

Date de dépôt : 5 février 2019

- a) **IN 163-C** **Rapport de la commission de l'économie chargée de rédiger un contreprojet à l'initiative populaire cantonale 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport »**
- b) **PL 12435** **Projet de loi constitutionnelle de MM. Jacques Béné, Jacques Blondin, Edouard Cuendet, Jean-Marc Guinchard, Serge Hiltbold, André Pfeffer, Georges Vuillod modifiant la Constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE) (A 2 00) (Contreprojet à l'IN 163)**

Rapport de majorité de M. André Pfeffer (page 2)

Rapport de première minorité de M. Thomas Wenger (page 129)

Rapport de deuxième minorité de M^{me} Isabelle Pasquier (page 142)

Rapport de troisième minorité de M^{me} Jocelyne Haller (page 153)

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

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. André Pfeffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission de l'économie a consacré 15 séances (séances des 6.11, 13.11, 20.11, 27.11, 4.12.2017 et des 8.1, 22.1, 29.1, 12.11, 26.11, 3.12, 10.12, 17.12.2018) à traiter de ce projet de loi sous la présidence de M^{me} Jocelyne Haller et M. Jacques Béné.

Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M^{mes} Virginie Moro et Maëlle Guitton, à qui je tiens à adresser mes remerciements, au nom de tous les membres de la commission.

Table des matières

Audition de M. Jacques Béné, Présentation du Contreprojet.....	4
Audition de la CARPE : Coordination régionale pour un Aéroport urbain Respectueux de la Population et de l'Environnement, (<i>Présentation de l'initiative populaire 163 "Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport"</i>)	11
Audition de M ^{me} Corine Moinat, présidente du Conseil d'administration, et de M. André Schneider, Directeur général de l'AIG	23
Audition de M. André Schneider, Directeur général de Genève Aéroport ...	29
Audition de M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat, M. Philippe Royer, Directeur du SABRA, et M. Philippe Matthey, Secrétaire général du DI et délégué par le Conseil d'Etat au sein du Conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève.	43
Audition de M. Jacques Jeannerat, président, accompagné de MM. Jean-Marc Beyeler et Marc Antoine Nissille, membres du comité de l'AGC	51
Audition de MM. Mike Gerard, vice-président de l'ARAG, Jean-Daniel Borgeaud, membre de l'ARAG, et de M ^{me} Adler, secrétaire de l'ARAG. ...	65
Audition de M. Georges Ryser, président de l'AFRAG	77
Audition de M. Marcel G. Zuckschwerdt, Directeur suppléant, Chef de la Division Stratégie et politique aéronautique de l'OFAC	81
Audition de MM. Olivier Favre, maire de Russin, Pierre Duchêne, maire de Dardagny, Philippe Bossy, CA de Satigny, Jean-Daniel Viret, CA de Bellevue, et Yvan Rochat, CA de Vernier	91
Audition de M ^{me} Nathalie Hardyn, CCIG	102
Audition de M ^{me} Lisa Mazzone, présidente de la CARPE, M. Jean-François Bouvier, de l'association des intérêts de Vernier village, et M. Philippe Meyer, membre du comité du WWF Genève.....	106
Débat.....	119
Vote	123

Audition de M. Jacques Béné, Présentation du contreprojet

M. Béné indique, par rapport à l'alinéa 1, qu'ils ont simplement rajouté le terme « autonome » puisque l'autonomie de l'aéroport figure déjà dans la loi sur l'aéroport international de Genève. Il s'agit donc seulement de confirmer ce qui existe déjà dans cette loi.

Concernant ensuite l'alinéa 2, il explique que l'objectif est de mettre l'accent sur l'évolution qualitative et non pas quantitative. Il précise que c'est aussi pour cela qu'ils ont mentionné la qualité de la desserte aérienne pour autant qu'elle réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale. Il indique ensuite qu'ils ont supprimé la limitation des nuisances pour la simple et bonne raison qu'il existe déjà le dispositif cantonal Pact'Air et parce que la fiche PSIA s'attache aussi à contenir et entend bien limiter ces nuisances dans le cadre des mesures qui seront prises tant au niveau de l'aéroport lui-même que des contraintes qui seront imposées par la Confédération.

Ensuite, il indique, par rapport à l'alinéa 3, qu'ils ont rajouté l'équilibre entre les enjeux économiques, le développement des emplois et les exigences d'un développement durable en accord avec la mission de l'aéroport.

Enfin, concernant l'alinéa 4, il indique qu'ils ont considéré qu'une convention d'objectifs signée en début de législature entre le Conseil d'Etat et l'AIG permettrait de garantir le contrôle de l'Etat sur les objectifs qui seraient astreignants. Il explique que le simple fait que le Conseil d'Etat soit derrière ces conventions d'objectifs paraît suffisant par rapport à la volonté des initiants.

Il termine en déclarant que ce ne sont pas de grandes modifications mais précise qu'ils insistent sur certains points qui paraissent être trop contraignants sans l'être vraiment. Il explique qu'ils ont déjà dit que, si cette initiative était votée, ce serait un peu un leurre de penser qu'elle va changer quelque chose. Mais d'un autre côté, ce qui est proposé comme contreprojet c'est quelque chose qui non seulement est conforme au droit fédéral, mais qui implique aussi quand même des contraintes assez fortes pour l'aéroport. Il précise qu'il sera possible de revenir sur ces contraintes le cas échéant dans le cadre des discussions mais également à l'avenir quand il sera question de contrôler que les objectifs qui seront assignés à l'aéroport seront bien tenus.

Un commissaire (PDC) remercie M. Béné pour sa présentation. Il demande comment il se positionne par rapport au texte proposé par le groupe des Verts a déposé.

M. Béné remarque que ce texte propose une modification de la loi sur l'aéroport ce qui est un peu différent du contreprojet. Il rappelle cependant que

l'objectif des initiants c'est quand même de mettre quelque chose dans la Constitution. Par ailleurs, il indique que, si le projet ou contreprojet proposé par le groupe des Verts vise uniquement à modifier la loi sur l'aéroport, il doute que ce soit accepté. Il remarque pour finir que la proposition de ce PL va dans le même sens que l'initiative et qu'il ne s'agirait pas d'un PL constitutionnel.

Le commissaire (PDC) remarque que cette proposition ne pourrait pas constituer un contreprojet constitutionnel.

M. Béné répond que ça pourrait être un contreprojet indirect.

Une commissaire (Ve) explique qu'il y a la possibilité des deux alternatives.

La présidente demande à la commissaire (Ve) de présenter leur texte / proposition.

La commissaire (Ve) indique qu'une bonne partie des points qu'elle a développés dans ce contreprojet est liée à l'initiative. Elle rappelle que ce qui était reproché à l'initiative, c'était qu'elle était assez peu concrète et qu'on ne voyait pas forcément quels étaient ses objectifs. Elle explique qu'elle a donc essayé de concrétiser les visées telles qu'elle les a perçues et de les traduire en matière de loi sur l'aéroport.

Elle remarque que M. Béné est arrivé avec un premier contreprojet qui semble assez loin de l'initiative. Elle explique qu'il lui tenait donc à cœur de faire ressortir dans un texte alternatif les points qui lui semblaient importants à préciser au niveau de la loi et du contreprojet.

Elle indique pour finir qu'elle a préféré arriver avec une proposition d'amendement de la loi puisque le reproche principal qui était fait à l'initiative était de dire que l'on comprenait ses objectifs mais pas précisément ce qu'elle vouait. Elle explique qu'elle a essayé de préciser ce qui lui semblait être recherché comme objectifs.

Un commissaire (S) remarque que, ce qui change beaucoup entre le contreprojet du PLR et l'initiative, c'est que l'initiative parle d'un équilibre entre les besoins économiques, sociaux et culturels et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement alors que le contreprojet enlève cette notion d'équilibre en parlant seulement de la qualité de la desserte aérienne qui réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale. Il remarque qu'on peut donc comprendre entre les lignes que les besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale vont mener, comme c'est indiqué dans la fiche PSIA, à 25 millions de passagers en 2030. Il demande à M. Béné s'il n'a pas l'impression de vider l'initiative de sa substance en ne répondant plus qu'aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale.

M. Béné répond que la notion d'équilibre se trouve à l'alinéa 3. Il explique que l'alinéa 2 rappelle le cadre et l'objectif, à savoir le fait de veiller à la qualité de la desserte aérienne pour répondre aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale. Il explique que c'est ensuite dans l'alinéa 3 qu'ils rappellent que l'Etat doit prendre des mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, dans le respect du droit supérieur, tout en visant un équilibre entre les enjeux économiques, le développement des emplois et les exigences d'un développement durable en accord avec sa mission. Il explique que le terme de développement durable a du sens dans cet article. Il termine en déclarant que l'équilibre n'est pas supprimé.

Le commissaire (S) demande à M. Béné s'il serait prêt à aller de l'avant en reprenant un certain nombre de termes qui se retrouvent dans l'initiative. Au lieu de parler d'un « développement durable en accord avec sa mission », il indique qu'on pourrait par exemple préciser « en accord avec les exigences d'un développement durable et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement ». Il considère en effet qu'il est quand même important de pouvoir remettre ces notions dans le contreprojet.

M. Béné répond que c'est pour cela qu'ils les ont mis dans l'article précédent. Il lit l'alinéa 2 qui prévoit que « l'Etat veille à ce que la qualité de la desserte aérienne réponde aux besoins de la population ». Il explique que les besoins de la population, on les retrouve aussi dans le développement durable.

Il explique que le fait de décorrélérer complètement les deux choses ne leur convenait pas. Il remarque qu'il y a deux visions de l'économie qui sont totalement antinomiques. Il explique qu'à droite ils ont une vision des choses assez similaire mais indique qu'il n'est pas certain que les groupes de gauche aient la même vision des choses. Il remarque que lorsqu'on entend, à la commission fiscale, certains représentants de gauche dire qu'il y a trop de multinationales à Genève et que ce n'est pas très grave s'il y en a quelques-unes qui partent si on met un taux d'imposition rédhibitoire, cela illustre le fait que certains sont pour la décroissance. Il explique que la droite est pour une croissance maîtrisée et qu'il y a inévitablement des différences de point de vue sur cette notion-là.

Il explique qu'ils ne veulent pas laisser croire à la population que, parce qu'elle vote cette initiative, cela va changer quelque chose par rapport à la Confédération et au PSIA.

Il souligne ensuite le fait que ce n'est pas le PLR qui dit qu'il va y avoir 25 millions de passagers à l'aéroport d'ici 2030. Il explique que la Confédération a fait des plans et qu'elle a estimé qu'il allait falloir prévoir des infrastructures si effectivement on allait atteindre 25 millions de passagers. Il

explique que ces 25 millions de passagers vont aussi s'accompagner de mesures que l'aéroport et les compagnies aériennes vont devoir prendre pour limiter les nuisances et le nombre de vols pour impacter le moins possible la population.

Il est donc clair qu'il existe une différence d'appréciation. Il répète encore une fois qu'ils ne veulent pas que cette initiative soit un leurre pour ceux qui pensent qu'elle va résoudre leurs problèmes. Il remarque que c'est un peu comme cela que les choses ont été présentées et que cette initiative est très politique. Il remarque que M^{me} Mazzone veut en faire son argument principal pour sa campagne aux élections fédérales de l'année prochaine.

Le commissaire (S) rappelle que ce n'est pas M^{me} Mazzone mais la CARPE, qui est une coordination de plus d'une vingtaine d'associations, qui œuvre dans le domaine de l'environnement et de la mobilité durable. Il rappelle par ailleurs qu'il y a aussi un certain nombre de membres d'exécutifs de nombreuses communes autour de l'aéroport qui ont dit qu'ils étaient très inquiets par rapport à l'augmentation des nuisances de l'aéroport.

Au-delà de cela, il remarque qu'il est vrai qu'il y a deux visions différentes des choses, dont celle de l'initiative et de l'équilibre entre l'importance de l'aéroport pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement.

