

(Lu dans la présentation à Genthod, retiré à celle de Satigny)

Un aéroport au service de notre population :  
94% des passagers se rendent ou proviennent de la région.

Difficile à croire, mais possible, puisque « la région » n'est pas définie.

Sur le site de l'aéroport on peut trouver un chiffre bien défini :-

« 47% des passagers de Genève Aéroport résident en Suisse romande ou en France voisine. “

Ce qui veut dire que 53% des passagers de Genève Aéroport résident en dehors de la Suisse romande ou la France voisine.

Les commentaires suivants se réfèrent à la page de la présentation à Satigny.

### **p. 3 Genève aéroport: un moteur pour l'emploi**

#### **44 000 Postes liés à l'activité de GA**

Ce chiffre est toujours cité dans le rapport annuel depuis 2011. Est-ce qu'il n'y a pas eu de changements dans 5 ans? Dans l'annexe 1 au protocole de coordination du PSIA (étude de 2014) le chiffre donné est de 34'210 emplois.

## p.5 Répartition horaire des mouvements en 2015

- De 6h à 22h : 94,8%

- De 22h à 23H : 4%

- De 23h à minuit : **1,1%**

- Couvre-feu (de 00:29 à 6h du matin) : 0,1% (sur 65 mouvements, GVA a accordé 12 dérogations)

Selon les statistiques de l'aéroport, entre 23h et 00h29 (pas besoin des dérogations) il y avait **1.59%** de mouvements.

Airport stats

Scheduled 144'551

Charter 1'149

Taxi 20'541

Business 14'445

= Commercial 180'686

Divers 8'143

Total 188'829

22h-22h59 7260 (4%)

23h-23h59 2702 (1.5%)

00h-00h29 160 (0.09%)

= 22h-00h29 10122( 5.6%)

00h30-05h59 81(6 dérogations)

Totale nuit 10203

On peut remarquer que le fait de sortir des statistiques qui comparent toute la journée et deux heures nocturnes est complètement trompeur, car chaque interruption nocturne dérange et empêche de dormir. Il serait plus honnête de mettre en avant les nombres de vols, et non les pourcentages, qui n'évoquent pas la nuisance.

## **p7. Une lutte déterminée contre les nuisances sonores (03-16)**

- 3'007 logements insonorisés à Genève

- 51 millions investis par Genève Aéroport

En principe, depuis longtemps l'argent pour les insonorisations devrait venir des charges et surcharge bruit et pollution payée par les compagnies d'aviation : argent qui entre dans un « compte de l'environnement ». Autrement dit, selon le principe « pollueur payeur) cet argent N'EST PAS l'argent de l'aéroport.

En réalité, par le fait que les charges et surcharges sont assez minimales en comparaison avec les autres aéroports en Suisse, ce compte de l'environnement ne suffit plus pour payer les insonorisations. En conséquence, l'aéroport doit commencer à utiliser son argent, ce qui réduit les bénéfices (dont la moitié qui est transférée à l'Etat de Genève.

Autrement dit, si l'aéroport avait choisi d'imposer les mêmes barèmes que d'autres aéroports en Suisse, en particulier Zurich, pour les charges et surcharges, l'Etat aurait pu recevoir davantage d'argent.

## **p.8 Une taxation écologique des aéronefs (protection contre le bruit)**

Les barèmes ne sont pas identiques pour tous les aéroports suisses. Il est « curieux » que Genève aéroport décide d'être moins écologique que Zurich.

En principe, les valeurs doivent être rediscutées chaque trois ans, en fonction des améliorations du bruit des avions. En réalité, ces valeurs sont restées inchangées entre 2000 et 2014, ce qui a eu comme conséquence que la somme annuelle perçue par l'aéroport diminuait constamment.

Il est également à remarquer que Genève aéroport avait choisi de ne pas imposer une surcharge bruit sur les atterrissages de nuit. A Zurich, par contre, les atterrissages paient une surcharge variable entre 21h et 7h.

