

Projet présenté par les députés :

*MM. Marc Falquet, Stéphane Florey, Michel Baud,
Bernhard Riedweg, André Pfeffer, Norbert Maendly,
Christo Ivanov*

Date de dépôt : 21 février 2018

Projet de loi

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

*(A eux les vacances, à nous les nuisances : reprenons possession de
notre aéroport pour notre économie et pour notre population !)*

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 2 Mission (nouvelle teneur)

¹ L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses
installations en offrant, au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité,
d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs.

² Son activité doit concourir au développement de la vie économique du canton
dans le respect des besoins et des intérêts de sa population et limiter au
maximum le bruit, la circulation routière aux alentours ainsi que la pollution
atmosphérique.

³ L'établissement favorise une offre diversifiée de long-courriers ainsi que
l'aviation d'affaires. La part des créneaux attribués aux vols low cost et aux
charters ne peut excéder le 50% du trafic passagers. La transparence est
garantie.

⁴ Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Introduction

Avant l'année 2000, l'aéroport de Genève proposait avec Swissair et d'autres compagnies des vols directs moyens et longs courriers à destination des cinq continents. Le nombre de passagers était alors de 7'600'000. En 1998, Swissair choisit de recentrer sur l'aéroport de Zurich ses activités long-courriers, délaissant ainsi l'aéroport de Genève.

Lors de la faillite de Swissair, la jeune compagnie *Easyjet* fut privilégiée dans son développement par les autorités aéroportuaires afin de compenser en partie la perte d'activité de la compagnie nationale. Si cela pouvait apparaître justifiable dans le contexte difficile de l'époque, force est de constater que le développement extrêmement rapide de cette compagnie low-cost, sur la plateforme de Genève, a éloigné l'établissement de sa vocation première, qui selon la loi «a pour mission d'assurer le développement économique du canton, et les besoins de l'ensemble de sa population en matière de transports aériens. »

Notre aéroport connaît une croissance régulière de son trafic passagers. Il y a encore 10 ans, en 2006, le nombre de passagers ayant fréquenté la plateforme de Cointrin avoisinait les 10 millions. Au cours de l'année 2017, Genève Aéroport a accueilli 17,3 millions de passagers, un chiffre en progression de 5 % par rapport à 2016 (soit 768'000 passagers de plus, pratiquement une fois et demie la population du canton !). Avec plus de 7 millions de passagers transportés au départ de son hub de Genève, la compagnie low cost *Easyjet* dispose de la plus grande part de marché (45%) parmi les compagnies opérant à Cointrin¹.

Une croissance « low cost » source de nuisances

Il est légitime que tous les Genevois puissent partir en vacances au meilleur prix, mais doivent-ils supporter tout au long de l'année les nuisances dues aux différents ponts aériens (23 destinations uniquement pour le Royaume-Uni par exemple) ? Ceci essentiellement au profit d'*Easyjet* et des compagnies charter et ce afin de satisfaire une demande provenant de la région Rhône-Alpes.

¹ <http://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-244/>

Cette forte croissance du nombre de passagers et des touristes de la saison d'hiver qui viennent skier dans les alpes françaises, suscite le mécontentement des voisins de la plateforme. De nombreux riverains sont en effet persuadés que les nuisances sonores générées par les avions ont augmenté avec la hausse du nombre de passagers à l'aéroport de Genève. Le bruit généré par les avions est particulièrement invoqué comme un facteur de dégradation de leur bien-être. Les caractéristiques physiques propres à chaque terrain et les conditions d'exploitation en vigueur font, en effet, de chaque aéroport un cas particulier. La situation géographique de l'aéroport de Genève, entouré par les montagnes de la cuvette genevoise, n'est pas des plus favorables pour une dispersion des ondes sonores.

