIA. Ce sont deux démarches différentes et il n'y a pas lieu de disqualifier l'un en utilisant l'autre car on ne parle pas de la même chose. Elle revient sur l'autonomie de l'aéroport. Elle entend avec étonnement le fait que l'on vienne nous dire que parler d'établissement de droit public enlèverait de l'autonomie à l'aéroport. La LOIDP précise que bien qu'un établissement de droit public est autonome. Si les commissaires estiment que l'autonomie n'est pas assez précisément exprimée dans la Constitution, alors ils peuvent proposer un article constitutionnel qui la garantit. Si l'autonomie des institutions de droit public les préoccupe à ce point, elle les invite alors à exprimer cette préoccupation pour tous les établissements de droit public. Or, ils ne semblent réserver leurs préoccupations qu'à l'aéroport. Elle souscrit aux propos du commissaire (S) qui a largement présenté la problématique sur l'aspect du rôle de l'aéroport, de la problématique nuisances et de ce qu'impliquerait un développement incontrôlé de l'aéroport. EAG soutiendra l'initiative et non pas le principe d'un contreprojet.

Un commissaire (UDC) informe que son Parti est favorable à l'élaboration d'un contreprojet. Les raisons ont déjà été dites et il n'a rien à rajouter.

Un commissaire (Ve) rappelle qu'en 2005, il y a eu 140'222 mouvements et 9'357'282 passagers. En 2017, le nombre de mouvements était de 173'259 et celui de passagers de 17'318'916. En l'espace de douze ans, on assiste à 24% d'augmentation des mouvements et 85% d'augmentation des passagers. Les commissaires veulent opposer comme contreprojet le PSIA et jouer la montre. Il remarque que le PSIA et l'initiative populaire signée par 14'000 personnes sont deux éléments différents. Attendre encore un an pour un contreprojet revient à ne pas tenir compte des populations en souffrance avec, en plus, une augmentation des mouvements en soirée qui est continue.

Un commissaire (S) explique avoir bien compris que l'hypothèse d'un contreprojet sert à jouer la montre. Il rappelle l'audition de M. Maudet du 11 décembre 2017 : *« Sur la forme, à ce stade, le Conseil d'Etat ne voit pas l'utilité d'un contreprojet. Le seul alinéa un tant soit peu pertinent est le deuxième, mais l'objectif est déjà atteint avec la fiche PSIA, qui est le contreprojet indirect. Cette initiative est d'ores et déjà dépassée car une partie de ceux qui l'ont déposée, à savoir les milieux proches de Noé 21, allégeaient que les estimations prévues du nombre de passagers étaient fausses (...) »*. Il ne comprend pas la logique de réécrire ici le texte d'une initiative qui doit passer par la plénière. Si le MCG est opposé à l'initiative, pourquoi



souhaiterait-il en améliorer le texte ? Pour jouer la montre. La portée de cette initiative n'est pas si grande. La question d'essayer de pouvoir garder un regard démocratique sur le développement de l'aéroport est simplement pertinente aujourd'hui. La volonté n'est pas de fermer l'aéroport. Vouloir réguler le développement de l'aéroport et limiter les nuisances est raisonnable. Il ne voit pas ce que les commissaires amèneront réellement dans un contreprojet, à part le réécrire. Il demande si le commissaire (UDC) qui est membre du conseil d'administration de Genève Aéroport participera au vote. M. Jeannerat, autre membre du conseil d'administration, a déjà été entendu.

Un commissaire (UDC) demande à quel moment les intérêts personnels seraient « augmentés » par ce vote sur un contreprojet. L'UDC est pour un contreprojet car énormément de fausses vérités ont été dites ce soir. On parle d'une augmentation des mouvements et des passagers, mais on oublie de dire que l'aviation commerciale et les charters ont réduit les mouvements de 0,37%, ce qui représente 545 unités. Il rappelle que les vols diplomatiques peuvent venir quand ils veulent sans demander d'autorisation. Cette part incompressible des vols a souvent lieu après 22h. Il annonce qu'il votera en faveur d'un contreprojet.

Un commissaire (MCG) explique avoir vu un des commissaires SOC plus cohérents. Il dit une chose et son contraire ce soir : « vous êtes trop pressés, faites attention, cela ne sert à rien d'aller trop loin dans le contreprojet ». Au contraire, il peut être utile de faire le travail jusqu'au bout et rapidement. Proposer un texte plus cohérent ne pose pas de problème. Le MCG n'a aucune intention de « jouer la montre ». Le fait que 14'000 personnes aient signé cette initiative est significatif. Le MCG essaye de concilier les éléments positifs de l'aéroport pour l'économie avec les problèmes de nuisance. Il existe une possibilité d'élaborer un contreprojet intelligent. Le défaut de cette initiative est qu'elle est trop longue. Il ne faut pas faire croire à la population que le contreprojet fera baisser le nombre de vols.

Le Président dit que le PLR n'a pas la volonté de faire traîner les choses. Les autorités publiques ont jusqu'à début mars pour se prononcer sur la fiche PSIA. Les travaux sur un contreprojet peuvent être rapidement repris, dès que la commission aura les résultats des consultations sur la fiche PSIA. Entre temps, il n'y a pas d'absence de contrôle démocratique puisque des représentants des différents partis siègent au conseil d'administration de l'AIG. Le Grand Conseil recevra aussi le rapport annuel de l'aéroport. Il ne pense pas qu'élaborer un contreprojet prendra autant de temps que de traiter des divers projets sur le bouclier fiscal déposés par certains groupes.

Un commissaire (PLR) peine à entendre le discours de déni de démocratie et de non-traitement correct d'une initiative. Cette initiative est logique et a

récolté 14'000 signatures. La commission l'a traitée de manière correcte. En général, le PLR est plutôt favorable à ne pas faire trop d'auditions et traiter rapidement des objets. Ils sont critiqués ici de la même manière que lorsqu'ils refusent des auditions. Il rappelle que la commission a suspendu l'audition de la mission suisse et de la Genève internationale. Il sera intéressant de l'entendre la semaine prochaine dans le cadre d'un contreprojet. Proposer une alternative est légitime. Supprimer le mot « *autonome* » dans l'al. 1 de l'art. 191A est problématique. Il ne trouve pas acceptable de parler de déni de démocratie et de gagner du temps.

Le commissaire (S) explique avoir plutôt entendu du côté du PLR l'argument que tout allait très bien avec la loi actuelle. S'ils ne trouvaient pas la loi actuelle satisfaisante, il pourrait être logique de proposer un contreprojet.

## Votes

***Le Président met aux voix la prise en considération de l'IN 163-A :***

Pour : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)  
Contre : 10 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)  
Abstention : 0

***La prise en considération de cette initiative est refusée.***

***Le Président met aux voix l'opposition d'un contreprojet à cette initiative :***

Pour : 10 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)  
Contre : 4 (1 EAG, 3 S)  
Abstention : 1 (1 Ve)

***L'opposition d'un contreprojet à cette initiative est acceptée.***

*Catégorie de débat : libre*

## **Audition après le vote et désignation des rapporteurs**

### **Audition de M. Valentin Zellweger, ambassadeur, Mission suisse auprès de l'ONU, accompagné de M. Amadeo Perez, ambassadeur, Mission suisse auprès de l'ONU**

Le Président dit que cette audition devra être relatée dans le cadre d'un rapport sur un éventuel contreprojet à l'IN 163-A.

Il demande aux personnes auditionnées de rappeler les buts et missions principales de la Mission suisse, ainsi que de donner leur avis sur cette initiative.