Il lit ensuite le commentaire du contreprojet qui prévoit « qu'il n'est pas opportun de mentionner la limitation des nuisances. Le dispositif cantonal Pact'Air, et le PSIA s'attachent à les contenir et entendent à terme les limiter ». Il considère que c'est bien pour cela qu'il faut le maintenir dans un éventuel contreprojet sinon on vide de sa substance l'initiative. Il remarque que le contreprojet a enlevé le pendant environnemental de l'initiative. Il remarque que le contreprojet parle ensuite d'un développement durable en accord avec sa mission en tant qu'aéroport et d'un besoin de la population en termes de desserte aérienne. Le contreprojet ne parle donc pas des besoins de la population en termes de limitation des nuisances, que ce soit du bruit ou de la protection de l'environnement. Il termine en déclarant qu'il est dommage d'avoir enlevé le volet environnemental qui se trouvait dans l'initiative.

M. Béné répond qu'ils n'ont pas enlevé le volet environnemental. Il explique qu'ils parlent de développement durable à l'alinéa 3. Il explique qu'ils ont ajouté les termes « en accord avec sa mission » car on ne peut pas faire fi de cela. Il demande au commissaire (S) s'il était là quand la commission a reçu l'OFAC.

Le commissaire (S) acquiesce. Il demande à M. Béné s'il serait d'accord d'ajouter « la limitation des nuisances pour la population et l'environnement » puisque cela va dans le sens d'un développement durable.

M. Béné répond que ce serait mentir à la population que de dire qu'il va y avoir une diminution des nuisances.

Le commissaire (S) remarque qu'il vient de dire que dans le PSIA il y a une limitation des nuisances qui est prévue d'ici 2030.

M. Béné répond qu'il y a une diminution sur les courbes. Il ne va pas y avoir une diminution maintenant mais il y aura une diminution d'ici 2030.

Le commissaire (S) propose de le mettre dans le contreprojet.

M. Béné lui propose de faire des amendements.

Un commissaire (PDC) rappelle que l'AIG a précisé à plusieurs reprises que les 25 millions de passagers n'était pas un objectif, ni pour le Conseil d'Etat ni pour l'AIG. Il demande ensuite à M^{me} Pasquier si, par rapport à cette modification du PL sur l'aéroport, elle va sonder les initiants.

La commissaire (Ve) répond par la négative. Elle explique qu'elle ne peut pas leur transmettre le contreprojet qui l'a fait réagir.

Un commissaire (UDC) est convaincu du fait qu'il faut abaisser le couvre-feu de l'aéroport et qu'il faut l'adapter à celui de Zurich, sinon on aura effectivement 25 millions de passagers en 2030.

La présidente revient sur ce qu'a dit le commissaire (PDC). Elle rappelle que les 25 millions de passagers ne sont effectivement pas un objectif mais une prévision. L'intérêt est donc de maîtriser ce développement, d'où la nécessité de la notion de recherche d'un équilibre. Elle précise qu'elle est très sensible à cet élément-là qu'elle ne retrouve pas dans le contreprojet qui est proposé. Elle remarque par ailleurs que le développement durable est une notion de plus en plus vague qu'on a tendance à galvauder. En plus en soumettant cette notion à la mission de l'aéroport, elle considère qu'on affaiblit encore plus sa portée.

En ce qui concerne le contreprojet de rang législatif que propose le groupe Ve, elle indique qu'elle n'a pas retrouvé cette notion d'équilibre. Elle indique qu'elle déplore cela car c'est un élément clé. Elle considère qu'il faut prendre en considération un certain nombre d'éléments, notamment le développement économique, mais pas au prix de la santé de la population.

La commissaire (Ve) demande à M. Béné si, quand il parle de développement qualitatif, il pense à la qualité par opposition à la quantité. Elle considère que le terme de qualité a différentes interprétations. La qualité de la desserte, ça peut être des horaires plus adéquats ou alors un pourcentage de places business, par exemple.

M. Béné répond que le représentant de la Mission suisse qui était venu parler de l'initiative avait mentionné le fait que les long-courriers étaient très importants pour la Genève internationale et pour les organisations internationales et que c'était la porte d'entrée de tout le continent africain. Quand il parle de qualité, c'est donc ce type de desserte là qu'il a en tête. Il explique que la qualité de la desserte doit apporter quelque chose aux besoins de la population mais surtout aux besoins des entreprises et de la Genève internationale. Si le besoin de la population c'est juste d'aller à Barcelone pour aller faire du shopping le week-end, ce n'est pas qualitatif.

La commissaire (Ve) remarque ensuite que l'alinéa 3 du contreprojet reprend en grande partie l'article 2 de la loi sur l'aéroport. Elle remarque néanmoins que, plutôt que de mentionner les objectifs de protection de l'environnement, il parle du développement durable. Elle demande à M. Béné s'il considère que le développement durable est équivalent à la protection de l'environnement dans le cas présent.

M. Béné acquiesce.

La commissaire (Ve) explique que la notion de développement durable prend en compte les besoins économiques, sociaux et environnementaux et qu'il ne s'agit pas uniquement de la protection de l'environnement. Si on parle de protection de l'environnement on donne plus de poids à l'environnement alors que lorsqu'on parle de développement durable on met sur un pied d'égalité les trois exigences, à savoir le social, l'économie et l'environnement.

M. Béné répond qu'il est d'accord avec cela. Il explique qu'il est important de parler de développement durable. Il remarque qu'on parle de limitation des nuisances et qu'il ne s'agit pas seulement d'un volet environnemental. La notion de limitation des nuisances est très large. Il considère que lorsqu'on parle de nuisances, on parle plus de la population que de l'environnement. Il indique qu'il préfère parler de développement durable car il s'agit d'un terme générique qui regroupe tout ce qu'on peut faire et qu'il s'agit également d'un terme équilibré. Si on recherche un équilibre, il est donc bien de parler de développement durable.

La commissaire (Ve) précise qu'elle n'est pas du tout opposée au développement durable. Elle remarque cependant que le contreprojet mentionne les enjeux économiques et qu'ensuite il leur donne une prépondérance en lien avec le développement durable sans rementionner la protection de l'environnement.

Elle indique ensuite que les propositions qu'elle a faites concernent trois points en lien avec l'aéroport. Le premier point concerne les missions. Elle explique qu'elle a élargi les propositions par rapport aux missions de l'aéroport

en mentionnant le besoin de la Genève internationale par exemple. Le deuxième point concerne ensuite la convention d'objectifs. Elle explique qu'elle la remise dans la loi en introduisant un rôle du Grand Conseil. Finalement, elle explique qu'elle a précisé le rôle de la commission consultative de la lutte pour les nuisances du trafic aérien. Elle explique que cette commission existe déjà et qu'elle se réfère à la direction de l'aéroport. Elle indique qu'elle a proposé qu'elle se réfère aussi au Conseil d'Etat avec un compte rendu au Grand Conseil.

Un commissaire (PLR) revient sur la notion de prévision des 25 millions de passagers. Il remarque qu'on veut une convention d'objectifs pour limiter la contrainte des 25 millions de passagers et que là-dessus on peut tous se rassembler sur le fait que ni le PLR, ni n'importe qui à Genève demande 25 millions de passagers. Il rappelle par ailleurs que cette prévision n'est pas un objectif mais un constat de ce qui va arriver. Il explique que pour contenir ceci, la convention d'objectifs essaie de préserver l'équilibre social, économique et environnemental le mieux possible.

Il explique ensuite que le groupe PLR n'a pas voulu enlever le terme environnemental. Il explique qu'ils ont essayé de remettre la notion d'équilibre dans l'alinéa 3 entre le développement des emplois et les exigences d'un développement durable en accord avec sa mission. Il explique que le curseur devra s'adapter et que c'est comme un plan de croissance. Il indique que la notion de développement durable est aussi présente ici parce qu'il ne s'agit pas uniquement de la notion environnementale mais aussi de la notion de nuisances de bruit et de pollution pour les gens. Il termine en déclarant qu'il ne voudrait pas qu'on mette plus en avant la notion environnementale par rapport à la nuisance qui est faite aux gens. Il souligne le fait que le terme de durabilité fait cet équilibre. Il déclare que l'esprit du contreprojet visait à garder cet équilibre.

Un commissaire (S) remarque que les 25 millions de passagers sont écrits un certain nombre de fois dans le PSIA du 14 novembre. Il explique que ce PSIA rappelle ses pronostics sur les prestations de trafic fondées sur la demande qui serait de 25 millions de passagers. Il précise que lorsqu'on fait de la politique, on n'est pas censé être déterministe.

Il termine en déclarant que le PS n'est pas pour une décroissance mais qu'il ne veut pas arriver à 25 millions de passagers avec l'ensemble des nuisances qui vont avec en 2030. C'est donc aujourd'hui qu'il faut faire des choix politiques.

M. Béné précise qu'ils ne veulent pas supprimer la notion de protection de l'environnement.

La présidente précise qu'elle va demander aux auditionnés de se prononcer sur les deux propositions de contreprojet.

Audition de la CARPE : Coordination régionale pour un Aéroport urbain Respectueux de la Population et de l'Environnement, (Présentation de l'initiative populaire 163 "Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport")

M^{me} Mazzone indique qu'elle représente la Coordination régionale pour un Aéroport urbain Respectueux de la Population et de l'Environnement, qui regroupe une quinzaine d'associations, à la fois de riverains de l'aéroport et des associations environnementales, étant précisé que cela émane d'un large cercle. Elle indique que les auditionnés sont les membres suivants : M. Félicien Fleury, membre de l'ATE Genève, siège dans la coordination ; M. Jean-François Bouvier, président de l'association des intérêts de Vernier village ; M. Philippe Meier, membre du comité du WWF Genève, et M^{me} Lisa Mazzone, présidente de l'ATE Genève et de la CARPE. Elle indique qu'ils vont faire un rapide point de situation sur l'aéroport actuel et les raisons pour lesquelles ils ont introduit cette initiative, étant précisé qu'ils vont s'appuyer sur leur présentation PowerPoint qui sera annexée au procès-verbal.

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 qui est d'avoir un mouvement d'avion toutes les 90 secondes 18 heures sur 24. Il mentionne que c'est de cela qu'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 de 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 de la 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^{me} 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 de 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 mentionne que cette question par rapport à la santé et la manière de vivre dans le canton lui paraît cruciale. 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^{me} 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 de voyages « business » à proprement parler 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^{me} 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 parler, 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^{me} 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 d'avoir prise sur ce qu'il se passait, raison pour laquelle l'outil de l'initiative a été travaillé.

M^{me} 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 les 2^e et 3^e articles sont consacrés à la définition de l'orientation de l'Etat et des missions de l'Etat. Elle souligne que le mot « 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, puisqu'il 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^{me} Mazzone constate, sur la question des effets que peut 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^{me} 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 F 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^{me} 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^{me} 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 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^{me} Mazzone constate que si elles sont si basses aujourd'hui à Genève cela est aussi car 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 supprimer puisque cela peut avoir des incidences sur l'économie, sur la Genève internationale, etc.

M^{me} Mazzone répond que, pour la projection des augmentations des gaz à effet de serre, c'est effectivement uniquement 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 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^{me} 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^{me} 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 réglementer, 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 sur 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 :

« ¹. *L'Etat protège les êtres humains et leur environnement.*

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

³ *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 moyen-courriers.

M^{me} 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 est une moyenne et 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^{me} 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^{me} Mazzone répond que, sur le volume sonore, le courrier actuellement n'est pas mesuré mais 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 ait 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^{me} 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^{me} 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) informe trouver que les premier et 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 ce 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 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 São Paulo pour lesquels il n'y aura jamais de long-courriers.

M^{me} Mazzone répond que Lisbonne est la 8^e 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^{me} 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 long-courriers, il a été vu dans les journaux en avril qu'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 Airbus A 350, qui, lui, se posera en France alors que Genève aura les vieux

avons. 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^{me} Corine Moinat, présidente du Conseil d'administration, et de M. André Schneider, Directeur général de l'AIG

M^{me} 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 mise 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 c'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.

Discussion

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^{me} 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 leurs avions 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 CO₂. 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 CO₂ 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 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^{me} 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 cautions qui sont mises, étant précisé qu'aujourd'hui, en tant qu'établissement autonome, à part les conditions-cadres qui sont données par le 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 Conseil, 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-cadres qui leur permet de pouvoir décider sur certaines choses relativement vite ou où les conditions-cadres 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 encadrée 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 arriver 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.

Une 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.

Un 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 F ont été investis et qu'ils recommencent en 2018 avec un investissement de 89 millions F. 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-NYC 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 CO₂.