Techniquement, le bruit moteur est dû à la génération de fortes turbulences dans la zone où les gaz chauds à haute pression éjectés de la tuyère du moteur se mélangent à l'air ambiant. Le bruit de jet est un bruit à large bande. Le bruit des parties tournantes est caractérisé par la présence de fréquences pures (bruits de raies) qui se superposent à un bruit à large bande. Ce bruit de fréquences pures est plus marqué à l'avant du réacteur. Le bruit correspondant à des fréquences pures de combustion est attribué à des fluctuations volumétriques du gaz en expansion causées par une combustion non stable du kérosène. Il est difficile à dissocier du bruit du jet dans le spectre de bruit. Le bruit aérodynamique, quant à lui, est dû aux turbulences aérodynamiques créées autour de l'avion. Le bruit des volets, des becs et du train d'atterrissage en sont des exemples. Le bruit aérodynamique est de même nature que le bruit de jet. Compte tenu des progrès réalisés sur les moteurs, cette source de bruit devient aussi importante que le bruit du moteur pour les phases d'atterrissage avec un grand développement des volets. S'agissant de la santé des populations riveraines, l'excès de bruit a des effets sur les organes de l'audition, mais peut aussi perturber l'organisme en général, et notamment le sommeil².

Les trafics aériens et le fonctionnement de l'aéroport font l'objet de contestations croissantes de la part des populations riveraines, en raison des nuisances sonores. Outre les nuisances sonores, le trafic aérien génère divers polluants. Les principaux polluants sont les oxydes d'azote ($\text{NO}_x = \text{NO}_2 + \text{NO}$), le monoxyde de carbone (CO), des hydrocarbures imbrûlés (HC) et composés organiques volatiles (COV) dont le benzène, des suies – vocable retenu par l'industrie pour les particules fines (PM), du dioxyde de soufre (SO_2), de la vapeur d'eau (H_2O), du dioxyde de carbone (CO_2) et enfin l'ozone (O_3), non émis directement, mais résultant de réactions photochimiques entre les NO_x , HC et COV.

² Source : Advocnar- Association de défense contre les nuisances aériennes.

Des infrastructures d'accès à l'aéroport et des parkings saturés

Aujourd'hui, les infrastructures menant à l'aéroport sont déjà saturées et ne parviennent que difficilement à assurer leur fonction. En outre, « la présence d'équipements de portée internationale (Palexpo, Arena...), de commerces, d'importantes pénétrantes au centre-ville de Genève (routes de Vernier, de Meyrin et de Ferney) et de l'autoroute A1 en bordure immédiate de l'aéroport engendre **des difficultés de circulation voire des phénomènes chroniques de saturation des infrastructures d'accès à ce secteur** ».³ Le « **parcours du combattant** » du voyageur ne s'achève pas par son arrivée à la plateforme aéroportuaire. A cela s'ajoute l'indisponibilité des places de parking ainsi que des files d'attente sans fin, ceci venant péjorer la qualité des prestations offertes aux voyageurs. Les passages de sûreté passagers donnent lieu à des files d'attente interminables, et ce avec des lacunes de plus en plus évidentes, comme ce fait divers qui nous apprend qu'une petite fille de 7 ans peut passer tranquillement tous les contrôles et embarquer seule et sans billet dans un avion !

Ces très importants problèmes d'infrastructures routières pour absorber le flux de passagers, notamment venant de France voisine, de saturation de parkings (voyageurs et travailleurs), et des voies d'accès sont également constatés par les spécialistes de l'aviation. Ainsi, d'après un classement basé sur les avis de 65 professionnels de l'aviation paru dans le « Handelszeitung⁴ », l'aéroport de Genève se situe au-delà du 50e rang mondial. Avec ses 17,3 millions de voyageurs actuels, l'aéroport de Genève ne parvient pas à se montrer à la hauteur d'une Genève internationale et ne permet pas un développement économique optimal pour le canton.

Cela contraste avec l'aéroport de Zurich qui lui évolue au 3e rang mondial, « un endroit idéal pour les voyageurs, en particulier avec un design fonctionnel, une propreté parfaite, d'excellentes liaisons de transport public et un bon flux de passagers avec des procédures coordonnées lors de l'enregistrement et de la sécurité », d'après le classement.

25 millions de passagers en 2030 ?

D'après la Confédération, le trafic passagers devrait passer à 25 millions en 2030. La hausse du trafic passagers ira de pair avec la hausse du nombre de mouvements, ce qui pourrait représenter 1 vol toutes les 90 secondes. D'autres

³ Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire, Estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport, Juin 2016. p. 7.

⁴ Handelszeitung, „Das sind die besten Flughäfen der Welt“, 10.08.2017.

études (Intraplan) mettent en doute l'étude sur laquelle s'est basée l'Office fédéral de l'aviation civile pour élaborer la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). L'aéroport, ses infrastructures et sa déserte ne sont pas dimensionnées pour un tel flux.

Seul un quart de passagers « outgoing » domiciliés à Genève

La forte croissance du nombre de passagers est en grande partie imputable au développement des offres *low cost* qui attirent des passagers venus de plus en plus loin. D'après l'étude de mobilité pour le secteur aéroportuaire⁵ seul 25% des passagers « outgoing » sont en lien avec le canton de Genève, contre 43% pour les passagers « incoming ». Sur 47'390 passagers moyennés jour, le tiers, soit près de 15'000, vient de France.

Le développement « pur et simple » du nombre de passagers transitant par l'aéroport de Genève, notamment avec le développement des offres *low cost*, ne manquera pas d'engendrer en parallèle la hausse des nuisances actuellement constatées. *Easyjet*, compagnie qui a fait de Genève son deuxième hub, représente à elle seule 45% du trafic et la croissance prévue pour 2018 est de 5,9% soit 449'000 passagers de plus, presque la population du canton. Aujourd'hui, avec 17,3 millions de passagers, notre aéroport reçoit autant de voyageurs que l'aéroport de Hambourg, disposant de deux pistes, 2^e ville d'Allemagne dont l'agglomération compte 3,5 millions d'habitants et disposant d'un tissu économique remarquable (aéronautique, banques, infrastructures portuaires, sidérurgie). Genève reçoit pratiquement le double de passagers que l'aéroport de Lyon dont l'agglomération compte 1'354'000 habitants avec un trafic sur 2 pistes de 9'600'000 passagers.

Genève, la vitrine *low cost* de la région ?

Adapter l'infrastructure aéroportuaire à la hausse du nombre de passagers n'est pas une finalité en soi. **Notre aéroport, d'une importance vitale pour l'économie du canton, devrait en priorité répondre aux besoins de Genève et de ses habitants, plutôt que de servir les intérêts économiques d'autres territoires disposant eux-aussi de plateformes aéroportuaires.** Ceci n'est pas surprenant au vu des déclarations du directeur général de l'aéroport « *Un aéroport plus que jamais au service d'une ville, d'un canton, d'une région,*

⁵ Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire, Estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport, Juin 2016.

*d'une vaste zone transfrontalière en voie de métropolisation, dans toutes leurs réalités économiques, sociales et environnementales.*⁶»

Les régions de France voisine disposent d'aéroports pouvant répondre à la demande en liaisons *low cost* de leurs habitants et ainsi qu'à la demande saisonnière des touristes hivernaux. L'« Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc » dispose d'une piste de 2020 m avec une aide à l'atterrissage ILS cat. I lui permettant d'accueillir tous types d'avions utilisées par *Easyjet*. Quant à lui, l'aéroport d'Annecy Haute-Savoie Mont-Blanc dispose d'une piste d'une longueur de 1598 m, qui pourrait au besoin être rallongée.

Face à la concurrence du hub *low cost* de Genève, la liaison aérienne Paris-Annecy a décliné (de 56'850 passagers en 2008 à 11'407 passagers en 2012) pour finalement prendre fin début 2013. Certaines personnalités politiques locales envisagent même la fermeture de l'aéroport d'Annecy et la mise en place d'une navette pour que les passagers se rendent à Genève. La finalité de l'aéroport de Genève est-elle de devenir la vitrine *low cost* de toute une région ? Un paradoxe pour la 4^e ville la plus chère du monde !

De son côté, l'aéroport de Chambéry, dont le terminal a été rénové en 2016, a accueilli seulement 212'018 passagers en 2016 et bénéficie de 11 lignes régulières directes vers l'Europe ainsi que de ses vols charters ski opérés par une vingtaine de tour-opérateurs principalement britanniques, scandinaves et russes.

