

Question présentée par la députée :

M^{me} Lisa Mazzone

Date de dépôt : 16 octobre 2014

Question écrite

Y a-t-il un pilote dans l'avion ? Quelle est la position du Conseil d'Etat concernant la croissance effrénée de l'aéroport ?

L'Aéroport international de Genève 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 augmentait de 24% durant la même période.

Les vols « low cost » se taillent la part du lion, puisqu'ils représentent aujourd'hui quelque 44% des vols. Les compagnies qui les proposent dopent la demande en pratiquant des prix artificiellement bas qui ne comprennent pas les externalités. Ainsi, le kérosène est le seul agent énergétique qui n'est pas taxé et le trafic aérien est absent de la loi suisse sur le CO₂. L'impact sur l'environnement et la santé publique ne sont donc pas pris en compte dans le calcul du prix. Genève Aéroport favorise en outre l'arrivée des compagnies « low cost » avec des taxes d'aéroport qui se situent parmi les plus basses d'Europe.

Le premier enjeu 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. Sans parler de l'augmentation des nuisances sonores dont se plaignent, à juste titre, les riverains de l'aéroport.

L'augmentation de la consommation de kérosène (+75% en dix ans) a du reste tout bonnement annulé les efforts conséquents fournis par les Genevois, tous acteurs confondus, en matière de mobilité (réduction de 15% de la consommation d'énergie entre 2005 et 2010, notamment grâce au redéploiement du réseau de transports publics) et de consommation thermique (réduction de 20% entre 1990 et 2010). Ainsi, la croissance de

l'aéroport constitue un obstacle majeur à l'objectif poursuivi par le Conseil d'Etat d'atteindre la société à 2 000 watts d'ici à 2050, qui est présenté au point 24 du Programme de législature 2013-2018.

Au niveau de la vie économique genevoise, l'attractivité des vols « low cost » affaiblit le potentiel du tourisme local et de l'offre de loisirs pour favoriser un tourisme externe à notre région. Cela contredit les politiques publiques en la matière et fragilise l'économie régionale.

Enfin, l'augmentation du trafic aérien a des conséquences non négligeables sur les infrastructures autour de l'aéroport et sur la mobilité entre l'aéroport et le centre-ville. Ces éléments devraient faire partie intégrante d'une planification responsable du développement de l'aéroport.

Au niveau stratégique, l'évolution de l'aéroport vers une orientation clairement « low cost » ne nous paraît pas répondre aux besoins du canton et à la mission de service public de l'aéroport que sont le maintien et le développement des organisations internationales et le besoin de desserte pour l'économie genevoise, tel que cela ressort du Programme de législature 2013-2018.

Aujourd'hui, nous avons le sentiment que l'Etat ne planifie pas l'évolution de l'aéroport mais se contente de la suivre au gré des projets de Genève Aéroport et sous la pression des compagnies aériennes. L'aéroport devrait pourtant s'inscrire dans la planification du canton et être pris en compte dans les objectifs poursuivis par nos politiques publiques, notamment l'amélioration de la qualité de l'air. A la lecture du Plan de mesures OPair, on s'étonne que la seule mesure concernant Genève Aéroport porte exclusivement sur le site aéroportuaire et ne mentionne même pas le trafic aérien, pourtant à la source des nuisances (mesure 13 du plan OPair : « 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 »¹).

Le développement de Genève Aéroport génère certes un bénéfice dont la moitié est rétrocédé au canton, mais il doit être mis en balance avec les coûts environnementaux, sociétaux et économiques qu'il provoque.

¹ Plan de mesures OPair 2013-2016, p. 29.

Alors que le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), document fédéral qui donne le cadre pour la planification et l'exploitation de l'aéroport, est en cours d'élaboration, en collaboration avec le canton, il est indispensable que le Conseil d'Etat précise ses intentions quant au développement de l'aéroport et améliore la transparence à ce sujet. Le Grand Conseil et la société civile doivent être intégrés et consultés pour prendre part aux décisions relatives à l'aéroport, dont l'impact sur la vie des habitantes et des habitants de toute la région est considérable.

Par conséquent, nous aimerions savoir :

- *Quel est l'objectif du Conseil d'Etat en termes d'évolution du nombre de passagers et de vols dans les dix, vingt, trente et quarante prochaines années ?*
- *Comment cet objectif s'accorde-t-il avec le plan de mesures OPair et celui d'atteindre la société à 2 000 watts d'ici à 2050 ?*
- *Quelle est la mission de service public que le Conseil d'Etat entend confier à l'aéroport de Genève ? Dans ce cadre, le Conseil d'Etat peut-il préciser sa position sur les vols « low cost » ?*
- *Quelle sera la position de l'Etat concernant le développement de l'aéroport dans le cadre de l'élaboration du PSIA ?*
- *Existe-t-il des plans de l'extension du Terminal Sud ? Cas échéant, ces documents sont-ils accessibles au Grand Conseil ?*
- *Existe-t-il un projet de Terminal Nord ? Cas échéant, existe-t-il des plans et un échéancier accessibles au Grand Conseil ?*
- *Quelle est la stratégie de consultation prévue concernant les options retenues pour l'évolution de l'aéroport ?*
- *Le Conseil d'Etat s'appuie-t-il sur des études qui permettent d'évaluer les retombées positives et négatives de l'attractivité de Genève Aéroport, notamment en matière de dépenses de santé publique liées à la pollution de l'air et aux nuisances sonores, de besoin en infrastructures à la charge de la collectivité, de dépenses touristiques exportées et de tourisme d'achat concurrençant nos commerces locaux ? Si ce n'est pas le cas, le Conseil d'Etat compte-t-il commander de telles études ?*

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat de l'attention qu'il portera à notre demande.