Le président indique qu'il est important de se rappeler 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 CO₂ 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 CO₂ 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 André Schneider, Directeur général de Genève Aéroport

M. Schneider commence par se prononcer sur l'IN 163 et les deux contreprojets. Il indique qu'il s'agit d'une affaire politique mais que l'AIG souhaite quand même donner son point de vue sur ces objets. Il rappelle que le PSIA a été adopté et qu'il introduit une approche de réduction du bruit à l'horizon 2030 avec une deuxième courbe de bruit. Il explique qu'il y a un certain nombre de mesures qui vont être prises comme par exemple le calcul de la courbe de bruit initiale qui va être lancé l'année prochaine. Il indique qu'ils vont également calquer leur convention d'objectifs sur ce PSIA. Il souligne le fait que l'AIG considère que c'est un domaine qui est largement couvert par les outils existants. A leurs yeux, le PSIA est donc un pilotage tout à fait démocratique. Quelque part, il considère qu'il y a quand même un fort risque de conflit de législations et qu'on court donc le risque d'introduire une insécurité juridique.

Il indique qu'il est aussi important, si le peuple et le Grand Conseil choisissent de prendre un autre chemin, que l'AIG puisse continuer d'être géré. Aujourd'hui, il rappelle que l'interlocuteur c'est quand même le Conseil d'Etat et le ministre de tutelle et qu'il permet de répondre à beaucoup de questions d'ordre opérationnel. Il explique qu'ils aimeraient éviter de se retrouver dans des discussions devant le parlement qui ne seraient peut-être pas les mieux adaptées aux questions qui pourraient être posées. Il remarque d'ailleurs que l'approbation du rapport d'activité revient au parlement.

Il remarque ensuite qu'il y a un souhait d'avoir une bonne coordination entre les attentes de la population du canton et la politique fédérale. Il explique que pour l'AIG, ce compromis a été trouvé dans le cadre du PSIA, qui a

d'ailleurs été aussi présenté comme cela. Il explique que pour l'AIG l'important est d'avoir une vision claire sur le cadre juridique qui gouverne l'aéroport et qui ne soit pas en opposition avec le système de la Confédération.

Il remarque également que l'IN 163 met en avant le fait que l'AIG passera d'un établissement public autonome à un établissement public. Il considère qu'il serait important de bien comprendre quelle est la différence entre les deux. Il rappelle que le canton n'investit rien dans l'aéroport et que c'est l'aéroport qui retourne entre 50 et 100% de ses bénéficiaires. De ce fait là, il explique que l'autonomie assure une bonne gestion de cet établissement. Il explique que l'AIG aimerait bien comprendre la différence entre les deux.

La présidente répond qu'il n'y en a aucune. Elle explique que la loi sur les institutions de droit public dit qu'un établissement de droit public est un établissement public autonome. Elle demande ensuite à M. Schneider s'il faut comprendre par la position qu'il vient d'énoncer que l'AIG n'est pas intéressé à discuter des deux contreprojets qui ont été formulés parce qu'il estime que la fiche PSIA est suffisante en l'état.

M. Schneider répond que l'AIG estime en effet que la fiche PSIA est un bon outil pour gérer une bonne partie des questions. Il rappelle ensuite qu'il y a aussi l'OPB pour tout ce qui est bruit, ainsi que le plan cantonal climatique et des lois fédérales. Il précise qu'il n'a pas dit qu'ils n'étaient pas intéressés mais il y a de vraies questions politiques sur la gouvernance de l'aéroport. Il rappelle que l'AIG est un opérateur de plateforme et que son but est de faire tourner l'aéroport le mieux possible. Il considère que ce n'est donc pas à l'AIG de déterminer quel doit être le choix politique pour gérer l'aéroport. Il rappelle que l'AIG est propriété du canton et qu'il est, de ce fait-là, intégré dans la politique publique du canton. L'AIG est également concessionnaire de la Confédération et est donc inscrit dans la politique publique de la Confédération. Il termine en déclarant que ce n'est pas l'AIG qui choisit ses lois. Il explique qu'ils peuvent seulement indiquer ce qu'ils aimeraient avoir pour bien gérer l'aéroport et assurer au canton que l'AIG reste un moteur pour la région, l'économie, l'emploi et la Genève internationale.

La présidente demande à M. Schneider quelle est la position de l'AIG sur le PL 12322.

M. Schneider remarque que ce PL décrit un peu les résultats de l'année passée. Il explique qu'il y a une croissance de 4.8% de passagers mais que si on prend seulement l'aviation de ligne on a une croissance négative. D'ailleurs, il explique que cette année ils vont plutôt tabler autour des 2% de croissance pour les passagers et une croissance négative de -2.5% pour les mouvements. Il indique ensuite qu'ils ont réussi à clore l'exercice avec un résultat positif de

78.9 millions. Il précise que la moitié a été rétrocédée. Il explique qu'ils ont aussi vu une stabilisation du nombre de destinations. Il indique qu'ils ont également mis en avant un grand nombre d'initiatives qui ont été prises pour le développement durable dans le cadre de l'opération de l'AIG. Il termine en déclarant que le rapport détaillé donne plus d'informations sur le nombre de compagnies et les destinations. Il remarque pour finir que les choses restent quand même comparables aux années précédentes. Il n'y a pas eu de changement fondamental.

La présidente demande ensuite quelle est la position de l'AIG sur la M 2417.

M. Schneider remarque qu'il y a deux points qui sont soulevés. Le premier point concerne l'augmentation de la taxe bruit et le deuxième point vise à demander à chaque passager de payer une compensation CO₂ pour son voyage.

A propos du 1^{er} point, il rappelle que les taxes bruit sont parties d'une demande de l'Office fédéral de l'environnement. Il explique qu'il a demandé d'investir un certain montant dans l'insonorisation des bâtiments. Il précise que cet axe est articulé autour du montant que cela coûte. Il souligne le fait que les redevances ne peuvent pas générer du bénéfice pour l'AIG et qu'elles doivent être égales à un coût. Pour la taxe bruit, il explique qu'ils doivent étendre leur rayon d'insonorisation pour un montant de presque 90 millions F sur les 10 prochaines années. Il explique que la taxe est articulée de telle manière qu'elle couvre ce coût. La seule différence qui a été introduite c'est que la taxe a été articulée en fonction du type d'avion. Il explique qu'un avion qui a un comportement bruit et émission CO₂ très bon paie moins qu'un avion plus bruyant. Il précise qu'ils ont déjà vu les premiers changements d'avions. Sur cette taxe, il précise qu'on ne peut pas changer ou augmenter les choses car on n'a pas de libre arbitre. Il faut savoir que même s'il est possible de couvrir les coûts, il faut défendre cela par le biais de négociations avec des compagnies aériennes. Il précise que les compagnies aériennes peuvent sans problème traîner l'AIG devant un tribunal et que ce n'est pas sûr que l'AIG gagne.

Concernant ensuite le 2^e point, il rappelle que les compagnies aériennes principales et l'AIG incitent déjà les passagers à payer une compensation CO₂. Le taux de gens qui le fait est cependant extrêmement faible. Il indique ensuite que si une telle mesure est introduite, il s'agira d'une taxe aéroportuaire qui tombera sous la régulation de l'OFAC. Il indique d'ailleurs qu'il y a eu des discussions le 31 octobre et que les Chambres fédérales se sont prononcées par rapport à cette question-là. Malheureusement, elles ont décidé de ne pas y donner suite car c'est vu comme un problème de compétitivité. Il indique que dès 2021, dans le cadre du projet Corsia, une majorité des pays a décidé de

demander aux compagnies aériennes de ne plus augmenter leurs émissions de CO₂. Il explique que cela va devoir se faire en achetant des compensations. Il explique que cela signifie que dès 2021, les compagnies vont devoir calculer leurs émissions CO₂. Elles ne devront plus augmenter leurs émissions CO₂ ou alors les compenser par des certificats de compensation ou par l'utilisation du biokérosène. Il explique que c'est une piste qu'ils poursuivent et qu'ils espèrent pouvoir mettre en œuvre en 2021. Il indique qu'ils essaient de convaincre l'OACI de prendre des certificats de meilleure qualité qui donneront une vraie compétitivité au biokérosène.

La présidente demande quelle est la position de l'AIG sur la M 2420.

M. Schneider répond que le secteur France est un engagement de la Confédération qui a été pris dans le cadre d'un accord avec la France. Il indique que l'AIG, le canton et la Confédération sont en discussion avec les autorités françaises. Il explique que l'accord est réglé par une commission mixte qui comprend des représentants du régulateur français et du régulateur suisse. Il précise qu'une réunion a été agendée pour fin janvier. Il explique que le but est de définir une feuille de route afin de déterminer quelle est la meilleure manière de déployer un secteur France.

Il rappelle que l'AIG se trouve à la limite de la frontière et qu'une grande partie des trajectoires de décollage et d'atterrissage survole le territoire français. Il indique également qu'il y a 30% des passagers qui viennent du territoire français.

Il considère qu'il serait donc peu intelligent de se fâcher avec notre voisin puisqu'il est crucial pour la survie de l'AIG. Si on avait des limitations de survol du territoire français, l'impact serait énorme. Il explique qu'ils ont choisi une approche de collaboration pour trouver une solution d'amélioration. Il rappelle que la dernière commission mixte a eu lieu il y a plus que 10 ans et que le fait qu'il y en ait une nouvelle est déjà un certain succès.

Il termine en déclarant que c'est de nouveau une décision politique et qu'il n'est pas convaincu que ce soit la bonne solution au problème.

Un commissaire (UDC) remarque qu'il y a beaucoup de gens qui sont inquiets par rapport au développement de l'aéroport. Il remarque également qu'il y a une intolérance aux nuisances qui progresse plus que les nuisances elles-mêmes. Il demande s'il ne faudrait pas vendre de manière plus énergique les résultats de la fiche PSIA en disant très clairement ce que la baisse de bruit représente, quelle est la quantité de cette baisse de bruit et combien de gens vont pouvoir en bénéficier. Il remarque en effet que les courbes sont abstraites pour la population. Il remarque par ailleurs qu'aujourd'hui il y a une personne sur 5 qui est potentiellement touchée par le bruit et la pollution. Il considère

qu'il faudrait donc mettre les avantages plus en avant et défendre cela de manière plus active.

M. Schneider répond, par rapport aux personnes touchées, que les manières de calculer les choses viennent de l'OPB. Il explique que c'est la Confédération qui définit les zones d'exposition quand on dépasse un certain taux de bruit. Il précise que nous n'allons jamais dépasser les 28 à 29 000 personnes qui seront touchées par le bruit. Il rappelle par ailleurs qu'en Suisse, il y a environ 70 000 personnes qui sont touchées par le bruit des avions et 1.5 million de personnes qui sont touchées par le bruit en général. Il précise que ce n'est pas pour minimiser le bruit qu'il dit cela mais pour mettre les choses au clair.

Concernant la communication, il indique qu'ils vont communiquer. Comme le PSIA est compliqué, il explique qu'ils vont essayer d'y vulgariser. Il précise qu'ils l'ont déjà fait pendant la consultation parce qu'ils se sont rendu compte que le message ne passait pas.

Il indique ensuite qu'il y a une autre problématique, le fait que les gens disent que la 2^e courbe n'est pas encore contraignante et qu'ils mettent en doute l'engagement du canton et de l'aéroport concernant la mise en œuvre. Il explique que c'est pour eux un véritable objectif et qu'ils vont le mettre dans leur convention d'objectifs.

Il explique qu'ils vont naturellement faire plus d'information. Il explique que dans un premier temps, ils vont organiser un événement pour les communes suisses, françaises et vaudoises qui se trouvent autour de l'aéroport afin qu'elles comprennent clairement ce qui va être fait.

Il indique ensuite, par rapport aux actions principales qu'ils vont mettre en place, qu'ils vont commencer par calculer la courbe de bruit admissible. Il précise que du moment où elle sera calculée et adoptée, il ne sera plus possible de la dépasser. Il explique que si la courbe est dépassée deux années de suite, la Confédération va forcer l'AIG à réduire le nombre de vols. Il précise que c'est déjà arrivé à Zurich. Pour que ce mécanisme entre en œuvre, il explique qu'il est important de calculer la courbe de bruit admissible correctement. C'est un processus assez complexe qui va prendre du temps puisqu'il est possible de faire opposition contre cela devant les tribunaux.