Développer l'économie de Genève, pas les nuisances !

La vision pour l'avenir de l'aéroport de Genève, exprimée par son directeur général⁷ lors d'un récent exposé, a mis l'accent sur les bilans « record » et l'accroissement prévu du nombre de passagers. D'autres thématiques, comme l'importance de l'aviation d'affaires pour notre canton n'ont malheureusement pas été abordées ce jour-là. La direction de l'aéroport considère celui-ci comme un centre de profit, une société privée ne tenant pas compte du fait, qu'il s'agit avant tout d'une société d'utilité publique. Elle se focalise sur les redevances passagers *low cost* sans tenir compte du faible apport économique de ceux-ci pour le canton, et ce tout en pénalisant les acteurs économiques genevois ou vaudois. Il faut noter que ces dernières années les compagnies *low cost* ont favorisé le tourisme d'achat depuis la Suisse vers l'Europe et ce au détriment du commerce de détail genevois.

⁶ Genève aéroport, Rapport annuel 2016, p. 6.

⁷ CCI France Suisse, déjeuner-débat avec André Schneider, 27 avril 2017.

D'un point de vue économique, quel est l'intérêt pour le canton de Genève de voir se poser sur son aéroport durant la saison d'hiver des hordes de touristes empruntant des bus français à destination des stations de ski françaises ?

La hausse régulière du trafic passagers à Genève, et notamment des passagers *low cost*, ne manque pas d'engendrer une raréfaction des *slots* et des parkings disponibles, notamment pour l'aviation d'affaire. En conséquence du manque de *slots*, certains entrepreneurs désireux d'atterrir à Genève ont été dérouterés vers d'autres aéroports (Annecy, Chambéry, Sion). Genève est pourtant le deuxième aéroport européen pour l'aviation d'affaires, mais l'aviation d'affaires est la grande absente des travaux menés à Cointrin et le phénomène de saturation est bien visible. Précisons au passage, s'agissant de la thématique des nuisances sonores, que les aéronefs utilisés par l'aviation d'affaires présentent l'avantage de décoller et grimper plus vite que les A320 ou les B737 utilisés par les *low cost*.

Ne pas sacrifier les longs courriers

N'est-il pas aberrant que Genève, ville d'affaires, centre de relations internationales, n'ait aucune liaison directe vers l'Afrique de l'ouest, l'Amérique latine, et n'offre qu'une seule destination vers l'Asie, continent en plein essor économique qui offre des marchés intéressants pour nos industries notamment horlogères ou dans le domaine des hautes technologies ? Des vols vers Singapour ou Sao Paulo permettraient de transporter à la fois des hommes d'affaires et des touristes sans nécessité d'utiliser des *low-costs* pour une correspondance à Paris ou à Londres. Il est à noter que l'aéroport a entamé la construction d'un terminal long-courrier, toutefois les sept nouvelles places ne serviront, comme l'indique sa présidente, qu'à couvrir des besoins actuels.

Plutôt que de développer une offre *low cost* attirant des passagers « outgoing » de plus en plus éloignés de la frontière, l'aéroport, dans l'intérêt de Genève et de son rayonnement international, devrait favoriser les liaisons long-courriers qui elles, à la différence du *low cost*, génèrent de véritables retombées économiques et sont effectuées par des avions de nouvelle génération tels que l'Airbus A350 ou le Boeing 787, dont la signature sonore est très faible.

Ne pas sacrifier l'aviation d'affaires au profit du low cost

Dans sa course en avant démesurée, l'aéroport de Genève se retrouve dans la situation d'être le hub *low cost*, pour l'essentiel à vocation touristique, de la région Rhône-Alpes. Genève, qui représente la deuxième plateforme européenne pour l'aviation d'affaires, connaît néanmoins une stagnation de la

fréquentation ces dernières années, en parallèle à la hausse fulgurante du *low cost*. Les entrepreneurs actifs dans l'aviation d'affaires et leur clientèle déplorent la raréfaction et la difficulté à obtenir des créneaux, incompatible avec des exigences de flexibilité, de rapidité et de confidentialité. Comble de l'absurde, pour parvenir à dégager davantage de *slots* pour le *low cost*, l'aéroport incite la clientèle de l'aviation d'affaires, dont les retombées économiques sont fort appréciables, à utiliser les plateformes aéroportuaires d'Annecy, de Chambéry ou de Sion⁸.