M. Zellweger explique qu'il ne prendra pas position sur l'initiative, mais qu'il s'exprima sur l'importance de l'aéroport pour la Genève internationale. Il remarque que l'importance de Genève est souvent méconnue des Suisses et des Genevois. Genève est un symbole de paix et un travail énorme se fait dans cette ville. Contrairement à New York, où le conseil de sécurité a de la peine à se mettre d'accord (comme sur la crise en Syrie), les Nations Unies effectuent à Genève un travail de longue haleine pour émettre des normes, par exemple dans le domaine de la santé ou du social. Ces normes sont appliquées dans le monde entier. Ce qui se produit ici à Genève touche tous les jours chaque citoyen au monde d'une manière ou d'une autre (p.ex. distribution de la fréquence pour les mobiles, avions humanitaires, etc.). Le travail effectué est technique et constitue le cœur des activités des Nations Unies. Ces dernières se sont dotées en 2015 d'un nouveau cadre dans toutes leurs activités : un objectif de développement durable. L'entier des activités des Nations Unies est mis en œuvre à Genève (santé, travail, éducation, environnement, etc.). Cette ville prend de l'importance au sein du système des Nations Unies. Genève est le centre de conférence le plus important au monde. Aucune autre ville n'accueille autant de conférences et de missions étrangères sur son sol (254). Il cite les chiffres de l'OCSTAT de 2016 : 20'000 séances, 220'000 délégués, 2'800 réunions internationales. Par les 220'000 délégués qui sont venus à Genève, il y avait 4'500 ministres des affaires étrangères, chefs d'Etat ou de gouvernement. Ce nombre est très différent de celui auquel peuvent prétendre toutes les autres villes, New York inclus. 45'000 personnes détiennent une carte de légitimation (environ 30'000 sont employés des organisations internationales et des missions étrangères, mais avec leurs familles cela fait 45'000 personnes). Ces chiffres montrent l'importance d'avoir un accès au monde.

L'accès à ce monde est l'AIG.

Sans cet aéroport, M. Zellweger est personnellement convaincu que la Genève internationale n'existerait pas et ne pourrait pas fonctionner. Cet

aéroport comporte plusieurs atouts, comme sa proximité avec les Nations Unies (15 minutes, contrairement à 1h ou 1h30 depuis New York), qui peut faire une différence, par exemple dans un contexte de négociation très sensible. Le fait que le trajet soit court offre une grande flexibilité.

Il donne l'exemple des négociations qui se tiennent dans le contexte de la Syrie : des pourparlers devaient se tenir la semaine passée et, jusqu'à deux jours avant, ils ne savaient pas s'ils allaient effectivement avoir lieu. Le fait que l'aéroport se trouve aussi proche du centre international est très important.

Il explique ensuite que Genève est également une « plaque tournante » entre les centrales des organisations internationales et leurs bureaux sur le terrain (HCR, CICR, OMS, etc.). Ces organisations ne peuvent fonctionner que s'il y a un échange très fréquent entre les bureaux sur les terrains et la centrale. La proximité de l'aéroport rend cet échange possible.

L'AIG est un atout indispensable de la Genève internationale. Dans le monde, la concurrence pour devenir une ville internationale est croissante. Sans l'aéroport, Genève perdrait beaucoup en compétitivité. Le Conseil fédéral et le canton se sont dotés pour la première fois d'une stratégie pour la promotion de la Genève internationale (2016 à 2019). Cette stratégie comprend des investissements dans les parcs immobiliers des organisations internationales, mais aussi des mesures de promotion de la Genève internationale. La Confédération, comme le canton, a réalisé que la Genève internationale doit faire ses preuves dans la compétition qui est de plus en plus dure. Si la taille de l'aéroport était réduite, ce serait certainement une entrave majeure à la compétitivité de Genève.

Il soulève encore les retombées économiques de la Genève internationale. Sur les 6 milliards de francs que dépensent chaque année les organisations internationales, 3 milliards sont dépensés en Suisse, principalement à Genève. Il s'agit d'un facteur économique très important. Il remarque que la présence d'entreprises multinationales à Genève devient de plus en plus un atout de la Genève internationale car les contacts entre les secteurs publics et privés vont en intensifiant.

Les entreprises multinationales peuvent aussi bénéficier de l'aéroport. Il donne l'exemple des objectifs de développement durable, pour lesquels ils font face à un immense problème de financement. Pour les réaliser, il faut plusieurs douzaines de milliards de francs. Le secteur public est incapable de trouver le financement pour faire le travail de base des Nations Unies, d'où l'intérêt de resserrer les liens avec le secteur privé et la place financière genevoise. Ces travaux commencent maintenant et doivent encore progresser.

Même dans une perspective d'avenir, l'aéroport reste extrêmement important. C'est par le biais de l'aéroport que tous les acteurs peuvent venir rapidement en Suisse. Depuis novembre, l'AIG offre trois vols directs avec Addis-Abeba, qui est le siège de l'Union africaine. L'aéroport d'Addis est celui qui offre avec Johannesburg, en Afrique du Sud, le plus grand nombre de connexions aériennes en Afrique.

Pour conclure, dans une perspective de la Genève internationale, l'aéroport est un atout absolument indispensable. Sans l'aéroport ou avec un aéroport de taille réduite, la Genève internationale ne se développerait pas, ou alors son futur poserait un problème majeur car d'autres villes reprendraient la place de Genève.

M. Perez distribue une brochure aux commissaires. Il explique qu'en janvier le 42<sup>e</sup> accord de siège pour les organisations internationales a été signé. Ces organisations génèrent des réunions et environ 250'000 personnes par année viennent à Genève. La Mission suisse gère le statut des personnes qui travaillent dans les organisations internationales et les missions. L'aéroport est fondamental. Il est comme un symbole dans les conditions-cadres offertes par la Suisse. La première question que pose un candidat à la tête d'une organisation internationale est : « quel type d'aéroport offre la ville ? »

Un commissaire (S) a deux questions. L'importance de la Genève internationale, notamment en termes de réunions et de délégations dans des domaines qui vont de médecine à la santé, la météorologie et la migration, est peut-être méconnue d'une partie de la population. Elle est cependant reconnue par l'ensemble des députés. Il en est de même de l'importance de l'AIG pour la Genève internationale. Aujourd'hui, le nombre de passagers à l'aéroport est de 17 millions. D'après une étude, pour répondre à la demande future, l'aéroport devra accueillir 25 millions de passagers en 2030. Si la courbe continue, ce sera peut-être 32 millions, ce qui pose des questions en termes de nuisances. L'initiative demande de trouver un équilibre entre l'importance non négligeable de l'aéroport pour la Genève internationale, l'économie et les Genevois eux-mêmes, et les nuisances environnementales qui augmentent. Il remarque que 43% du marché constitue en des vols low cost (easyjet), dont certaines destinations sur Paris et Londres servent à la Genève internationale. Il demande si les destinations comme Brindisi, Bristol, Monténégro ou Madère sont indispensables pour le travail de la Genève internationale.

Face à l'évolution des nouvelles technologies et au regard des restrictions budgétaires que connaissent les grandes organisations internationales, il est possible d'imaginer dans 15 ans un système permettant de faire des séances virtuelles. Il est toujours important pour certaines négociations de pouvoir se rencontrer humainement, mais un certain nombre de séances se feront de plus

en plus à travers les nouvelles technologies. Il demande comment ils voient le développement de l'aéroport face aux nouvelles technologies qui pourraient induire à la décroissance du nombre de vols et de déplacements sur Genève.