Il explique qu'ils sont également en train de revoir leur règlement d'exploitation, qui est un peu la loi interne de l'aéroport. Il remarque qu'il y a beaucoup de plaintes en ce qui concerne les vols après 22h. Du point de vue de la planification, il précise qu'il n'y a pas d'augmentation après 22h mais que, compte tenu des problèmes météorologiques et de la congestion de l'espace aérien européen, on a une augmentation des retards qui est considérable. Il explique qu'ils sont donc en train de discuter avec la

Confédération sur la manière de réduire ces retards. L'idée serait de ne plus pouvoir dépasser un certain seuil de retard. Cela aurait pour conséquence que les compagnies aériennes ne pourront plus, si elles ont rempli un certain quota, revenir à Genève.

Il indique qu'ils sont aussi en train de définir des actions supplémentaires pour intéresser et faciliter l'arrivée d'avions moins bruyants sur l'aéroport avec potentiellement des bonus.

Il précise qu'il y a encore plein d'autres opérations à mettre en place et qu'ils vont communiquer là-dessus.

Il termine en déclarant que l'idée est que la courbe cible réduise le nombre de personnes touchées autour des 20 000. Après, si entre-temps on a une densification autour de l'aéroport très importante, peut-être que les choses vont changer un peu.

Le commissaire (UDC) précise que les membres de l'UDC sont de fervents défenseurs de l'aéroport. Il remarque cependant que le message des gens qui craignent un développement très important des nuisances commence à prendre une certaine ampleur. Il considère donc que l'AIG doit faire beaucoup plus. Il déclare avoir l'impression que l'AIG a perdu la guerre de la communication.

M. Schneider remarque que dans le PSIA les prévisions pour 2030 de 25 millions de passagers et de 236 000 mouvements font peur. Il souligne le fait que ce ne sont que des prévisions. Si on regarde aujourd'hui l'évolution négative des mouvements, on peut dire qu'on va rester loin de ces prévisions. Il précise que ces prévisions font partie du processus fédéral et que c'est comme si on demandait à quelqu'un de prévoir l'évolution du PIB. Il termine en déclarant qu'on fait peur autour d'un chiffre qui n'est ni un objectif ni quelque chose de certain. Ce n'est qu'une base de planification. Il insiste sur le fait que ce n'est pas du tout ce qu'ils veulent.

Un commissaire (PDC) explique que tous les députés qui traitent du sujet sont bombardés de questions de la part de population. Sans parler obligatoirement du développement de l'aéroport et des 25 millions de passagers, il remarque qu'il y a un certain nombre de nuisances et que cela fait partie de la réalité des choses. Concernant les vols de nuit, il remarque que certaines des motions et des demandes de taxes avaient comme objectif de trouver des solutions pour éviter d'avoir des vols de nuit. Certains disent qu'il y en a de plus en plus alors que dans les chiffres de l'AIG on dit que ce n'est pas vrai. Il demande quelle est la bonne mesure pour éviter qu'il y ait du bruit entre 22h et 6h.

M. Schneider répond que cela ne peut pas être un objectif de ne plus avoir de vols après 22h. Il précise qu'aujourd'hui on n'a pas de décollage après 22h

et qu'on a que des atterrissages. Il explique que pour pouvoir offrir les destinations qu'on a aujourd'hui, il y a des vols qui doivent forcément arriver après 22h. Il explique qu'il faut néanmoins essayer de les restreindre et d'éviter qu'ils augmentent.

Il explique que la seule raison de l'augmentation de ces vols du soir ce sont les retards. Ce sont des vols qui auraient dû arriver à 21h50 mais qui arrivent finalement à 23h. Il précise que dans tous les règlements du monde, un aéroport n'a aucun moyen de faire quelque chose contre cela. Il explique qu'ils sont cependant en train de proposer une mesure contraignante qui permettrait un certain taux de retard. Une fois que ce taux serait consommé, il ne serait plus possible d'atterrir à Genève. Il explique que cela permettrait de gérer le taux de retard qu'on laisse encore venir. Il explique que cela fait partie des discussions suite au PSIA et qu'ils sont en discussion avec l'OFAC pour le mettre en œuvre. Il précise qu'ils n'ont pas encore totalement gagné mais que c'est un but à atteindre. L'idée serait de réduire les nuisances après 22h à un minimum nécessaire pour faire tourner l'aéroport et ne plus être dépendant du ciel européen qui ne va pas s'améliorer. Il explique qu'il a déjà vu des compagnies qui ont décidé de ne plus faire le dernier vol parce qu'il y a trop de retard, par exemple. Il explique qu'ils vont les inciter à agir de cette manière.

Le commissaire (PDC) demande si le fait qu'une compagnie soit responsable de son retard lui coûte quelque chose de plus.

M. Schneider répond qu'elles paient environ 300 euros par passager. Il indique que pour des compagnies comme Swiss ou easyJet, cela représente des centaines de millions d'euros par année.

Le commissaire (PDC) demande combien coûte, en taxe supplémentaire, la dépose d'un avion easyJet qui est en retard.

M. Schneider répond que cela coûte entre 1 000 et 2 000 F de taxe d'atterrissage. Il explique cependant que le coût n'est pas là. Le coût pour les compagnies c'est qu'elles doivent payer les passagers parce qu'il y a du retard. Il explique que les taxes supplémentaires ne sont pas de bons moyens car elles ne peuvent pas dépasser les coûts engendrés. Il explique que l'idée était donc de trouver un autre moyen. Si les compagnies aériennes savent en avance combien de retard elles peuvent avoir par année, cela leur permettrait de le gérer tactiquement comme elles le veulent. L'idée c'est donc de leur donner une part de responsabilité de gestion.

Il précise que dans 99.9% des cas ce n'est pas la compagnie aérienne qui est responsable du retard. Il explique en effet que les compagnies aériennes sont souvent prêtes à décoller mais qu'elles ne reçoivent pas de créneau par l'espace aérien parce qu'il est plein. Au final, il s'agit donc d'une

problématique liée aux aiguilleurs du ciel. Il explique qu'il y a vraiment des problèmes de complexité de l'espace aérien qui font que les choses ne sont pas optimales. Il s'agit donc de prendre des mesures pour couper les retards et baisser gentiment la limite pour la ramener à la normale. Le retard n'est pas un événement normal. En outre, les retards créent plein de problèmes supplémentaires.

Un commissaire (Ve) remarque, par rapport à la motion du PDC, que la loi permet à l'aéroport de créer des taxes.

M. Schneider répond qu'il est en effet possible de prélever des taxes aéroportuaires. Il précise qu'il n'est cependant pas possible de gagner de l'argent avec et qu'il faut donc démontrer quel est le coût engendré. Il explique qu'aujourd'hui, pour les taxes de bruit, la seule chose qu'on peut mettre en avant c'est l'obligation d'isoler les bâtiments, qui représente quand même 90 millions sur 10 années. Il explique qu'ils ne peuvent pas augmenter plus que cela et qu'il y a une réglementation précise qui ne donne pas plus de choix.

Le commissaire (Ve) remarque que la législation n'est pas si précise que cela car elle permet de créer ce genre de taxes mais elle n'est pas allouée à des nuisances qui sont spécifiquement décrites. Il remarque que les pollutions par le bruit ne sont pas quantifiées et traduites en termes financiers. Si elles l'étaient de façon très spécifique, alors on pourrait facilement créer une taxe qui permettrait de contribuer à la réduction des nuisances.

M. Schneider répond qu'ils vivent avec la réglementation et que ce n'est pas eux qui font cette réglementation. Il rappelle que le régulateur c'est l'OFAC. Il précise néanmoins que l'OFAC n'a pas non plus toute la liberté puisqu'il est soumis aux régulations européennes et mondiales. Il souligne le fait qu'ils font le maximum possible et qu'ils poussent sur différents niveaux.

Il indique par ailleurs que du moment où on détermine une taxe de bruit elle peut être contestée par les compagnies aériennes. Il explique que s'ils n'arrivent pas à démontrer que la réglementation a été suivie à la lettre, ils perdent devant le tribunal très rapidement. Ce n'est donc pas parce que la loi dit qu'il est possible de faire ces taxes qu'elles sont acquises d'office. Il faut obtenir un accord avec les compagnies aériennes ou alors aller devant les tribunaux avec elles. Il précise que l'expérience avec Zurich a montré que les tribunaux ne gagnaient pas forcément, surtout pas si les règles ne sont pas remplies stricto sensu.

Le commissaire (Ve) demande combien de carburant imbrûlé se répand au décollage.

M. Schneider répond qu'il y a des chiffres là-dessus mais que ce ne sont pas des montants très importants.

Le commissaire (Ve) remarque que si on a un volume moyen de carburant imbrûlé, on pourrait imaginer faire une taxe qui toucherait toutes les compagnies aériennes. Les compagnies aériennes devraient payer pour le carburant imbrûlé qui tomberait sur le canton de Genève.

M. Schneider répond qu'on peut tout envisager. Il précise néanmoins que ce serait une décision du régulateur de prévoir ce genre de taxe. Aujourd'hui, le régulateur définit un nombre de taxes qu'on peut prélever avec un certain nombre d'indications sur la manière d'y calculer et de faire. Il précise que l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires est très spécifique. Il souligne le fait que c'est le devoir du régulateur et que l'AIG ne peut pas décréter cela unilatéralement.

Le commissaire (Ve) remarque que le kérosène n'est pas taxé en Suisse.

M. Schneider répond qu'il n'est pas taxé mondialement.

Le commissaire (Ve) remarque qu'il est taxé au décollage d'un pays européen pour une destination européenne.

M. Schneider répond que mondialement il y a un accord de l'OACI qui demande que le kérosène ne soit pas taxé.

Le commissaire (Ve) demande si en Suisse un aéroport peut décider de taxer le kérosène.

M. Schneider précise qu'il y a certains pays européens qui ont décidé de taxer cela et d'autres pas. D'ailleurs en ce moment, il y a un énorme débat au sein de la Communauté européenne pour savoir si c'est bien ou pas. Il explique que le projet Corsia amène une autre manière de taxer les émissions CO₂. Autant dans les Chambres fédérales que dans la Communauté européenne, on préfère prendre ce projet qui est mondial et qui ne crée pas une situation spécifique à l'Europe.

Concernant la question de savoir si un aéroport peut décider de taxer le kérosène il répond que ce n'est pas possible parce que c'est une décision de la Confédération. Sur la question des compensations CO₂, il explique que les Chambres fédérales en ont débattu et que la commission qui devait s'en occuper a décidé de ne pas entrer en matière et de ne pas la traiter. Il souligne le fait que l'AIG se soumet à un cadre réglementaire qui lui est imposé et qu'il fait avec. Il répète que l'AIG ne peut pas changer unilatéralement ce cadre.

Le commissaire (Ve) indique qu'il est assez sceptique sur la compensation CO₂. Il demande à quoi cela sert de compenser du CO₂ alors que la pollution est réelle.

M. Schneider répond que c'est pour cela que l'AIG soutient plutôt l'approche de biokérosène.

La présidente remarque que la surtaxe pour le bruit de la M 2417 est une forme de redevance qui doit être réinvestie pour lutter contre les effets des nuisances et particulièrement le bruit. Or, elle remarque que le réinvestissement des surtaxes ou des taxes déjà existantes dans l'isolation des maisons vaut seulement quand les gens sont chez eux. Cela n'agit pas sur le fait de vivre dans une zone qui est proche de l'aéroport.

M. Schneider répond que du moment où on a des courbes de bruit, cela exclut la construction de bâtiments dans un secteur défini. Il explique que cette insonorisation s'applique à des gens qui se trouvent être dans une zone de bruit parce qu'on ne peut pas leur demander de déménager. Il est donc évident qu'il y a une nécessité de reconnaître qu'il y a une zone qui est exposée à des bruits. Il rappelle qu'autour des aéroports il y a des lois très précises.

Il explique qu'avec l'adoption du PSIA, on a un nouveau périmètre dans lequel on ne peut plus construire des bâtiments pour les habitations. Il indique par ailleurs que l'OPB prévoit aussi que les gens qui avaient un projet de construction peuvent demander une indemnisation de la perte de valeur qu'ils ont eue sur leur terrain. Il explique que l'insonorisation vise à faire en sorte que les gens soient protégés du bruit quand ils sont à l'intérieur. Il s'agit d'améliorer la qualité de vie de ces personnes-là.

Il est vrai qu'à Genève on a tardé avec tout cela parce que la dernière courbe de bruit datait de 2009 et qu'elle était basée sur des impacts bruit de 2000. Il s'agit donc maintenant de faire un saut très considérable en avant puisqu'on est en train d'assumer 18 ou 20 années de différence. Il explique qu'avec la courbe de bruit cible on va ramener cela à un niveau plus petit.

Il termine en déclarant que les montants qui sont encaissés pour la taxe bruit sont sur un compte transitoire et qu'ils ne peuvent rien faire d'autre que de faire de l'insonorisation. D'ailleurs, il précise qu'on retrouve cela dans les chiffres du rapport annuel.

Une commissaire (Ve) remarque que la courbe de bruit serait contraignante seulement à partir de 2030. Elle remarque cependant qu'on parle de courbe qui doit être atteinte à moyen terme. Elle demande quel est ce moyen terme.

M. Schneider explique que dans le PSIA il y a deux courbes ; une doit être remplie au plus tard en 2030 et une doit être faite maintenant. Il n'y a rien d'autre.

La commissaire (Ve) remarque par rapport aux objectifs 2030 qu'on parle de 7 600 avions entre 22h et 23h et de 3 800 entre 23h et 24h. Cela correspond à environ un avion toutes les 3 minutes entre 23h et 24h et à un avion toutes les 5-6 minutes entre 22h et 23h. Elle précise qu'il s'agit de moyennes et qu'il peut donc y avoir des jours où il y en aura plus.

M. Schneider répond que la difficulté avec les courbes de bruit, c'est qu'on calcule pour chaque avion un impact bruit qui augmente le territoire autour. Il explique que la majorité de ce territoire se concentre entre 22h et 24h parce que le même avion, s'il décolle ou atterrit avant 22h, coûte 10 fois moins en bruit qu'après 22h. Cela signifie que les prévisions sont à prendre avec des pincettes.

Il précise par ailleurs qu'ils ne se sont pas engagés sur un nombre de vols mais sur un bruit maximal. Il souligne le fait qu'aujourd'hui on n'a pas un avion toutes les 3 minutes après 23h. Il précise qu'à 23h, il y a 6 ou 7 vols maximum.

Il explique que ces chiffres sont liés à la prévision d'augmentation de trafic à 236 000 vols. Il précise qu'aujourd'hui on n'atteint de loin pas ce niveau-là. Quand on voit l'évolution de notre courbe actuelle avec celle future et le fait que 90% de nos vols sont pour l'Europe et que depuis 4 ans on n'a plus de destination supplémentaire, il indique qu'il a de la peine à imaginer qu'on puisse faire cette croissance. Aujourd'hui on est à 190 000 mouvements, donc on est encore loin des 236 000 vols.

La commissaire (Ve) remarque que l'objectif a quand même été fixé et qu'en tant que tel tout est défini. Elle remarque qu'on calque les objectifs de bruit en fonction de ce mouvement maximum. Elle demande s'ils vont aussi calquer les besoins en infrastructure par rapport à ce nombre de passagers et ce nombre de mouvements. Elle remarque que lorsqu'on crée une infrastructure on crée une demande après, c'est un peu comme pour la route.

M. Schneider précise que ce n'est pas un objectif mais une prévision. Il insiste sur le fait que personne ne va se mettre cela comme objectif.

Il explique qu'ils ont dû faire des plans pour accommoder autant de vols et que ces travaux se déclencheront au fur et à mesure. Il explique qu'il y a aujourd'hui une planification directrice jusqu'en 2030 et qu'ils la recalculent tous les deux ans en vue de l'évolution des différents indicateurs. Il précise qu'ils sont aujourd'hui en train de recalculer de nouvelles courbes de croissance de passagers et de mouvements. Il insiste sur le fait qu'ils vont être en dessous et que certaines actions ne vont donc pas être faites.

Il explique par ailleurs que les choses ne fonctionnent pas comme sur la route parce qu'un nouvel avion coûte 100 millions. Il n'y a donc aucune compagnie aérienne qui viendra à Genève si elle ne remplit pas son avion. Aujourd'hui, on est dans un modèle qui est arrivé à maturité, en tout cas pour les vols européens. Il explique que toutes les compagnies préfèrent augmenter la capacité de sièges dans les avions plutôt que d'amener un nouvel avion. Il explique qu'on a atteint un certain niveau qui ne va pas continuer de croître.

Il explique qu'ils veulent éviter de commencer à construire des infrastructures qui dépassent leurs besoins. Il précise que pour pouvoir se faire rembourser cela ils doivent discuter avec les compagnies aériennes. Il souligne le fait qu'il n'y a aucune incitation à faire plus que ce dont ils ont besoin. C'est pour cela aussi qu'aujourd'hui les projets qui sont lancés vont essentiellement jusqu'en 2022. Il explique qu'ils sont en train de traiter uniquement des projets qui rattrapent un peu ce qui n'a pas été fait lors des dernières années. Il indique qu'ils sont très limités dans l'augmentation des capacités.

Par rapport aux mouvements, il souligne le fait qu'ils vont être nettement en dessous de ce qui est prévu. Il rappelle que le PSIA est quand même une planification territoriale et infrastructurelle. Ils doivent donc démontrer qu'ils sont capables de répondre à cela. Il insiste sur le fait qu'ils ne vont déclencher aucun travail s'il n'y a pas un vrai besoin. D'ailleurs, il explique qu'il y avait quelques travaux qui étaient prévus pour améliorer la piste, qui ont été arrêtés parce que la croissance était négative. Comme il n'y a pas besoin de développer la piste, il explique qu'ils sont en train de développer le terminal qui n'était pas à la hauteur de la croissance ces dernières années.

La commissaire (Ve) remarque que PSIA repose sur des incertitudes.

M. Schneider répond que le PSIA définit la courbe de bruit cible. Il insiste sur le fait qu'il s'agit d'un engagement fort pour réduire le bruit. Il explique que le PSIA nécessite aussi un certain nombre d'autres actions. Par exemple, il explique qu'aujourd'hui on a le droit de faire décoller les avions après 22h mais que le PSIA va entériner cela. On ne pourra plus décoller après 22h sauf 3 potentiels vols intercontinentaux avec des avions de meilleure qualité de bruit. Sur les points cruciaux, c'est-à-dire les courbes de bruit, l'évolution du bruit vers le bas et un certain nombre d'autres actions, on a des règles précises, il n'y a donc pas d'incertitude. On a des choses contraignantes, qui vont être faites et qui vont dans la bonne direction.

La commissaire (Ve) remarque que le PSIA est le résultat d'une consultation mais qu'il n'y a pas encore eu de rapport sur les différentes prises de position. Elle remarque par exemple que l'AFRAG n'a pas été entendue par rapport à cela. Elle demande à M. Schneider s'il a vraiment l'impression que le PSIA est un compromis qui a pris en compte les autres besoins que ceux de la Confédération et de l'AIG.

M. Schneider répond que le PSIA a été négocié avec le Conseil d'Etat qui représentait les communes. Il précise que le Conseil d'Etat a largement défendu les communes. Il indique qu'il est convaincu que le PSIA est un vrai compromis. Il précise que l'OFAC va publier un rapport avec toutes les prises de position. Il précise par ailleurs qu'il y a eu des prises de position qui ont été

mises en œuvre différemment. Par rapport aux communes françaises, il explique qu'il y a un vrai défi sur la manière de gérer des questions transfrontalières quand il y a des législations différentes et des acteurs différents. Il remarque cependant qu'il y a une vraie volonté de travailler là-dessus. Il rappelle par ailleurs que le PSIA était une consultation dans le cadre légal suisse mais explique qu'ils discutent quand même avec les communes françaises sur les changements de trajectoire et sur certaines autres choses. Ce n'est donc pas comme si rien ne se passait. Il termine en déclarant qu'ils prennent des engagements très contraignants qu'aucun autre aéroport ne fait.

La commissaire (Ve) remarque qu'il n'y a pas d'écho de ce qui est fait par la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien dans le rapport d'activité de l'AIG. Elle demande comment l'AIG tient compte des discussions qui ont lieu et des recommandations de cette commission.

M. Schneider répond que tout est publié sur le site internet de l'AIG. Il précise que ce n'est pas l'AIG qui gère cette commission consultative car cette prérogative sort du cadre de la loi sur l'AIG. Il explique que cette commission consultative rapporte directement au Conseil d'administration de l'AIG et qu'il y a aussi un rapport d'activité qui est publié et qui est disponible sur le site internet.

Un commissaire (PDC) remarque, par rapport à la M 2417, que M. Schneider a dit qu'il n'était pas possible d'augmenter la surtaxe de bruit parce qu'elle doit correspondre aux 90 millions qui sont prévus jusqu'en 2030 pour l'insonorisation des bâtiments et les moins-values des bâtiments. Il demande sur quelle base ces 90 millions ont été chiffrés. S'il s'avérait qu'ils atteignaient 150 millions, il demande comment ils vont faire.

M. Schneider répond que les choses se font sur 10 ans. Il précise que les moins-values sont payées autrement. Il explique qu'on peut voir dans les comptes, que l'AIG a déjà mis de côté un montant pour la dernière courbe de bruit. Il explique qu'on leur a indiqué dans quel rayon ils devaient encore assurer que toutes les maisons soient insonorisées. Il explique qu'ils ont fait une estimation et qu'ils se sont basés sur cela pour calculer un montant. Il remarque, par rapport aux indemnités, qu'il est possible de faire des estimations mais qu'on n'a aucune idée de leur montant. Il explique que les indemnités vont devoir être payées par les finances directes de l'aéroport. Ce n'est pas possible de le faire valoir à travers la taxe bruit.

Le commissaire (PDC) remarque que si cela correspond réellement à un besoin il est possible de le faire valoir, quitte à perdre au tribunal.

M. Schneider répond qu'ils peuvent faire valoir plein de choses mais que comme ils savent qu'ils vont perdre ils ne vont pas le faire. Il explique qu'ils prévoient aujourd'hui, dans leurs comptes, des réserves pour pouvoir payer les indemnités.

Un commissaire (Ve) remarque que M. Schneider a parlé des planifications 2030 et de la révision des courbes de croissance. Il demande quelle vision il a de la croissance en trafic de voyageurs pour 2030, après révision des planifications.

M. Schneider répond qu'ils ne sont pas encore tout à fait au bout. Il explique cependant que la croissance va baisser. Il précise que cette année ils étaient entre 1.8 et 2% de croissance de passagers. Il précise que cela va être publié.

Le commissaire (Ve) demande si cela signifie qu'il va y avoir de plus gros avions.

M. Schneider répond que ça peut être des avions plus remplis.

Le commissaire (Ve) demande si ce genre de prévision à 25 millions est réaliste vu les contraintes physiques de l'AIG.

M. Schneider répond qu'aujourd'hui, ils font l'analyse que la croissance de base, sans nouvelle offre, se situe autour de 1 fois, voire 2 fois, la croissance du PIB de la région. Il précise qu'avec les 2% ils sont tout à fait dans cette fourchette-là. Il explique qu'ils sont en train d'analyser les choses. Il précise que ce n'est pas eux qui font les prix. Ils sont là pour répondre à une certaine demande, dans les possibilités qu'ils ont. De ce fait là, il indique qu'il ne peut pas dire ce qui est bon ou pas, c'est une discussion sociétale. La mobilité future demande une vraie discussion sociétale. Il précise qu'il n'est pas là pour répondre sur une question politique et qu'il répond en tant qu'opérateur. Après c'est au législateur fédéral, cantonal et mondial de définir ce qu'est le besoin.

Le commissaire (Ve) remarque que l'aéroport et l'aviation sont importants. Néanmoins, quand on imagine avoir un aéroport qui aurait 25 millions de passagers, il remarque que c'est étonnant qu'on ait des besoins de déplacement qui sont des déplacements de pur confort et pas de nécessité. C'est donc bien un modèle économique qui servira à l'aéroport.

M. Schneider répond que l'AIG sert une zone de chalandise de 6.5 millions qui est assez large. Il rappelle ensuite l'enquête de la CCIG selon laquelle plus de 2/3 des entreprises disent que l'aéroport est crucial pour leur développement économique. Le fait de pouvoir atteindre leurs clients ou les faire venir pour pouvoir continuer à travailler ce n'est pas du pur confort. Il précise qu'on peut néanmoins avoir une discussion sociétale sur d'autres utilisations. Il considère cependant que ce n'est pas à l'AIG de trancher cette question. Il termine en

déclarant que ce qui se passe à l'AIG est crucial pour l'économie et la Genève internationale.

Audition de M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat, M. Philippe Royer, Directeur du SABRA, et M. Philippe Matthey, Secrétaire général du DI et délégué par le Conseil d'Etat au sein du Conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève.

Il rappelle que le Conseil d'Etat a déjà eu l'occasion, au printemps 2017, de transmettre sa position à la faveur du rapport 163-A dans lequel il exposait les raisons pour lesquelles il recommandait le rejet de l'initiative et dans lequel il exprimait aussi le fait qu'il ne trouvait pas souhaitable de lui opposer un contreprojet. Il rappelle par ailleurs que le Grand Conseil a ensuite pris une position semblable, au printemps 2018, s'agissant de l'initiative mais qu'il a accepté le principe de lui opposer un contreprojet. Il remarque que c'est donc dans ce cadre-là que la commission de l'économie a souhaité obtenir l'avis du Conseil d'Etat.

Il indique que le Conseil d'Etat n'a pas changé d'avis et qu'il réitère la position qui fut la sienne. Il explique que le Conseil d'Etat considère que le cadre légal général est suffisant. Il indique qu'il l'est d'autant plus que le Conseil d'Etat s'est engagé très fortement avec les autorités fédérales à établir un plan sectoriel d'infrastructure aéronautique (PSIA). Il explique que le PSIA est une fiche qui concerne l'AIG et que le Conseil fédéral l'examinera et l'adoptera ces prochaines semaines. Il indique que le Conseil d'Etat pense que le contenu de ce document et l'orientation qui lui est donnée constituent des éléments de planification suffisamment encadrants pour respecter les obligations qui incombent à l'AIG en matière environnementale. S'agissant ensuite de l'exposition au bruit et de la protection de la nature et du paysage, il remarque que la fiche en question remplit sa fonction.

Il explique que, dès l'adoption de la fiche en question, le Conseil d'Etat demandera au Conseil d'administration de l'AIG de la concrétiser et de la mettre en application. Il indique que le Conseil d'Etat entend aussi discuter très prochainement avec l'AIG d'une révision de la convention d'objectifs dont l'échéance se situe fin 2019. Il explique qu'ils entendent discuter de celle-ci avec l'AIG pour que les objectifs, qui vont résulter du nouveau cadre instauré par le PSIA, soient traduits dans des mesures concrètes. Il précise qu'ils entendent anticiper la conclusion d'une nouvelle convention d'objectifs avant même son échéance, c'est-à-dire avant l'année prochaine.

Il termine en déclarant qu'ils estiment que, au travers de ces documents, la concrétisation du cadre deviendra suffisamment précise et contraignante pour s'abstenir d'inscrire dans la Constitution les éléments soulevés par les initiants.

Il indique pour finir qu'ils s'interrogent sur l'article 191A, alinéa 1, qui prévoit que « l'Aéroport international de Genève est un établissement de droit public ». Il rappelle que la LAIG indique qu'il s'agit d'un établissement autonome de droit public. Aux yeux du Conseil d'Etat, le caractère autonome de cet établissement devrait donc être maintenu pour une question de bonne gouvernance. En sens, le Conseil d'Etat considère que l'imprécision de l'initiative relevant de l'absence de l'adjectif autonome serait de nature à poser des problèmes.

Un commissaire (UDC) remarque que le reproche qui avait été fait à cette initiative était celui selon lequel les grands principes qui étaient demandés ne convainquaient pas et que de toute manière ils n'atteindraient pas réellement les objectifs en matière de pollution et de bruit. Il indique qu'il a pris bonne note du fait que l'AIG s'occupait des bâtiments et des environs et que tout ce qui se passait sur le tarmac était régi par la loi fédérale mais qu'une fois que les avions étaient en l'air c'était la loi internationale qui s'appliquait. Il explique que la commission a auditionné les conseillers administratifs des communes voisines et que, de manière unanime, ils étaient très mécontents du développement de l'aéroport. Il déclare que l'UDC, qui était contre l'initiative mais qui était favorable à un éventuel contreprojet, attendait beaucoup des résultats de la fiche PSIA. Il demande des orientations sur les résultats de cette fiche PSIA. Il demande s'ils sont dans une situation où ils attendent le résultat de Berne.

M. Dal Busco répond que le Conseil fédéral est censé adopter cette fiche prochainement et que c'est le passage obligé pour permettre de mettre en musique les choses dans les relations avec l'aéroport. Il rappelle que la fiche PSIA crée un volume de bruit à des échéances qui sont définies dans ladite fiche. Il explique que l'idée est d'anticiper le renouvellement des flottes aéronautiques. Il indique qu'ils observent aussi, sur les projections 2018, un risque de diminution des mouvements. Il explique en effet que les compagnies utilisent des avions de plus grande capacité. Ainsi, si le taux de passagers augmente alors les mouvements ont tendance à se stabiliser, voire à régresser. Il termine en déclarant que si en plus les avions sont moins bruyants, alors l'objectif qui est visé sera susceptible d'être atteint.

M. Royer précise que la fiche PSIA est publique. Il explique que l'administration fédérale a reçu les différentes prises de position et qu'elle va soumettre au Conseil fédéral une version définitive de la fiche PSIA. Il indique que le Conseil d'Etat a eu connaissance, comme tout un chacun, du contenu de

la fiche telle qu'elle a été mise à l'enquête mais qu'il n'a pas encore pu prendre connaissance des retours de l'administration fédérale. Il est donc un peu difficile de répondre à la question de l'état actuel de la fiche.

On peut cependant dire que, lorsque la fiche a été élaborée, il y a eu des solutions complètement nouvelles qui ont été mises en œuvre et qui ont été ardemment défendues par le Conseil d'Etat. C'est notamment le cas de la double courbe. Il explique à ce propos qu'il y a une courbe pour l'horizon 2019, c'est-à-dire une enveloppe maximum de bruit dans laquelle doit évoluer l'aéroport et une courbe pour l'horizon 2030 qui montre une réduction du bruit. Il termine en déclarant que la courbe d'horizon future vise à avoir une perspective positive par rapport aux nuisances sonores.

Une commissaire (Ve) remarque qu'il y a une certaine incertitude par rapport à cette fiche PSIA et qu'elle donne une courbe de bruit qui est plus indicative que contraignante. Elle indique ensuite que les Verts ont une certaine inquiétude par rapport à l'impact de l'aéroport et la croissance du trafic aérien sur le climat. Elle remarque en effet que le plan climat cantonal (PCC) ne comprend aucune recommandation sur l'aéroport. De manière générale, elle remarque que le trafic aérien n'est pas non plus présent dans les accords internationaux. Elle termine en remarquant que, dans sa prise de position du 17 octobre 2018, le Conseil d'Etat a indiqué que la vision propagée par la fiche prenait en compte uniquement l'activité aéroportuaire devant répondre à la demande du marché, ce qui n'était pas acceptable pour un aéroport comme Genève.

M. Dal Busco répond que les inquiétudes de la commissaire (Ve) peuvent être légitimes. Il rappelle cependant que c'est justement la stratégie du Conseil d'Etat de parvenir à concilier deux choses qui sont apparemment divergentes. Il s'agit d'une part de la nécessité de protéger la population contre les nuisances et le bruit puisqu'on sait qu'il y a de la perte de valeur économique qui résulterait du bruit et qu'il y aurait des zones qui seraient de facto rendues inconstructibles. Et il s'agit d'autre part de ne pas oublier le fait que l'aéroport est un élément vital pour l'économie genevoise. Il rappelle que l'AIG c'est aussi ce qui fait la Genève internationale. Il termine en déclarant que, pour le gouvernement, il est important de parvenir à concilier ces deux éléments et que c'est pour cela qu'ils se sont engagés, par le biais des courbes de bruit, à réduire le volume du bruit.

M. Royer répond que les courbes qui sont dans le PSIA sont contraignantes pour les autorités. Il explique qu'il y a une petite différence entre la courbe plafond et la courbe cible. La courbe plafond est dite en « coordination réglée », ce qui signifie qu'on sait assez précisément définir cette courbe qui est très proche dans le temps. A contrario, la courbe cible 2030 est plus

lointaine, du coup le statut donné à cette courbe est en « coordination en cours ». Il précise que cela ne fait pas de différence pour le Conseil d'Etat et que la courbe 2030 est un objectif, c'est là où il faut aller en matière de bruit. Il termine en déclarant que la courbe devra être réglée entre aujourd'hui et 2030 afin de s'assurer que c'est bien l'objectif qui va être suivi par l'aéroport.

Une commissaire (Ve) demande si cette courbe 2030 est contraignante.

M. Royer répond que c'est un objectif pour le Conseil d'Etat. Il explique que le bruit devra entrer dans ce carcan à l'horizon 2030.

M. Dal Busco précise que cette volonté du Conseil d'Etat est traduite dans une convention d'objectifs qui deviendra contraignante pour l'aéroport.

M. Royer rappelle que jusqu'à maintenant il n'y avait pas de PSIA et que le fait d'avoir cette fiche est donc un tournant important. Le PSIA apporte un cadre au développement de l'aéroport et aux impacts en matière de bruit. Il précise que le fonctionnement va être complètement nouveau. Il explique que le Conseil d'Etat a insisté sur le suivi de ce bruit dans le temps. Chaque année, il sera donc nécessaire pour le Conseil d'Etat d'avoir un bilan afin de s'assurer qu'on part bien de la courbe 2019 pour converger vers la courbe 2030.

M^{me} Pasquier remarque que M. Dal Busco a dit que l'aéroport était essentiel pour l'économie genevoise. Elle précise qu'elle ne remet pas cela en question. Néanmoins, elle déclare que, quand on voit que Paris est desservi aussi rapidement par le TGV, on peut se poser la question de savoir si, pour l'économie genevoise, c'est essentiel que cette ville soit reliée par l'aéroport.

M. Dal Busco répond que c'est la raison pour laquelle, en fixant une enveloppe de bruit, l'aéroport pourra développer une stratégie adaptée. Il indique personnellement qu'il préférerait développer un réseau avec des destinations plus logiques sur l'Afrique par exemple afin d'étoffer encore plus le réseau international de l'aéroport plutôt que de faire décoller des avions pour aller à quelques centaines de kilomètres seulement. Il termine en déclarant que cette stratégie aura l'effet recherché, que l'aéroport ne gaspillera pas ses cartouches et qu'il sera plus sélectif.

Un commissaire (S) remarque que M. Dal Busco a critiqué l'absence du mot autonome. Or, il remarque qu'il ressort de la Constitution que, sur les cinq institutions de droit public, trois ne sont pas mentionnées comme autonomes, à savoir les SIG (article 168), les HUG (article 174) et la BCG (article 189). Il demande si cela fait vraiment une différence dans la pratique. Il ne lui semble en effet pas que les établissements qui ne sont pas mentionnés comme autonomes soient réellement moins autonomes que les autres. Il demande si la notion d'autonomie est vraiment un élément déterminant. Il propose, le cas échéant, de rajouter cet élément d'autonomie.

M. Dal Busco répond que, pour le Conseil d'Etat, il est important que les établissements soient autonomes pour des questions de bonne gouvernance. Il explique que le fait que cela ne figure pas dans le texte constitutionnel pourrait susciter une interprétation différente.

Le commissaire (S) indique qu'à sa connaissance, cette différence n'a jamais été invoquée pour en tirer une quelconque conclusion.

La présidente précise que l'article 4, lettre a, de la LOIDP définit l'institution de droit public comme étant « une entité autonome décentralisée créée pour effectuer des tâches d'intérêt général et instituée par la législation cantonale ». La LOIDP définit donc très clairement qu'une institution de droit public est un établissement autonome.