Pourtant, l'aviation d'affaires contribue à l'intérêt économique du canton en étant au service d'entrepreneurs, d'hommes d'affaires, de dirigeants de grands groupes ou de grandes sociétés, de représentants d'organisations internationales ou d'agences non-gouvernementales et de touristes fortunés.

L'offre de transport adaptée aux dirigeants d'entreprise est d'ailleurs un point important dans le développement économique du canton, lors de la réflexion quant à une implantation sur le territoire cantonal. Si la diminution de la part de l'aviation d'affaires devait se poursuivre, Genève perdrait une partie de son attractivité économique et des entreprises pourraient renoncer à s'installer ou pourraient s'en aller de Genève. **Dans un entretien accordé au Temps, la nouvelle présidente de Genève Aéroport, a déclaré que « cette aviation (n.d.r. l'aviation d'affaires) est capitale pour Genève, même si elle génère peu de taxes d'atterrissage et de redevances passagers. Toutefois, même si ces vols ne sont parfois occupés que par une personne, ils rapportent potentiellement plus à la région qu'un charter rempli de touristes⁹ »**

Dans les faits, les restrictions imposées à l'aviation d'affaires amènent à des aberrations telles, qu'il est possible pour un passager *Easyjet* de réserver et confirmer son vol 9 mois en avance tandis que les acteurs économiques majeurs n'ont la confirmation de pouvoir décoller ou atterrir de Genève à bord d'un avion d'affaires, que 5 jours à l'avance.

Conclusion : notre aéroport doit répondre aux besoins de l'économie de Genève et de ses habitants

L'aéroport constitue le moteur du canton en tant que place financière, économique et diplomatique. Les missions de l'aéroport sont actuellement définies à l'art. 2 de la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) qui, relevons-le, est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1994. Depuis lors, le monde de l'aviation a passablement évolué. Les principales compagnies *low cost*

⁸ Voir annexe 1

⁹ « L'aviation d'affaires rapporte peu à Genève Aéroport », Le Temps, 27 avril 2015.