Ainsi, comme comparaison, pour le mois de juillet 2016 les surcharges bruit à Genève ont rapporté de l'ordre de 390,000 CHF, alors que les mêmes mouvements à Zurich auraient rapporté de l'ordre de 510,000 CHF (+30%). Autrement dit, la somme d'environ 4'000'000 CHF par an qui entre dans le compte de l'environnement serait plutôt 5'200'000 si Genève appliquait le même barème que Zurich.

## **p.9 Une taxation écologique des aéronefs (protection de l'air)**

### **Taxe sur les émissions de CO2**

**Norme d'émission du moteur X Nombre de moteurs X 1,40 CHF\***

**\* Valeur déterminée par les instances internationales**

Selon ce qui y est écrit, on peut penser que c'est le montant de 1.40 CHF qui est déterminé par les instances internationales. Or, la vérité, c'est la « Norme d'émission du moteur X Nombre de moteurs » qui est déterminée par les instances internationales. Cette valeur, qui correspond au montant d'émission, est multipliée par ce qu'on peut considérer comme la taxe à appliquer à chaque unité d'émission : il est choisi par chaque aéroport. A Genève, selon l'information fournie aux membres de la CCLNTA, le choix de 1.40 CHF fut calculé pour rapporter 1 million de CHF chaque année.

Selon la documentation de l'OFAC, les valeurs pour les aéroports principaux en Suisse sont :-

Lugano : 3.40 CHF

Berne : 3.30 CHF

Zurich : 2.50 CHF

Genève : 1.40 CHF.

Ainsi, si Genève avait adopté la même valeur que Zurich, les fonds de l'environnement auraient augmenté par 800,000 CHF de plus chaque année.

### **p.13 Position du canton face au «plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique »**

Le canton propose un contre-projet qui poursuit trois objectifs:

1. Réduire l'enveloppe théorique de bruit
2. Contenir les nuisances sonores entre 22h et minuit
3. S'opposer aux mouvements avant 6h du matin

Première remarque : à ma connaissance, la proposition du canton (le CE) est de ne pas permettre une augmentation de l'enveloppe théorique de bruit à partir de 2020. En réalité, la seule mesure proposée est de limiter l'enveloppe théorique de bruit entre 22h et 5h, parce que c'est cette enveloppe nocturne est assez identique à l'enveloppe pour la journée.

Or, pour chaque année entière l'enveloppe de bruit, calculé par l'EMPA, n'est connue qu'au milieu de l'année suivante, quand les compagnies d'aviation auraient déjà créé leurs horaires et demandé leurs « slots » pour cette année suivante. Autrement dit, il est facile de parler dans l'abstrait de résister à une augmentation, mais en réalité extrêmement difficile.

Difficile également : s'il y a une variation d'une année à l'autre qui a comme résultat une diminution dans une région et une augmentation dans une autre région ?

En ce qui concerne l'opposition aux mouvements avant 6h du matin, **on trouve déjà sur le site de l'aéroport**

<http://www.gva.ch/desktopdefault.aspx/tabid-454/>

la déclaration suivante: « **Genève Aéroport n'autorise pas de vols avant 06:00 du matin et n'a pas l'intention de le faire dans le futur.** »

Il est à noter que l'acceptation des vols long-courrier partant tard le soir, en particulier après 22h, pourrait avoir un effet non négligeable sur la largeur de l'enveloppe de bruit près de l'aéroport (sur Cointrin Sud, par exemple).

## **p. 14 Le Conseil d'Etat défend vos intérêts**

Le Conseil d'Etat s'engage pour:

Atténuer l'impact sur le potentiel constructible pour du logement

Inciter l'industrie du transport aérien à améliorer la performance acoustique des avions

Maintenir la qualité de vie dans les communes riveraines

Limiter les impacts à long terme sur la santé publique

Répondre de manière convaincante aux préoccupations des communes riveraines, dont la vôtre !

Une réponse qui vient à l'esprit : selon Henri Queuille, un homme politique français, citation reprise par Charles Pasqua (discours de 1988), et Jacques Chirac (Le Monde, 22 février 1988)

Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent.