

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Boris Calame, Lisa Mazzone, Jean-Michel Bugnion, Yves de Matteis, Sophie Forster Carbonnier, Frédérique Perler, François Lefort, Mathias Buschbeck

Date de dépôt : 17 novembre 2014

**Projet de loi
modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG)
(H 3 25)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

La loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG), du 10 juin 1993, est
modifiée comme suit :

**Art. 24 Lutte contre le bruit, la pollution de l'air et les émissions de
CO₂ (nouvelle teneur)**

La commission consultative doit en particulier donner des avis sur toutes
questions concernant le bruit, la pollution de l'air et les émissions de CO₂,
provoqués par les aéronefs utilisant l'Aéroport international de Genève ou
survolant le canton, et en rendre rapport au Grand Conseil.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la
Feuille d'avis officielle.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce projet de loi est un modeste ajout pour plus de transparence et d'interaction avec la population concernant l'évolution de Genève Aéroport et un renforcement des travaux de sa « Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien »¹.

Genève Aéroport a connu une croissance sans précédent ces dernières années. Le nombre de passagers est en effet passé de 8,6 à 14.4 millions en dix ans (2004-2013), soit une augmentation de plus de 67%, tandis que le nombre de vols commerciaux augmentaient de 24% durant la même période.

L'enjeu principal de cette explosion des déplacements aériens est la pollution de l'air qu'elle induit. Les émissions de CO₂ des vols au départ de Genève ont ainsi augmenté de 75% durant cette même période, atteignant désormais 1,14 million de tonnes par an. D'autres polluants très nocifs sont également détectés, comme le dioxyde d'azote, l'ozone ou les particules fines, qui ont des impacts importants sur la santé des habitants. Sans parler de l'augmentation des nuisances sonores dont se plaignent, à juste titre, les riverains de l'aéroport.

A la lecture du Plan de mesures O'Pair, on s'étonne que la seule mesure concernant Genève Aéroport porte exclusivement sur le site aéroportuaire et ne mentionne pas le trafic aérien, pourtant à la source des nuisances (mesure 13 du plan O'Pair : « diminuer la consommation d'énergie (électrique et thermique) du site de 10% par rapport à 2010 ; augmenter la part d'électricité renouvelable à 12% de l'électricité totale consommée ; atteindre un taux de 25% de véhicules éco-compatibles, et de 35% de véhicules répondant aux dernières normes antipollution ; atteindre un taux d'utilisation des modes de transport durables de 45% pour les passagers et les employés en 2020 »²).

¹ Pour assurer à cette commission et à ses membres de pouvoir remplir leur mission de plateforme d'échange et de concertation, le Grand Conseil a décidé en mars 2014, à juste titre, de supprimer l'obligation liée au secret de fonction (voir : <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11077A.pdf> et traitement en séance <http://ge.ch/grandconseil/memorial/seances/010106/38/2/>).

² Plan de mesures O'Pair 2013-2016, p. 29.

A l'heure actuelle, la « Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien » est invitée à se pencher en particulier sur les nuisances dues au bruit³. Pourtant, les conséquences sur la qualité de l'air ont un impact sur l'ensemble des habitants du canton et préoccupent un certain nombre d'associations. D'où l'ajout dans l'article 24 de la mention de la pollution de l'air et des émissions de CO₂, afin de braquer le projecteur, à côté des nuisances sonores très importantes, sur la pollution de l'air et ses conséquences, en particulier sur la santé.

Par ailleurs, dans ce même article 24, le présent projet de loi introduit l'obligation pour la commission de rendre un rapport au Grand Conseil sur les différents sujets sur lesquels elle se penche. En effet, la pratique actuelle est de rendre un seul rapport annuel au Conseil d'Etat, de telle sorte que le lien avec le pouvoir législatif et l'ensemble de la population est distant, alors que l'évolution de l'aéroport les concerne au premier plan.

Enfin, l'inscription dans la loi genevois actuelle (LAIG - H 3 25)⁴ qui fait référence à l'article 93 de l'ordonnance fédérale sur la navigation aérienne, du 14 novembre 1973 (ONA), a été supprimée du présent projet de loi, du moment où cet article n'existe plus depuis la révision du 18 décembre 1995 de cette ordonnance, dont le titre a été semble-t-il modifié en « Ordonnance sur l'aviation » (OSAv)⁵.

Nous espérons, Mesdames et Messieurs les députés, que vous réserverez un accueil favorable à ce projet de loi.

³ Les procès-verbaux de la commission sont disponibles depuis quelques temps, après leur adoption, sur le site de Genève Aéroport, sous la rubrique Corporate, Environnement, Commission de l'environnement :

« <http://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-130/> »

⁴ http://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_h3_25.html

⁵ <http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19950593/index.html>