M. Zellweger répond qu'il est assez difficile de répondre à la première question. Il faudrait repasser les différentes destinations au crible. Brindisi, qui est une destination très connue à des fins touristiques, est aussi un des centres logistiques les plus importants des Nations Unies. Il part de l'idée que beaucoup de personnes prennent un vol entre Genève et Brindisi, car ce dernier aéroport dessert le Moyen-Orient et l'Afrique. Il se peut que certaines destinations soient moins intéressantes que d'autres pour les Nations Unies, mais il faudrait les passer au crible. S'agissant de la deuxième question, il représente l'Etat hôte, mais la Suisse est aussi membre des organisations internationales. En tant qu'Etat membre, la Suisse a grand intérêt à ce que les organisations gèrent le budget de manière aussi prudente que possible. Il faut que ces nouvelles techniques soient utilisées par les organisations internationales, mais rien ne remplace les conférences. Rien ne remplace cependant le contact direct dans une négociation. Etre un centre de conférence, indépendamment du développement des technologies, est un atout pour Genève. Le contact humain sera toujours absolument déterminant pour résoudre les problèmes de gouvernance dans le monde. Pour cette raison, il pense que Genève gardera son atout de zone de rencontre. Le contact humain est primordial à la résolution des problèmes complexes que nous devons résoudre ici à Genève.

Un commissaire (PDC) revient sur la concurrence. Il remarque que des villes comme Bonne, Budapest et Amsterdam font des offres souvent intéressantes.

M. Zellweger ne souhaite pas se prononcer publiquement sur les villes concurrentes.

Un commissaire (S) explique que le souci est les questions de nuisances. Il y a deux moments sensibles : après minuit (la fin de soirée) et tôt le matin (6h). Il demande si la Genève internationale est sensible à ces aspects.

M. Zellweger répond qu'il est conscient que les riverains ont une perspective très différente.

Il relève l'enjeu de la Genève internationale. Le fait que d'autres personnes aient une perspective différente est admis et compris. Il s'agit de la discussion politique autour de cette initiative. La perspective de la Genève internationale est une parmi tant d'autres. Les vols qui doivent à tout prix décoller ou atterrir entre minuit et 6h ne sont pas nombreux. Il est possible de trouver des solutions pour des questions de connexion. Il se peut, comme exception, qu'un chef

d'Etat arrive entre minuit et 6h. Pour des raisons de courtoisie, il est accueilli. Il existe une pratique d'imposer un délai de respect pour les riverains et il ne devrait pas y avoir de problème.

M. Perez ajoute qu'il est très rare qu'ils interviennent pour accueillir un vol en dehors des heures.

Ils respectent vraiment les heures durant lesquelles l'aéroport est ouvert ou fermé.

Un commissaire (PLR) s'interroge sur les vols long-courriers. Il veut savoir s'il existe une demande pour Singapour ou Sao Paolo. Il demande quelles sont les destinations qui pourraient être intéressantes pour la Genève internationale.

M. Zellweger répond qu'il faut poser ces questions aux organisations concernées. L'Afrique est très clairement une priorité. L'Asie reste importante, comme avec la ligne directe vers Pékin.

Comme le commissaire (PLR) le dit, il n'existe pas encore de liaison aujourd'hui pour l'Amérique du Sud.

Il serait souhaitable d'avoir une liaison directe avoir au moins un pays en Amérique du Sud. New York reste une destination absolument cruciale.

Un commissaire (UDC) partage l'avis selon lequel l'aéroport est indispensable. Il s'interroge sur son modèle de développement. La présence du low cost est forte. Une compagnie avait 43% de l'activité l'année passée et cette année prévoit 50%, ce qui correspond à 450'000 passagers de plus.

Parallèlement, il existe aussi l'aviation d'affaires. Il y a deux ou trois ans, Genève était la 2<sup>e</sup> place européenne pour l'aviation d'affaires. Ce secteur est vraiment en dégression. Auparavant il était possible de réserver des vols sur Genève trois semaines en avance. Aujourd'hui, le délai est de 5 jours. Un homme d'affaires ne peut donc pas planifier un vol sur Genève au-delà de 5 jours. Evidemment, de plus en plus de vols d'aviation d'affaires sont dérivés sur d'autres aéroports. Il demande si ces baisses de prestations pour l'aviation d'affaires sont ressenties dans leur secteur international.

M. Perez répond ne jamais rencontré de difficultés ou de réclamations dans ce domaine-là. Le problème est plutôt le manque de connexion directe, à cause des visas. Ne pas avoir de vol direct est problématique si on a un visa uniquement pour la Suisse. Avant, l'aéroport de Genève était desservi d'une autre manière. Il n'y a cependant pas de difficulté particulière en ce qui concerne la Genève internationale s'agissant de l'aviation d'affaires.

Un commissaire (Ve) demande s'ils ont des contacts directs avec l'aéroport, les compagnies aériennes et les Etats membres pour définir les destinations importantes pour la Genève internationale.

M. Zellweger répond que le vol à destination d'Addis est une décision de nature commerciale.

L'AIG de ne leur demande pas des suggestions de destination. La Mission suisse est cependant en contact avec l'aéroport dans certains cas.

Le commissaire (Ve) remarque qu'ils n'ont pas de regard critique sur les destinations et que leur pertinence n'est donc pas évaluée par la Genève internationale.

M. Zellweger répond que l'AIG est une entité privée et qu'ils ne commentent pas les destinations, qui sont des décisions commerciales.

Le commissaire (Ve) explique que les nuisances ont plutôt lieu entre 22h et 24h. Il demande si restreindre les vols à partir de 22h serait une contrainte pour la Genève internationale.

M. Zellweger répond que la plupart des délégués prennent des vols de ligne et sont soumis aux horaires de l'AIG. Ils ne demandent que très rarement des exceptions pour les vols privés.

Le commissaire (Ve) explique qu'il parle vraiment des vols de ligne. Les vols de Zurich se limitent à 23h et ceux de Genève à 24h, sous prétexte que l'aéroport de Zurich est un hub et que les avions doivent pouvoir atterrir à Genève. Il demande si interdire les vols dès 23h à l'AIG nuirait à la Genève internationale.

M. Zellweger répond que cela dépend de l'heure. Si aucun avion ne pouvait atterrir après 20h, cela poserait problème. 22h ça devrait être discuté et ça peut s'expliquer.

Le commissaire (Ve) comprend que plus de 200'000 délégués viennent à Genève chaque année. Il demande quelle est l'évolution de l'activité de la Genève internationale ces 10-15 dernières années. Ces 12 dernières années, les mouvements ont augmenté de 24% à l'aéroport et le nombre de passagers de 85%. Il imagine que l'augmentation du nombre de passagers n'est pas due à la Genève internationale (200'000 personnes c'est peu par rapport à 17 millions de passagers).

M. Zellweger répond qu'il a surtout connaissance des chiffres concernant la population internationale. Il y avait 27'000 fonctionnaires internationaux il y a deux ans, contre 30'000 aujourd'hui. Il est très difficile de se projeter dans le futur car il existe beaucoup de facteurs sur lesquels ils n'ont pas de contrôle. En principe, le nombre de fonctionnaires devrait augmenter légèrement.

M. Perez ajoute que les 250'000 délégués viennent pour une conférence et repartent. La population fixe comprend 45'000 personnes et est gérée par la Mission suisse. L'augmentation a été constante, autant pour le nombre de



missions, que pour le nombre d'organisations et de personnes. Si une nouvelle organisation s'installe, de nouvelles personnes viendront. Il ajoute que Genève comprend 280 ONG.