Le commissaire (S) considère qu'il n'y a pas de différence et que d'ailleurs le législateur n'en a pas fait. Il pense qu'il s'agit d'une rédaction malheureuse qui a fait qu'on n'a pas utilisé exactement les mêmes termes. Il rappelle que chacune des dispositions a fait l'objet de discussions approfondies. Il y avait en effet celles et ceux qui étaient partisans d'une Constitution très light et ceux qui prônaient de laisser ces établissements dans la Constitution pour que, le cas échéant, si d'aucuns s'avéraient vouloir remettre en cause leur caractère public, il y ait un référendum obligatoire sur leur éventuelle privatisation. Il explique que c'est donc comme cela qu'on en est venu à ces ancrages qui n'ont pas exactement les mêmes termes dans chaque cas. Il considère que ce qui est important c'est l'ancrage constitutionnel ou non. Il termine en remarquant que, dès qu'on a une institution de droit public qui a une personnalité juridique distincte, elle a forcément une certaine autonomie, sinon il faudrait l'intégrer au sein de l'administration centrale.

M. Dal Busco remarque que l'article 191A, alinéa 1, de l'initiative est totalement inutile si la LOIDP définit déjà l'établissement public.

Le commissaire (S) répond par la négative. Il explique que cela permet de faire remonter le statut de droit public de l'institution en question au niveau constitutionnel.

M. Dal Busco indique que le Conseil d'Etat est d'avis que c'est mieux de préciser que l'établissement est autonome. Quoi qu'il en soit, il considère que ce sont des considérations qui n'ont pas beaucoup d'importance.

Un commissaire (S) remarque, par rapport à cette notion d'autonomie, que si c'est le moyen de trouver un compromis alors la proposition de rajouter l'adjectif autonome ira très bien.

Sur le fond, il indique qu'il est assez déçu de la position du Conseil d'Etat. Il rappelle qu'en 2017 il y avait 17.3 millions de passagers avec des projections en 2030 relativement réalistes à 25 millions pour répondre à la demande.

Au-delà du trafic aérien, il observe qu'il va y avoir du trafic autour de l'aéroport avec l'élargissement de l'autoroute de contournement et de la route des Nations. Il remarque qu'on parle toujours de la route des Nations comme un moyen pour les fonctionnaires internationaux de venir aux organisations internationales mais il considère que ce sera également un moyen de venir en voiture à l'aéroport depuis le centre de l'agglomération. Il y a donc beaucoup d'inquiétudes par rapport à l'augmentation du trafic motorisé individuel autour de l'aéroport.

A propos de la pollution au niveau du bruit, qui touche des dizaines de milliers de personnes, il remarque que c'est aussi une vraie question de santé publique.

Concernant ensuite la pollution de l'air, il rappelle que le plan de climat cantonal prévoit que « le secteur mobilité représente 41% des émissions de GES du canton. En raison de la dimension régionale de l'aéroport international de Genève, les déplacements des résidents et des visiteurs en avion comptent pour près de 70% des émissions du secteur mobilité et de 23% du bilan carbone. Similairement, le fret aérien se caractérise par 60% des émissions du poste fret ». Il y a donc une vraie question environnementale en matière de pollution atmosphérique et de santé publique qui se pose.

Il remarque qu'il y a un débat sur le développement équilibré et maîtrisé de notre aéroport par rapport à ces facteurs qui se retrouvent dans le plan climat cantonal et dans la stratégie environnementale du canton pour 2030 mais que le mot « aéroport » ne se retrouve pas une seule fois dans notre Constitution. Il explique que l'idée de l'initiative est de pouvoir intégrer dans la Constitution l'AIG et de pouvoir faire en sorte que l'Etat prenne toutes les mesures pour lutter contre le bruit et la pollution atmosphérique.

Il demande comment le Conseil d'Etat peut considérer qu'un établissement aussi important que l'AIG avec des conséquences aussi importantes sur la santé de notre population ne se retrouve pas, au travers d'un contreprojet à cette initiative, dans notre Constitution pour au moins essayer de donner un cadre au développement de cet aéroport.

M. Dal Busco répond que le Conseil d'Etat ne se limite pas aux principes constitutionnels et qu'il affiche sa volonté de maîtriser la chose et de le faire de manière concrète. On peut se donner bonne conscience en inscrivant quelque chose dans la Constitution tout en étant encore loin du résultat qu'on pourrait escompter. S'agissant des résultats, il insiste sur le fait que les objectifs sont émis et chiffrés. Il explique qu'ils vont mettre en place un dispositif et une convention d'objectifs avec l'aéroport pour que les émissions de bruit, à l'horizon 2030, soient réduites. En gros, le Conseil d'Etat se

concentre sur des actions concrètes plus que sur les grands principes constitutionnels. S'agissant de la route des Nations, il indique que l'objectif est de mettre en place un tramway.

Un commissaire (S) répond qu'il peut donc déduire de cette réponse que le fait d'avoir mis l'hypothétique traversée du lac dans la Constitution n'est qu'un principe et que cela ne veut pas dire que derrière il y aura des actions concrètes de l'Etat.

Un commissaire (UDC) précise que l'UDC soutient l'aéroport à 100% ; l'existence et l'importance de l'aéroport ne leur posent aucun souci. Il remarque cependant que l'intolérance aux nuisances grandit de plus en plus chez les gens et qu'il y a beaucoup de projets qui sont prévus dans le secteur. Plusieurs dizaines de milliers de personnes vont encore arriver dans un secteur où il y a déjà 1/5 de la population qui est soumise fortement aux nuisances de l'aéroport. Il demande si, dans l'avenir, ce développement ne risque pas de mettre en danger l'aéroport.

M. Royer répond que les courbes sur les façades de l'aéroport, notamment la façade sud, montrent que les niveaux de bruit vont se réduire car les courbes s'allongent de façon assez importante. Il explique que c'est ce que montrent les calculs faits de façon tout à fait professionnelle. On s'attend donc à moins de bruit sur ces façades. Il explique que pour Cointrin Est et Ouest, le niveau de bruit des avions n'est pas aussi critique qu'on pourrait l'imaginer car les avions sont assez bas et qu'il y a un effet d'écran des bâtiments. Il insiste sur le fait que cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de bruit et qu'on n'entendra pas les avions. Cela signifie seulement qu'aujourd'hui les valeurs limites, qui sont celles de l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit, sont respectées dans ces secteurs. Il termine en déclarant que l'exposition n'est pas si catastrophique que cela.

Le commissaire (UDC) demande à M. Royer si, en tant que spécialiste, il a l'impression que l'intolérance au bruit des gens augmente. Il remarque qu'il peut bien y avoir une diminution du bruit effective mais que si l'intolérance augmente alors cela engendrera indéniablement une opposition dans un futur proche.

M. Royer répond qu'il s'agit d'un grand débat. Il explique qu'en tant que spécialiste, il s'assure du respect du cadre légal. Il rappelle, dans ce cadre-là, qu'il y a une ordonnance fédérale avec des valeurs limites basées sur des études épidémiologiques qui représentent la gêne moyenne ressentie par les gens. Il explique qu'il s'assure que ces valeurs soient respectées afin de pouvoir construire de nouveaux bâtiments, par exemple. Il indique qu'à partir du

moment où les valeurs moyennes sont toutes respectées alors c'est un feu vert pour la construction de nouveaux immeubles dans le secteur.

Le commissaire (UDC) rappelle, au sujet des modèles de développement de l'aéroport, que l'UDC a proposé un PL qui a été refusé. Il explique que l'idée de l'UDC était de favoriser l'activité qui rapporte économiquement à Genève. On sait en effet que le plus profitable c'est l'aviation d'affaires et les long-courriers. Les vols low cost et les vols charters représentent, quant à eux, un apport économique moindre. Il explique que, selon les informations dont dispose le groupe UDC, les $\frac{3}{4}$ des passagers de l'aéroport sont des gens qui n'habitent pas à Genève ou qui n'ont aucun lien économique avec Genève. Il indique que suivant les données, on parle de 70 à 80 000 personnes en moyenne qui n'ont aucun lien avec Genève et notre économie et que par moment de pic on parlerait même de 150 à 250 000 personnes. Il demande à M. Dal Busco s'il pense que le modèle de développement de cet aéroport est adapté ou s'il pourrait au contraire être préjudiciable au futur du canton.

M. Dal Busco répond que la qualité du réseau, desservi au départ de Genève, est véritablement un atout pour Genève. Il rappelle en effet qu'il y a un pourcentage très élevé de la population qui est d'origine étrangère et qui utilise les avions pour retourner dans leur pays d'origine. Il indique, personnellement, qu'il regrette l'époque où il y avait des vols long-courriers qui partaient vers l'Amérique du Sud et l'Afrique. Si cela ne tenait qu'à lui, il choisirait un réseau plus étendu avec un volume qui nous connecterait encore plus avec le monde. Il explique que les instruments qui ont été mis en place vont contraindre l'aéroport à ces choix-là. Ce que l'on cherche véritablement, c'est à réduire le volume du bruit, l'aéroport va donc forcément être amené à faire des choix. S'il y a des possibilités réduites d'étendre encore le réseau et que celui-ci peut être étendu, alors cela se fera probablement au détriment des capacités qu'il y a du point de vue du low cost.

Le commissaire (UDC) déclare que si en 2017 il y avait 17 000 passagers à Genève et seulement 10 000 à Lyon, c'est parce que Genève ouvre une heure de plus. Cela permet à certaines compagnies de faire plus de rotations par jour. Il considère que le nœud du problème est là. La compétence est à Berne mais s'il est question de changer le modèle de développement, ce serait sur cet aspect-là qu'il faudrait travailler.

Audition de M. Jacques Jeannerat, président, accompagné de MM. Jean-Marc Beyeler et Marc-Antoine Nissille, membres du comité de l'AGC

La présidente remercie les auditionnés pour leur présence et leur cède la parole. Elle leur demande de se concentrer sur les deux contreprojets et de se prononcer brièvement sur le PL 12322 et la M 2417.

M. Jeannerat explique qu'il est accompagné par deux membres de l'AGC. Il leur cède la parole pour qu'ils puissent se présenter.

M. Nissille indique qu'il est vice-président de Genève Tourisme & Congrès, membre du comité de la Société des Hôteliers de Genève et Directeur de l'hôtel Les Armures.

M. Beyeler indique qu'il est chef du service juridique du Centre Patronal. Il explique que le Centre Patronal du canton de Vaud est l'équivalent de la Fédération des Entreprises Romandes de Genève. Il précise que l'AGC comprend un certain nombre de membres vaudois qu'il représente au comité depuis bientôt 20 ans.

M. Jeannerat rappelle que la dernière fois qu'ils sont venus c'était le 8 janvier 2018, avant les dernières élections. Comme il y a de nouveaux députés, il commence par expliquer dans quel contexte agit l'AGC. Il explique que l'AGC, l'Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin, a été créée en 1974, sous l'égide de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève et de l'Office du tourisme de Genève, afin de démontrer l'importance vitale de l'outil aéroportuaire pour la région de l'Arc lémanique. L'association a pour but de défendre les intérêts des usagers, qu'il s'agisse des habitants, des entreprises ou de la Genève internationale. L'AGC compte environ 500 membres, dont 300 membres individuels et 200 membres collectifs, c'est-à-dire des entreprises ou des associations.

Il indique qu'ils ont déjà été auditionnés sur l'IN 163 le 8 janvier et qu'il ne va donc pas revenir dessus.

Depuis le 8 janvier, le Conseil fédéral a cependant adopté la fiche PSIA qui vient renforcer le cadre dans lequel l'aéroport va devoir évoluer ces prochaines années. Il explique que l'AGC estime que cette fiche PSIA est équilibrée car elle tient compte des intérêts de l'économie régionale mais aussi du développement durable de la plateforme aéroportuaire et de son environnement au sens large. Malgré l'augmentation du nombre de vols qui sont prévus d'ici 2030, la fiche PSIA prévoit que la charge sonore devrait diminuer par rapport à celle qui existe actuellement. L'AGC estime donc qu'il y a dans cette fiche PSIA des éléments qui devraient, en tout cas théoriquement, rassurer les

auteurs de l'initiative sur certains éléments relatifs aux nuisances découlant de l'exploitation de l'aéroport.

Concernant la forme de l'initiative, l'AGC estime que l'IN 163 mélange à la fois des éléments de type constitutionnel et des éléments de type législatif, ce qui ne rend pas sa lecture facile.