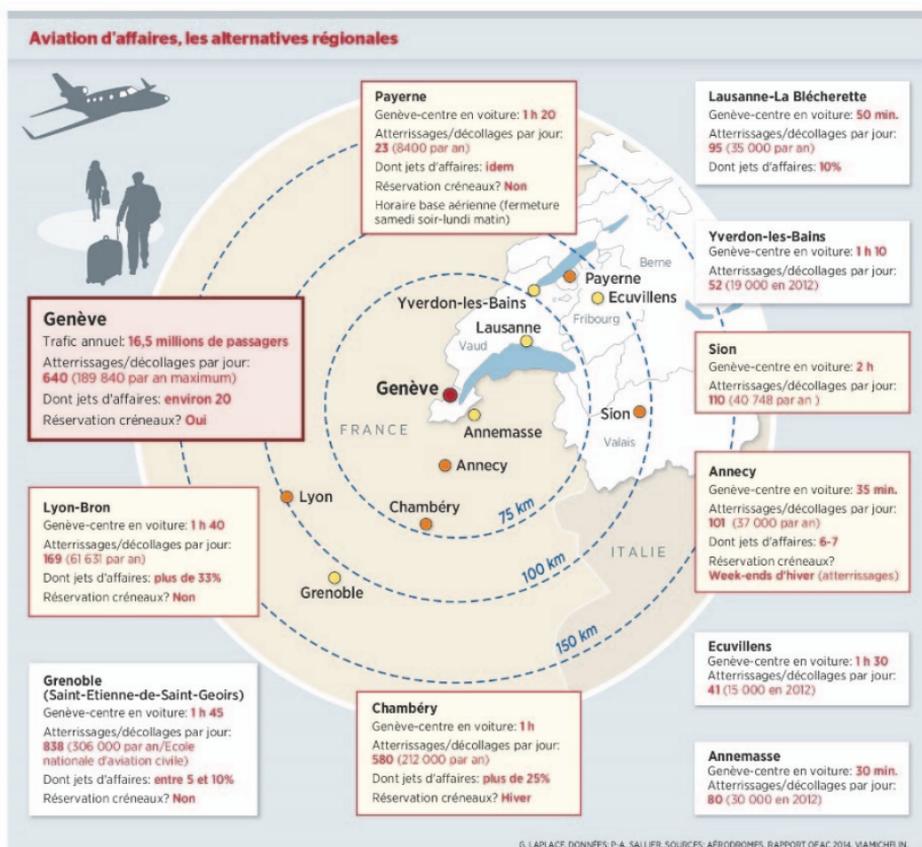
européennes n'étaient pas encore en activité ou à leurs balbutiements et les passagers empruntaient des « compagnies nationales ». C'est au cours des années 90 que Swissair entama son désengagement à Genève : le 3 avril 1996, le conseil d'administration de Swissair prenait la décision de regrouper la majorité des vols long-courriers vers Zurich, dès l'horaire d'hiver 1996-1997. Finalement, après le « grounding » d'octobre 2001, la compagnie Swissair disparût le 31 mars 2002. Le traumatisme résultant du désengagement puis de la disparition de notre compagnie nationale constitua un élément favorable au développement d'une offre de remplacement, en l'occurrence une offre *low cost*.

A l'avenir, l'établissement de droit public gérant et exploitant l'aéroport ne pourra se contenter « d'adapter l'infrastructure à l'évolution du nombre de passagers ». En maintenant son rôle de moteur du canton en tant que place financière, économique, diplomatique, touristique et culturelle, les missions de l'aéroport devront être affinées aux fins que l'aéroport puisse continuer à servir l'économie de notre canton sans devenir un hub *low cost* au milieu de l'Europe au service de régions limitrophes entières. Genève ne peut plus assumer à elle seule les nuisances résultant de l'utilisation de l'offre *low cost* par une clientèle en provenance d'une vaste zone transfrontalière et en payer les conséquences.

Le développement qualitatif doit être préféré au développement quantitatif. C'est pourquoi, le projet de loi prévoit que l'aéroport continue d'assurer et de protéger les intérêts économiques du canton et de sa population en matière de transports aériens tout en redonnant et en garantissant le nombre de créneaux horaires nécessaires à l'aviation d'affaires, en freinant l'expansion du *low cost*.

Enfin, l'aéroport s'abrite derrière une politique de décision opaque, et derrière un combat de chiffres (ralentissement du nombre de mouvements versus croissance du nombre de passagers) ou avec des courbes de bruit discutables par les différents experts.

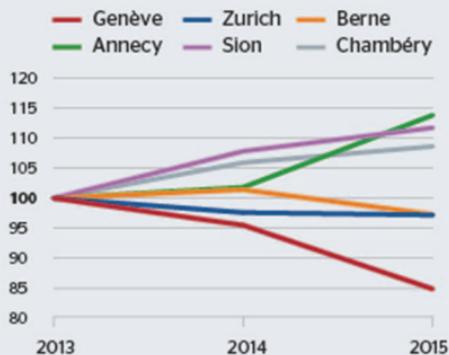
La vérité est qu'il faut revenir avec bon sens à la vocation de base de cet aéroport qui est avant tout de servir les habitants et les intérêts économiques du canton. Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce projet de loi.



Source : TdG.ch, 10.10.2017

ANNEXE 2

L'aviation d'affaires en chiffres

Nombre de vols annuels
au départ de Genève et de ZurichEvolution du nombre de vols par aéroport
Indice 2013 = 100

O. CHIACCHIARI DONNÉES RET SOURCES: EUROCONTROL ET LES AÉROPORTS CONCERNÉS

Source TdG.ch, 16.03.2016