Le commissaire (Ve) dit que l'aéroport de Genève n'est pas un hub, contrairement à celui de Zurich. Il demande si beaucoup de passagers passent par Zurich pour venir à Genève.

M. Zellweger répond que, d'après ce qui sait, les passagers venant de l'Afrique transitent surtout par Paris. Un certain nombre transite aussi par Zurich, mais l'aéroport de Paris reste plus important.

M. Perez remarque que Genève offre le salon VIP aux internationaux, contrairement à Zurich. Si on a le choix, on préfère venir à Genève.

Un commissaire (S) demande quelle est la proportion de vols commerciaux et privés en matière de diplomatie.

M. Perez répond qu'en 2017, il y a eu 4'688 accueils protocolaires à Genève. Ils ont accueilli 97 chefs d'Etat, 44 premiers ministres, 227 ministres des affaires étrangères, 687 membres de familles royales et le reste était des conférences. Beaucoup d'accueils se font avec des avions ordinaires. Les avions privés sont des vols plus rares. C'est aussi parfois une question de moyens pour certains pays.

M. Zellweger dit que le plus grand nombre vient par des vols de ligne plutôt que par des vols privés.

Un commissaire (S) s'interroge sur la durée des conférences.

M. Zellweger répond que, souvent, les conférences durent au moins deux jours, voire plus.

## Initiative populaire cantonale

### « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport »

La coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement a lancé l'initiative constitutionnelle cantonale formulée et intitulée « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- |  |                        |
|--|------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le .....                                | <b>10 mars 2017</b>    |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, <b>au plus tard</b> le .....  | <b>10 juillet 2017</b> |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, <b>au plus tard le</b> .....                                | <b>10 juillet 2017</b> |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, <b>au plus tard le</b> .... | <b>10 mars 2018</b>    |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, <b>au plus tard le</b> .....                                    | <b>10 mars 2019</b>    |

## **Initiative populaire cantonale**

### **« Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport »**

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 56 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative constitutionnelle, demandant que la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, soit modifiée comme suit :

#### **Art. 191A Trafic aérien (nouveau)**

<sup>1</sup> L'Aéroport international de Genève est un établissement de droit public.

<sup>2</sup> Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat tient compte du caractère urbain de l'aéroport et recherche un équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement.

<sup>3</sup> L'Etat prend en particulier toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre et pour mettre en œuvre les principes d'accomplissement des tâches publiques, définies dans la présente constitution, de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et de promotion de la santé.

<sup>4</sup> L'Aéroport international de Genève rend compte aux autorités cantonales et communales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés puis mis en œuvre au regard du cadre et des limites définis par la Confédération. Il soumet en particulier régulièrement au Grand Conseil pour approbation un rapport relatif aux actions entreprises et principaux objectifs à moyen et long terme.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Le nombre de passagers à l'aéroport de Genève a doublé ces dix dernières années, dépassant désormais 15 millions. En parallèle, les nuisances ont explosé, en particulier le bruit (notamment nocturne) et la pollution de l'air locale, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub>, responsables du réchauffement climatique.

Ce n'est que le début. Les autorités planifient 25 millions de passagers en 2030. Pour les accueillir, il faudra 650 vols par jour, ce qui représente un avion qui décolle ou atterrit toutes les 90 secondes, 18h/24, et une augmentation significative des vols de nuit !

L'aéroport est important pour le canton de Genève, en termes d'emplois, d'activité économique et de rayonnement de la Genève internationale. Mais son développement doit être concerté et maîtrisé pour ne pas sacrifier la population dans son ensemble et afin de prendre en compte l'environnement.

### **Un impact global sur la population**

L'aéroport de Genève est urbain, jouté par quantité d'habitations et de places de travail. La population est directement touchée par son développement, en raison du bruit et de la détérioration de la qualité de l'air et, à plus long terme, du réchauffement climatique. A la clé, le développement de maladies physiques et psychiques. Ces affections coûtent cher à la collectivité et atteignent lourdement les individus. De nombreuses études montrent en outre que les élèves qui sont fortement exposés au bruit aéroportuaire ont davantage de difficulté d'apprentissage. Or, un quart des écoles du canton se trouve dans le périmètre concerné.

De même, l'augmentation du bruit réduira les surfaces constructibles et aggravera la crise du logement. Enfin, dans les communes riveraines, la valeur des biens immobiliers a dégringolé.

### **Des décisions peu démocratiques**

La machine s'emballe, mais que veut la population ? Les décisions relatives à l'avenir de notre aéroport se prennent dans une tour d'ivoire, entre Berne et Genève. La voix des premiers concernés, les communes et la population de la région, n'est pas entendue et le Grand Conseil lui-même n'a pas voix au chapitre.

**Il est urgent de reprendre la main sur l'avenir de notre aéroport, alors que le Conseil fédéral met la dernière main au « plan sectoriel d'infrastructure aéronautique » (PSIA) qui scelle un développement débridé de l'aéroport de Genève sacrifiant la population aux nuisances.**

**Misons sur la qualité, et non sur la quantité ! Nous voulons un aéroport efficace, qui réponde aux besoins prioritaires des organisations internationales et de l'économie régionale, mais qui préserve également la santé de la population, la valeur de notre sol et l'environnement.**

L'initiative populaire cantonale pour un pilotage démocratique de l'aéroport vise à :

**1. Maîtriser le développement de l'aéroport en prenant en compte autant la population que les besoins économiques et l'environnement**

Pour préserver la santé de la population, la valeur de notre sol, la qualité de l'air, la qualité de notre environnement et la qualité de vie de chacun.

**2. Rappeler le caractère public de l'aéroport**

Comme pour les Services industriels de Genève ou les Transports publics genevois, le statut de l'aéroport doit être inscrit dans notre Constitution.

**3. Assurer une consultation des personnes concernées**

Pour assurer l'équilibre entre les intérêts de la population, de l'environnement, des organisations internationales et des entreprises locales. Toute la région sera gagnante grâce à un développement concerté misant sur la qualité du service.

*Date de dépôt : 6 février 2018*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et  
Messieurs les députés,

**Aéroport de Genève : une initiative pour un développement équilibré et maîtrisé prenant en compte les nuisances sonores, la pollution atmosphérique, la protection de la santé de la population et de l'environnement.**

#### En 2017

17,3 millions de passagers (+ 4,9% par rapport à 2016)  
190'778 mouvements d'avions (+ 0,49% par rapport à 2016)  
Easyjet représente 45% des parts de marché, Swiss 12%

#### Depuis 10 ans

Le nombre de passagers a doublé, pour atteindre 17,3 millions  
Les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 63% entre 2002 et 2012 (aujourd'hui: 1,14 mio de tonnes)  
Le nombre de vols commerciaux a augmenté de 23%  
La consommation de kérosène a augmenté de 75%

#### En 2030

25 millions de passagers annuels (68'500 tous les jours)  
650 vols par jour  
Un avion qui décolle ou atterrit toutes les 90 secondes, 18H/24

#### 14'450 signatures

L'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » a été déposée avec 14'450 signatures en décembre 2016 par la CARPE – Coordination régionale pour un Aéroport de Genève urbain Respectueux de la Population et

de l'Environnement – qui regroupe des associations environnementales et de riverains qui s'engagent pour une limitation et une réduction des nuisances engendrées par l'aéroport de Genève. Ces associations sont les suivantes :

- Association Climat Genève (ACG)
- Association Française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)
- Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG)
- Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'aéroport de Genève (ATCR)
- Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB)
- Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (Meyrin)
- Association de défense du quartier Molard Fayards (Versoix)
- Association des habitants de la commune de Satigny (AHCSA)
- Association des habitants de Montfleury et de la Crotte-au- Loup (Vernier)
- Association des Intérêts de Vernier-Village (AIVV)
- Association Transports et Environnement ATE Genève
- Ferney Avenir
- Noé 21
- WWF Genève

### **Une croissance fulgurante**

Le nombre de passagers à l'Aéroport de Genève a doublé ces dix dernières années, dépassant désormais les 17 millions. En parallèle, les nuisances ont explosé, en particulier le bruit (notamment nocturne) et la pollution de l'air locale, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub>, responsables du réchauffement climatique, dont 23% sont dues au trafic aérien à Genève. Ainsi, tous les efforts effectués ces dix dernières années (mobilité durable, isolation des bâtiments...) ont été annulés par le développement du trafic aérien, qui a fait croître les émissions qui lui sont liées de plus de 60%. Dans le bilan carbone de la population genevoise, il pèse aussi lourd que le chauffage des bâtiments.

Si l'aéroport est important pour le canton de Genève en termes d'emplois, d'activité économique et touristique ainsi que pour la Genève internationale, son développement doit être concerté et maîtrisé pour ne pas sacrifier la population et sa santé et pour prendre en compte les incidences sur l'environnement, notamment en termes de nuisances sonores et de pollution atmosphérique. Cela représente en outre un coût pour la collectivité, que les

autorités passent sous silence. Pourtant, ce sont les collectivités publiques via les impôts qui prennent en charge ses conséquences sur la mobilité, la santé, la pollution de l'air, le réchauffement climatique, l'aménagement du territoire, le logement et les finances publiques, via son régime fiscal spécial.

### **Un développement futur insensé**

L'orientation fixée pour l'Aéroport de Genève, à savoir un développement de l'aéroport à l'horizon 2030 basé sur des pronostics sur les prestations de trafic fondés sur la demande qui prévoient 236'000 mouvements annuels à l'horizon 2030, dont 191'000 mouvements du trafic de ligne et charter et 45'000 mouvements de l'aviation générale, ainsi que 25 millions de passagers, est à déplorer. Cette croissance conséquente des mouvements accentue les externalités négatives de l'aéroport sans prendre en compte les intérêts des riverains et de la population genevoise en général.

A cela s'ajoute le peu d'intérêt qui est porté aux externalités négatives dues aux nombreux déplacements des passagers et employés pour se rendre à l'aéroport et y repartir. Ces externalités, que ce soit en termes de pollution sonore ou de l'air, doivent être aussi prises en compte quand le bilan environnemental de l'aéroport est fait. Avec 17,3 millions de passagers et plus de 200 entreprises travaillant sur le site, l'aéroport engendre de nombreux déplacements dont la majorité ne sont pas faits avec des moyens de transport durables. Il est donc nécessaire aujourd'hui de réfléchir à l'aéroport comme étant une source de pollution non seulement par les multiples décollages et atterrissages d'avion mais aussi par le fait qu'il engendre des dizaines de milliers de déplacements quotidiens.

### **Des magistrats communaux très inquiets**

*Les magistrats communaux rappellent que dès 2015, 44 communes riveraines françaises, vaudoises et genevoises ont signé une lettre adressée au Conseil d'Etat pour faire part de leur inquiétude quant à l'objectif de développement de l'aéroport.*

Pour les magistrats communaux entendus en audition, cette initiative a du bon sens. Elle inscrit dans la constitution cantonale un certain nombre de principes.

Ils expliquent que le PIB à Genève a augmenté depuis 2004 de 31% jusqu'en 2014, mais que les passagers de l'aéroport ont augmenté de 90% (et 112% sur l'année 2016). De plus, durant les dernières huit années, les nuitées n'ont augmenté que de 1,5% et dans la dernière douzaine d'années de 20%.



L'impact touristique des vols low cost, qui augmente les courbes de bruit et limite les droits à bâtir, n'a que peu d'impact sur le tourisme. Les gens vont même ailleurs pour s'amuser et dépenser.

Les pertes foncières sont énormes. Dans la commune de Genthod, une certaine d'habitants voient leur terrain se dévaloriser. La commune possède un terrain de 5'000 m<sup>2</sup> qui n'est de facto pas constructible, avec une perte de 900 francs par m<sup>2</sup>. Cette commune perd des habitants (avant, 260 enfants à l'école, et maintenant 140).

La commune de Bellevue est elle aussi extrêmement impactée par l'aéroport, d'autant plus que les courbes enveloppantes de bruit augmentent avec la fiche PSIA (Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) négociée en ce moment pour l'Aéroport de Genève et se déplacent même vers le lac. Son magistrat étant médecin, il est inquiet par rapport à la santé des riverains de l'aéroport. On ne parle jamais de l'impact concernant les oxydes d'azote, les particules fines et le kérosène qui se trouvent dans l'air dans les communes qui sont sous les avions. Aucune étude n'a été faite car il n'existe pas de station dans ces zones-là. D'un point de vue économique, l'avenir pour une commune comme Bellevue sera largement impacté défavorablement. Il se préoccupe beaucoup de l'avenir. Si on considère que le bassin de la population sous la région de l'aéroport correspond à 100'000 personnes, 1/5 de la population est largement impactée par toutes ces nuisances. Il se demande si l'évolution de l'aéroport est réellement justifiée. Il en doute. Les communes de la rive droite ont le sentiment qu'elles sont des victimes de l'évolution de cet aéroport, dont les autres profitent, mais dont elles payent la facture.

La maire de Satigny explique que la nuit avant l'audition, le dernier avion a atterri à minuit passé et que le premier avion qui a décollé le matin en direction de Chancy est parti à 5h58. Il y a eu moins de 6h sans avion la nuit dernière et plus de 18 départs entre 6h et 7h du matin (3 minutes par décollage). La projection pour 2030 est de 90 secondes entre chaque décollage, soit le double de la cadence d'aujourd'hui. L'initiative est importante pour ses habitants et les alinéas 2 et 3 font l'unanimité. Ce qui est intéressant dans cette initiative est qu'elle met en avant le terme d'équilibre. On parle de trafic aérien depuis qu'il existe une nouvelle aviation qui est le low cost et depuis que la perspective est de 25 millions de passagers d'ici 2030. Le nombre de passagers était de 17,3 millions en 2017 : est-ce que les nouveaux passagers aujourd'hui ne coûtent pas plus que ce qu'ils ne rapportent ?

Des motions et des résolutions demandent au Conseil municipal de prendre en compte l'augmentation du bruit. Les avancées technologiques seront sans doute significatives. En tant que commune, l'importance dans la gouvernance est que le couvre-feu soit respecté strictement. À Versoix, ils remarquent

souvent que des vols arrivent entre 23h et 24h, ce qui est difficile pour la qualité du sommeil des habitants. Ces vols sont souvent dus à des retards de compagnies low cost bien connues.

La demande est aussi créée en multipliant les vols touristiques de courte durée. Les discussions autour du PSIA ont réveillé les communes riveraines. Le Conseil d'Etat a tenté de répondre à certaines préoccupations des communes. Il faut avoir plus d'informations sur le bruit ressenti par les habitants. Ils sont extrêmement inquiets sur le mode de croissance de l'aéroport qui fait que, malgré la promesse des avancées technologiques et un meilleur remplissage des avions, le bruit est en croissance.

En conclusion, il faut mettre un cadre autour du développement de l'aéroport, qui doit être raisonnable.

## **Des riverains sacrifiés**

***Le bruit et la pollution de l'air générés par l'aéroport représentent une menace pour la santé de la population.***

L'Aéroport de Genève se situe dans un territoire extrêmement urbanisé, à seulement quelques kilomètres du centre-ville de Genève. De nombreuses villes et communes sont directement impactées par le trafic aérien. Cette situation touche directement plus de 60'000 riverains.

Alors que la pollution de l'air cause déjà des milliers de morts prématurées en Suisse et que l'on connaît aujourd'hui les impacts du bruit sur le sommeil et l'apprentissage notamment, la question des incidences sur la santé de la population est passée sous silence.

Concernant le bruit, un rapport de l'OFEV (Office fédéral de l'environnement) mentionne que « le bruit stresse et rend malade. Des niveaux sonores élevés entraînent des lésions auditives irréversibles. Mais les sons indésirables de niveau plus bas ne sont pas inoffensifs non plus : ils peuvent porter atteinte au bien-être physique et psychique ». L'impact sur le sommeil est également important. Pour rappel, l'OMS stipule que 8 heures de sommeil sont nécessaires pour garantir le repos. Or, des réveils nocturnes peuvent être observés à partir de 55 dBA à l'intérieur de la chambre. Une perturbation du sommeil normal peut, elle, être observée pour les niveaux de bruit allant de 45 à 55 dBA. Pour protéger les personnes du bruit, l'OMS recommande ainsi un niveau maximal de 45 dB à l'intérieur de la chambre, alors que, pour la même période, le niveau moyen recommandé (niveau de bruit intégré sur les 8 heures nocturnes) est de 30 dB. Des études ont également mis en évidence l'augmentation de maladies cardio-vasculaires chez les seniors exposés au bruit des avions.

Les enfants, quant à eux, connaissent des troubles de l'apprentissage : « Les études menées sur l'effet du bruit sur le développement cognitif des enfants montrent que les écoliers du primaire apprennent à lire plus lentement lorsque leur école est située dans une région bruyante que les enfants qui fréquentent une école dans une zone tranquille. Ce rapport est linéaire, à savoir que plus l'exposition au bruit est importante, plus le développement est perturbé ». Or, environ 8300 écoliers de 17 communes, soit plus du quart des élèves de primaire du canton, sont concernés. De plus, selon l'étude SCARPOL, chez les élèves des communes de Genève et d'Anières qui ont un taux déjà plus élevé de PM10, la prévalence de toux nocturne est également plus élevée.

M. Vincente Ibanez, directeur du Centre de médecine du sommeil des HUG, a présenté à la commission un résumé des recherches faites. Il évoque la nuisance du bruit en général. Le bruit est un facteur de stress majeur et doit être contrôlé. Le bruit perturbe le sommeil. Quelles sont les conséquences de cette perturbation du sommeil sur la santé ? Le bruit est un facteur de stress connu. Des études ont été faites. On sécrète toujours de l'adrénaline et des corticoïdes, qui sont des substances qui nous maintiennent en éveil. Le bruit est un facteur de stress important qui provoque des problèmes cardiovasculaires (cela a été démontré). Le bruit provoque aussi une perturbation du sommeil. La manière dont est perturbé le sommeil dépend de beaucoup de variables. Le bruit est mesurable. Beaucoup d'études ont montré qu'à n'importe quelle échelle de DB, la personne peut ressentir une perturbation de son sommeil. Il faut se demander ce qui se passe vraiment dans le sommeil de l'individu et quel est le ressenti du sujet. Il est évident que la gêne de la perturbation par le bruit pendant la nuit augmente avec l'intensité des décibels. Un facteur qui perturbe sans doute beaucoup plus est la modification des fréquences du bruit (cf. étude réalisée dans l'aéroport de Francfort). Dans cette étude, les personnes étaient plus perturbées par la modification des fréquences que par l'augmentation des décibels. Il faut ajouter qu'il existe beaucoup de variables selon les personnes. Cela dépend aussi du stade du sommeil dans lequel se trouve la personne qui dort. Son sommeil sera perturbé avec parfois des micro-réveils.

Quels sont les effets d'un problème chronique de sommeil qui amène à l'insomnie ? Ces réveils fréquents sont des micro-stress. Les problèmes d'insomnie sont susceptibles de provoquer des augmentations de la tension artérielle et des problèmes métaboliques (augmentation du poids, diabète, dépression, perte de la performance). Dans quelques études, il est dit que les personnes qui ont une insomnie (indépendamment du bruit) ont 45% de chances de plus d'avoir des problèmes cardio-vasculaires. Ces travaux sont significatifs en cas d'insomnie majeure (moins de 6h de sommeil). Il n'existe

pas d'autre étude sur le sommeil. Concernant les enfants, des études ont montré que les bruits peuvent perturber l'apprentissage des jeunes enfants. Il semble que ces perturbations mettent du temps à se mettre en place (2 ans) et qu'elles sont réversibles (si éloignement de l'aéroport). Il est clair qu'il faut avoir un contrôle de l'intensité, mais aussi de la fréquence du bruit.

En audition, M. Philippe Royer, directeur du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), a également donné des éléments concernant la protection contre le bruit et l'air en lien avec l'aéroport. Il précise que le bruit des avions a des effets sur la santé publique. Le bruit stresse et rend malade. Il rappelle qu'une étude sur les impacts sur la santé de l'aéroport a été menée en 2016 et commanditée par l'Etat de Genève. Elle a évalué financièrement les années de vie perdues et les pertes financières sur les logements (car exposés dans des secteurs liés au bruit) à environ 50 millions de francs (impact santé au sens large). Un deuxième effet concerne plus l'aménagement du territoire et les aspects de construction de logements. Ces mécanismes sont propres à l'OPB (ordonnance sur la protection contre le bruit), qui découle de la LPE (loi fédérale sur la protection de l'environnement). Deux articles sont pertinents par rapport au bruit des avions : l'art. 29, qui concerne le déclassement de zone agricole en zone à bâtir, et l'art. 31, qui concerne les permis de construire dans des secteurs exposés au bruit. L'OPB demande à ce que les valeurs limites d'immission (VLI) soient respectées pour déclasser des terrains ou délivrer des permis de construire. L'emprise du bruit sur le territoire cantonal a un impact sur ce qu'il est possible de faire. Il ne faut pas ajouter des personnes dans les secteurs exposés au bruit en raison des effets sur la santé avec des coûts sur les deniers publics. Des discussions se sont tenues dans le cadre du PSIA (Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique). Il a fait l'objet de discussions et de négociations tripartites entre l'Etat de Genève, la Confédération et l'Aéroport.

Lorsque la fiche PSIA sera adoptée par le Conseil fédéral, il y aura un changement de paradigme par rapport à aujourd'hui. Il y a un mécanisme de deux courbes qui visent à plafonner le bruit (horizon 2019 et horizon 2030). La courbe 2030 devrait être plus petite, l'objectif étant que l'aéroport continue à se développer, mais en réduisant son impact sonore. Aujourd'hui, il n'existe pas de courbe ou de limite. Ainsi, on a un premier plafond et un objectif de réduction.

Dans la fiche PSIA, il est expliqué que « le territoire exposé au bruit de la courbe de bruit PSIA à moyen terme se fonde sur le potentiel de 199'000 mouvements. Ce potentiel comprend le trafic des petits avions avec 19'200 mouvements, et le trafic des grands avions avec 168'400 mouvements durant les heures de jour (06h00 à 22h00), 7'600 mouvements durant la

1<sup>re</sup> heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3'800 mouvements durant la 2<sup>e</sup> heure de la nuit (23h00 à 24h00). Il n'y a pas de mouvements durant la dernière heure de la nuit (05h00 à 06h00) ». Ces chiffres sont trop importants et entraînent un impact considérable sur le territoire, bien plus important que celui de 2016, non seulement en termes de bruit, mais également en ce qui concerne le foncier.

Il est ensuite mentionné que « le territoire exposé au bruit de la courbe de bruit PSIA à long terme "2030" se fonde sur le potentiel de 236'000 mouvements. Ce potentiel comprend le trafic des petits avions avec 18'500 mouvements, et le trafic des grands avions avec 205'900 mouvements durant les heures de jour (06h00 à 22h00), 8'300 mouvements durant la 1<sup>re</sup> heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3'300 mouvements durant la 2<sup>e</sup> heure de la nuit (23h00 à 24h00). Il n'y a pas de mouvements durant la dernière heure de la nuit (05h00 à 06h00) ». Ces chiffres sont trop importants et entraînent un impact considérable sur le territoire, bien plus important que celui de 2016, non seulement en termes de bruit, mais également en ce qui concerne le foncier.

A ce stade, les courbes visant à plafonner le bruit ne sont que théoriques. C'est un outil innovant pour tendre vers une amélioration de la situation. Toutefois, cet outil n'a aucune valeur contraignante et l'objectif qu'il vise n'est pas suffisamment ambitieux. Les effets de l'introduction d'un tel outil sont donc limités et difficiles à évaluer. Etant donné la situation urbaine de l'Aéroport de Genève, des buts contraignants ambitieux et exemplaires à même de protéger la santé de la population devraient être retenus. Il faudra de vrais engagements de la part de l'Aéroport de Genève pour y arriver. En ce sens, l'initiative fixe un objectif clair dans son alinéa 3 qui stipule que « L'Etat prend en particulier toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre ».

### **Un air de plus en plus irrespirable causant de nombreuses maladies**

Concernant la pollution de l'air, ses effets sur les problèmes cardiovasculaires et les maladies des voies respiratoires sont maintenant connus. En Suisse, le nombre de décès prématurés liés à la pollution atmosphérique a été évalué à 5'500 par année. Selon l'étude SAPALDIA, chez les adultes de la commune de Genève, avec son taux plus élevé de PM10, la capacité pulmonaire est plus faible. Or, les niveaux de pollution de l'air dans le périmètre de l'aéroport vont continuer à augmenter de manière préoccupante, alors que des progrès sont réalisés sur le reste du territoire.

Le problème principal est l'oxyde d'azote qui est toxique. Les prévisions indiquent que l'aéroport sera la source numéro une d'oxyde d'azote du canton en 2030. En proportion, il passe de 25% à 40% en 2030. L'amélioration technologique aide car les avions plus récents consomment moins, mais la technologie du moteur ne permet toutefois pas une diminution flagrante de rejets d'oxyde d'azote.

Au vu de ces informations, et du rôle de l'aéroport et du trafic aérien sur les pollutions – aussi bien sonores qu'atmosphériques – que subit la région, le développement de l'aéroport doit prendre en compte les conséquences sur la pollution de l'air.

### **Un aménagement du territoire impacté**

Le canton de Genève s'étend sur une surface de 282.4 km<sup>2</sup>, pour une population de 500'000 habitants en croissance continue depuis de nombreuses années.

La population a de la peine à trouver à se loger à des prix raisonnables en raison de la rareté des biens et de la difficulté à construire. Le canton connaît des problèmes constants de mobilité. Les investissements dans les transports publics ne suffisent pas face à l'explosion de la mobilité, qui continue d'augmenter avec la croissance de la population. Le plan directeur cantonal 2030 (PDCn 2030) a dû restreindre, geler, renoncer à des densifications dans toute la zone soumise aux nuisances sonores du trafic aérien, alors que les courbes de bruit prises en compte reposaient sur les calculs effectués en 2009 et correspondaient à la situation de l'an 2000.

Dans ce contexte, l'élargissement prévu des courbes de bruit enveloppantes (degré de sensibilité II) en 2019 aura un impact conséquent sur les zones à bâtir, mais aussi sur les valeurs foncières et donc la valorisation du territoire de la région, alors même que la courbe 2030 n'est « qu'une cible ».

Une enquête de la CCIG a permis de mettre en évidence que 67% des entreprises sondées estiment que l'AIG leur est utile. Il est toutefois important de relever qu'aucune d'elles n'a précisé qu'une augmentation massive du nombre de passagers ou des vols était nécessaire à la bonne santé de leurs entreprises respectives. De plus, le développement récent, centré sur une offre low cost (Easyjet représente 45% de l'offre) au service d'un marché essentiellement de loisir, ne sert pas directement ces entreprises. Au contraire, cette offre exporte le tourisme de proximité dans les grandes villes européennes. Alors que seule la moitié des passagers sont des passagers « incoming » et que seuls 60% de ces passagers « incoming » séjournent en

Suisse, la plus-value de l'aéroport sur l'économie est claire mais son niveau doit être relativisé.

### **La nature en danger**

Le trafic aérien impacte de manière importante la nature et le paysage sur un large territoire. La pollution sonore, de l'air et des sols dégrade la nature d'une grande partie du territoire genevois et des communes françaises à proximité. Le bruit génère d'importantes perturbations pour la faune. Les hydrocarbures non brûlés s'infiltrant dans les sols, les particules fines sont absorbées par la faune et la flore. Enfin, le cadastre d'obstacles engendre des coupes importantes d'arbres (3'000 arbres du bois de La Bagasse en 2004) et l'implantation de l'exploitation a détruit une partie des couloirs biologiques.

### **Le climat menacé**

Il en va de même pour le climat, qui est complètement absent du débat. Tandis que la contribution du transport aérien aux émissions de CO<sub>2</sub> ne cesse de croître dans le pays, la majorité banalise les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport et justifie un droit de polluer à l'Aéroport de Genève et au trafic aérien avec le risque d'annuler tous les efforts consentis dans le canton pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans d'autres domaines (transports, bâtiments...).

L'aviation est l'un des aspects du développement durable les plus critiques actuellement. Aujourd'hui, l'aviation est responsable d'environ 3% des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, et de 9% des émissions de la Suisse. L'impact réel est plus important en raison des effets indirects (vapeur d'eau dans les traînées des avions, génération d'ozone, émissions en haute atmosphère...) qui augmentent l'effet de réchauffement d'un facteur de 2.5.

L'augmentation du nombre de vols et de passagers n'est pas compatible avec l'accord de Paris sur le climat entré en vigueur pour la Suisse en novembre 2017. Si le traité de Paris ne mentionne pas explicitement l'aviation, il précise que les émissions de gaz à effet de serre devront être réduites à « net zéro » dans la deuxième moitié du siècle. Cet objectif ne pourra pas être réalisé si le secteur de l'aviation continue à croître à ce rythme. Il en va de même pour l'objectif du Plan climat cantonal, qui précise vouloir « stabiliser au niveau de 2014 les émissions de GES (de l'aviation) d'ici 2030 ».

La question de l'aviation est traitée au niveau international :

- par les travaux de l'OACI et de l'IATA, qui proposent plusieurs mécanismes pour limiter les émissions de gaz à effet de serre : des améliorations techniques, le recours aux biocarburants et un marché d'achat des émissions, CORSIA, qui permet au secteur de l'aviation de compenser les émissions dans d'autres secteurs par l'achat de certificats d'émission ;
- par l'inclusion de l'aviation dans le marché d'échange européen, SEQUE. Semblable à CORSIA, celui-ci permet à l'aviation de compenser ses émissions dans d'autres secteurs. La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> précise les modalités d'inclusion des « aéronefs ».

A la fois le PSIA et le Plan climat cantonal s'appuient sur ces mécanismes pour prétendre stabiliser les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation. Il faut cependant être conscient des limites de ces méthodes :

L'IATA estime que les améliorations techniques peuvent permettre d'économiser environ 1.5% des émissions de gaz à effet de serre chaque année, ce qui constitue un impact limité, inférieur à la croissance annoncée du nombre de vols.

L'OACI prévoit un recours massif aux biocarburants, soit 5 millions de tonnes en 2025, ce qui correspond déjà à une surface équivalente à environ un tiers de la Suisse. Un tel recours aux biocarburants nécessitera soit l'usage de surfaces actuellement utilisées pour l'alimentation, soit une diminution de la surface des forêts, avec à la clé la perte d'un puits de carbone important, et dans les deux cas l'utilisation accrue d'engrais, eux aussi générateurs de gaz à effet de serre. Le bilan est donc forcément négatif.

L'achat de certificats d'émission aura en principe pour effet d'augmenter le prix des billets d'avion et peut avoir un impact sur la demande, à condition que ces certificats soient en rapport avec les coûts externes climatiques de l'aviation, et non trop bon marché. Les certificats d'émission pourraient à terme être efficaces : au fur et à mesure que tous les pays mettent en place des mesures pour diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre, le prix de ces certificats va augmenter. Si cette augmentation est reflétée dans le prix des billets, cela pourrait entraîner une diminution de la demande pour l'aviation.

La moitié du transport de Genève Aéroport concerne des vols de courte distance (moins de 1000 kilomètres) qui pour certains (Paris, Zurich, Munich, etc.) peuvent facilement être transférés sur d'autres moyens de transport. La bonne stratégie est donc de favoriser les alternatives à l'aviation, par le biais d'une taxe sur les billets d'avion, dont l'effet est plus prévisible que celui des certificats d'émission. L'introduction d'une taxe sur les billets d'avion pourrait



intervenir notamment dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Pour réduire réellement les émissions nocives du trafic aérien, le montant de cette taxe devrait s'élever au minimum à 30 francs pour les trajets de courte distance (jusqu'à 4000 km) et à 100 francs pour les trajets de longue distance. Jusqu'à un tiers des revenus servirait à financer des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Une taxe similaire existe déjà dans beaucoup de pays européens tels que l'Angleterre, la France ou l'Allemagne. Dans la situation actuelle, une taxe sur les billets permet de rétablir un tant soit peu la réalité des coûts et s'avère être le meilleur instrument politique pour réduire l'impact du trafic aérien sur le climat.

Les taxes de l'Aéroport de Genève ne sont pas assez élevées pour être réellement incitatives. À titre d'exemple, pour les surtaxes de pollution, le coefficient de surcharge par unité de pollution n'est que de 1.50 CHF à Genève, contre 2.40 CHF à Zurich et plus de 4 CHF à Lugano. Cette taxe ne rapporte que 1 million de CHF par an à Genève, alors que nombre d'habitants du canton sont impactés.

### **Des déplacements vers l'aéroport saturés**

Une croissance de 17 millions de passagers à 25 millions en 2030 poserait également de graves problèmes en termes d'accès à l'aéroport. Aujourd'hui, une majorité des déplacements de ou à destination de l'aéroport se fait en transports individuels motorisés. Il est vital de développer les transports publics et la mobilité douce dans ce secteur.

Or, pour favoriser un véritable report modal vers des modes de transport plus durables et la tenue d'objectifs ambitieux concernant autant le transport des passagers jusqu'à l'aéroport que des employés, des mesures de grande ampleur doivent être mises en place. On pourrait citer le développement de l'offre de desserte ferroviaire avec également des trains Léman Express qui rejoindraient l'aéroport directement depuis Annemasse via les Eaux-Vives sans transbordement à Cornavin (travaux à effectuer au niveau du tunnel de Châtelaine), le prolongement du tram vers l'aéroport et Ferney-Voltaire avec des fréquences importantes, la création de pistes cyclables à destination de l'aéroport, une station de vélos en libre-service, la promotion du vélo électrique ou encore des parkings sécurisés et gratuits pour les vélos. Une attention particulière doit être portée au trafic transfrontalier, dont l'offre en transport public est moins développée. Le projet de développer un téléphérique urbain est également en cours d'étude.

Le canton de Genève doit présenter un plan sectoriel de mobilité, avec des mesures ambitieuses concernant la mobilité durable et une planification

réaliste de la concrétisation des mesures annoncées. L'Aéroport de Genève devrait plus s'impliquer dans ce domaine, y compris en termes financiers.

## Conclusion

Le développement de l'aéroport s'appuie sur une prévision de croissance du trafic aérien quasi sans limite, qui répond aux demandes des compagnies aériennes bien plus qu'à celles des populations concernées. Cette orientation se fait au détriment de l'environnement, de la santé et du bien-être des habitants, et ce malgré un cadre légal qui exige que l'Etat protège les citoyens (art. 74 Cst, art. 11 LPE, art. 157 Cst-GE).

L'initiative ne demande pas la fermeture de l'aéroport ni même une réduction drastique du nombre de vols, elle demande un développement maîtrisé et équilibré. L'aéroport vient de battre le record de plus de 17 millions de passagers en 2017 et il est prévu 25 millions de passagers en 2030. Une partie de l'offre low cost suscite cette demande. Si la croissance continuait comme aujourd'hui, il faudrait plutôt prévoir 32 millions de passages d'ici 2030.

Il est clair qu'il faut prendre en compte l'importance de l'aéroport en termes économiques pour la Genève internationale et pour les voyages de l'ensemble des personnes qui résident dans la zone de chalandise de l'aéroport. Mais cela doit être mis en balance avec les nuisances environnementales dues à l'aéroport et au trafic aérien. Ces dernières explosent en termes de pollution de l'air et de nuisances sonores. Des dizaines de milliers de riverains n'en peuvent plus d'entendre un avion toutes les deux à trois minutes et toutes les 90 secondes d'ici 2030 si on arrive à 25 millions de passagers. Il faut absolument que le pouvoir politique réponde à l'inquiétude des nombreux riverains et d'une part de la population grandissante.

La minorité soutient donc cette initiative qui comporte plus de 14'000 signatures. Elle demande : 1) Que l'aéroport reste un établissement de droit public, comme c'est le cas aujourd'hui. 2) Que l'Etat tienne compte du caractère urbain et des nuisances environnementales pour que le développement soit équilibré. 3) Que l'Etat prenne des mesures pour réduire les nuisances, notamment en termes de bruit et de pollution atmosphérique. 4) Que l'Etat et l'aéroport rendent rapport de ces actions.

La minorité ne voit pas ce qu'un contreprojet pourrait contenir sans vider de sa substance l'initiative. Le débat sur la croissance de l'aéroport doit avoir lieu sans tarder. Les signataires de l'initiative l'attendent avec impatience.

C'est pourquoi nous vous engageons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à suivre la minorité de la commission, à accepter cette initiative et à refuser un contreprojet.