Il remarque par ailleurs que la Constitution cantonale ne comporte que des principes généraux. L'article 190 donne par exemple des principes de base en prévoyant que « l'Etat élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie (...) ». L'article 191 prévoit également que « l'Etat développe un réseau de transport public (...) ». Donc la Constitution donne les grandes généralités mais n'entre pas dans les détails.

Il explique que le problème de l'initiative c'est qu'elle donne des éléments de type constitutionnel à ses alinéas 1 et 2 et des éléments de type législatif à ses alinéas 3 et 4. Il explique que, sur ce point-là, le contreprojet du PLR est mieux construit car il fixe des principes généraux, qui donnent des tâches et de devoirs à l'Etat de façon précise, sans entrer dans les détails et en laissant au parlement la possibilité d'en fixer les modalités dans une loi.

Concernant ensuite le fond et plus particulièrement le titre de l'article 191A, il explique que l'AGC pense que de parler de « *transport aérien* » plutôt que de « *trafic aérien* » serait plus judicieux car il s'agit d'être cohérent avec le chapitre précédent qui parle de « *transport public* ». Pour une question de systématique par rapport à l'ensemble de la Constitution, il leur paraît plus juste de parler de « *transport* » plutôt que de « *trafic* ».

Il indique ensuite que l'AGC considère que l'alinéa 1 est mal placé. Il faudrait d'abord parler des principes généraux et de ce que nous attendons de l'Etat en matière de transport aérien puis parler de l'organisation. L'AGC propose de glisser l'alinéa 1 entre les alinéas 3 et 4. C'est d'ailleurs comme cela qu'est construite la Constitution genevoise. Elle donne d'abord les principes généraux puis la manière dont les choses sont organisées. Donc dans cet article 191A, il faut en premier définir les droits et devoirs de l'Etat vis-à-vis de la desserte aérienne puis la manière dont elle doit être organisée et contrôlée.

Concernant l'alinéa 2, l'AGC pense qu'il faut introduire la notion de « *région desservie* ». Elle propose donc de rédiger les choses de la manière suivante : « *Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat veille à ce que la qualité de la desserte aérienne réponde aux besoins de la population et des entreprises de la région desservie ainsi qu'à ceux de la Genève internationale* ».

Pour l'alinéa 3, il explique que l'AGC serait d'avis de remplacer la notion de « droit supérieur » par celle de « *droit fédéral* ». Elle considère en effet que ce serait plus clair et plus précis, sachant que de toute façon le droit fédéral reprend le droit européen puisque l'accord bilatéral entre la Suisse et l'Union européenne sur le transport aérien reprend automatiquement le droit sur l'accord du transport aérien. Il faudrait donc préciser que le droit supérieur c'est en fait le droit fédéral.

Concernant finalement l'alinéa 4, il remarque que le contreprojet parle de « Genève Aéroport » alors que dans la loi H 3 25 on parle de « *l'Aéroport international de Genève* ». L'AGC propose donc de reprendre le terme de la loi et de remplacer « Genève Aéroport » par « *l'Aéroport international de Genève* ». Ce sont des détails mais il faut être conforme à la loi et à la Constitution.

S'agissant maintenant du contreprojet des Verts, il explique qu'il n'a pas très bien compris comment il s'inscrivait dans le principe d'être un contreprojet à un article constitutionnel puisqu'au fond ce contreprojet vient modifier la loi H 3 25. Il demande s'il s'agit d'un contreprojet indirect.

Il indique qu'il va se contenter de 4 remarques. Tout d'abord, il remarque que l'article 2, alinéa 1, du contreprojet parle de « situation urbaine ». Il explique qu'ils se sont demandé, au sein du comité de l'AGC, si ce terme était compatible avec la loi fédérale sur l'aviation. C'est vrai que c'est une des caractéristiques de l'aéroport de Genève mais ça le devient aussi de plus en plus pour l'aéroport de Zurich. Avant de mettre ce terme dans la loi, il propose à la commission de vérifier si la loi fédérale le permet.

Concernant ensuite l'article 2, alinéa 3, l'AGC considère que c'est bien de parler de la Genève internationale et des entreprises de la région mais qu'il faudrait aussi y mettre la population car le Grand Conseil n'est pas seulement en charge des entreprises et de la Genève internationale.

A propos de l'article 7, il considère que la mention de la convention d'objectifs a sa place dans la loi. L'AGC considère en effet qu'il faut que cette convention apparaisse dans la loi.

Concernant finalement l'article 23, alinéa 1, il remarque que le contreprojet parle des « associations des riverains ». Il rappelle qu'elles apparaissent déjà à l'article 25 de la LAIG. Il considère cependant que, si on veut parler de l'ensemble du développement durable, il faudrait aussi ajouter les associations économiques afin d'avoir une vue globale du développement durable.

Concernant ensuite le PL 12322, il indique que l'AGC est favorable à ce que les députés adoptent ce PL. Il y a toutefois 4 éléments à souligner dans ce rapport d'activité.

Le premier touche l'augmentation du nombre de passagers par rapport à l'augmentation du nombre de mouvements. On peut remarquer, pour l'année 2017, que l'augmentation du nombre de passagers était de 4.95% alors que dans le même temps l'augmentation des mouvements était inférieure à 0.5%. Il explique que ceci tient au fait que les avions sont mieux remplis et qu'ils sont plus grands. Il précise que le fait d'avoir des avions plus grands ne veut pas dire qu'ils polluent davantage. Il explique en effet que les deux compagnies aériennes principales qui opèrent sur la plateforme de Genève, à savoir Swiss et easyJet, ont investi dans de nouveaux avions qui polluent moins et qui sont beaucoup moins gourmands en kérosène que les avions qu'on avait il y a 4 à 5 ans. Il remarque que l'augmentation du nombre de passagers n'est pas en parallèle avec l'augmentation du nombre de vols. Il n'y a donc pas d'incidence, ou en tout cas moins d'incidence sur le bruit et sur la pollution en matière de CO₂.

Il remarque également qu'il y a une augmentation significative de la quantité de fret transporté. On avait 18% d'augmentation en 2017 alors qu'on était à peine à 6.5% d'augmentation en 2016. Cela démontre donc la vitalité économique de toute la région lémanique. C'est à souligner parce que dans ce débat sur l'aéroport on ne parle jamais assez de l'industrie d'exportation de l'Arc lémanique.

Il tient ensuite à souligner la volonté de l'AIG en matière de mesures écologiques. Il rappelle en effet que l'aéroport de Genève est un des premiers aéroports dans le monde à proposer aux compagnies aériennes l'utilisation de 1% de biokérosène. Nous sommes précurseurs et il faut souligner l'effort fait par la direction de l'AIG par rapport à cet élément-là. Il explique par ailleurs que plus de 150 nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques ont été installées et que fin 2017 plus d'un véhicule sur 4 fonctionnait grâce à l'électricité, au gaz ou à des moteurs hybrides. Il explique qu'il y a une volonté qui va se poursuivre, chaque fois qu'un véhicule arrivera en fin de vie, de le remplacer par un moteur plus propre pour l'environnement.

Pour terminer ce chapitre sur le PL 12322, il cède la parole à M. Beyeler pour qu'il puisse expliquer l'importance de l'aéroport pour l'économie régionale.

M. Beyeler remercie la commission de lui donner l'occasion de s'exprimer sur ce sujet genevois car on parle aujourd'hui de divers projets qui touchent l'aéroport de Genève sur lesquels les habitants du canton de Vaud ne sont pas appelés à se prononcer.

Il n'empêche que l'Aéroport de Genève occupe une place stratégique dans le développement du canton de Vaud, de l'Arc lémanique et d'autres cantons

romands comme Neuchâtel, Fribourg et le Valais. Il explique que l'aéroport a un impact économique essentiel bien au-delà des limites du canton de Genève.

En termes d'emplois et de valeur ajoutée, il explique qu'environ 30% de l'effet induit par l'aéroport se fait sur le canton de Genève, 20% sur les régions de France voisine et à raison de 50% pour le reste de toute la Suisse. Parmi ces 50%, il est vraisemblable que la moitié l'est au profit du canton de Vaud ou de l'Arc lémanique, Genève non compris.

Il explique que ces proportions se retrouvent aussi dans la provenance ou la destination des passagers qui utilisent l'Aéroport de Genève puisque pratiquement 1 passager sur 4 provient du canton de Vaud ou s'y rend.

Il indique ensuite que le canton de Vaud connaît un développement assez important de grandes entreprises génératrices de très nombreux emplois, parfois à grande valeur ajoutée. Il y a l'horlogerie haut de gamme mais aussi des entreprises comme Nestlé, Nespresso, BOBST, Kudelski, Bombardier, Medtronic, Merck Serono, etc.

Il explique également que le canton de Vaud a une particularité, Lausanne est la capitale olympique et elle comporte plus de 160 associations sportives qui sont aussi génératrices de beaucoup d'emplois. Il indique par ailleurs que le canton de Vaud est une destination privilégiée pour le tourisme de congrès mais qu'il organise aussi de temps à autre des conférences internationales de renommée mondiale. Il pense particulièrement à Montreux et à Lausanne. Parmi ces organisations sportives, il y en a qui sont importantes comme le CIO et l'UEFA.

Il continue sa présentation en indiquant que l'hôtellerie et le tourisme en général constituent aussi une composante importante de l'économie vaudoise et qu'ils génèrent un certain nombre d'emplois.

Ce n'est donc pas un hasard si toutes ces entreprises se sont installées dans le canton. Il explique que c'est très certainement dû à la proximité d'un aéroport qui présente des destinations utiles pour les activités des entreprises, le transport de leurs employés et le fret. Il rappelle que les long-courriers fonctionnent avec les passagers mais surtout avec le fret.

Dans le canton de Vaud, il ne faut par ailleurs pas oublier que la région lausannoise constitue un pôle de hautes écoles, pas seulement l'université mais aussi des institutions qui sont mondialement connues comme l'Ecole hôtelière de Lausanne ou l'IMD qui accueille des étudiants et des enseignants du monde entier. Et puis il y a aussi et surtout l'EPFL dont le rayonnement n'est pas à démontrer et qui est à la base de la création de tout un parc scientifique qui comprend une multitude de start-ups qui se développent très bien et qui seront les entreprises de demain.

Il indique également que le canton de Vaud compte de nombreuses cliniques privées d'une certaine renommée qui ne sont de loin pas fréquentées uniquement par une clientèle locale. Ces cliniques génèrent aussi de l'emploi qualifié.

Donc la qualité de la desserte doit répondre aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale. Mais la frontière ne se termine pas là et toute la population de Suisse romande et de France voisine devrait être comprise dans le contreprojet.

Si Genève dispose aujourd'hui d'une desserte assez diversifiée, c'est grâce à la région genevoise mais aussi au canton de Vaud et à l'Arc lémanique. Il faudrait donc en tenir compte dans la rédaction finale du contreprojet.

M. Jeannerat cède ensuite la parole à M. Nissille pour qu'il donne un éclairage sur le tourisme et la Genève des congrès.

M. Nissille remarque qu'on est dans une situation surprenante parce que toutes les villes à caractère international, qui ont des visions de développement de leurs industries touristiques, se creusent la tête et investissent pour développer leurs aéroports alors qu'ici on se sent dans une situation inverse à certains moments.

Il explique que Genève est une destination de loisir à 80% pendant les deux mois d'été et que le reste de l'année c'est 80% de business et de congrès.

A propos des congrès, il explique que l'aéroport est extrêmement important car c'est ce qui amène le petit plus à l'économie. Nous avons déjà beaucoup d'éléments qui sont difficiles par rapport aux concurrents, notamment le franc fort et l'attractivité des concurrents. Il explique en effet que Genève avait de l'avance par rapport à cela il y a quelques années mais que maintenant il y a de plus en plus de gens qui développent des bureaux de congrès. Il y a aussi surtout beaucoup de nouvelles destinations qui sont très attractives en termes de prix et de prestations. Il faut donc se battre pour rester attractif. Il explique que cette attractivité comprend la quantité de vols et de destinations.

Par rapport à l'hôtellerie, il indique que le chiffre d'affaires est de 1.5 milliard, ce qui engendre près de 4 000 emplois et 0.5 million de retombées économiques directes. Certaines personnes voient toujours d'un mauvais œil les gens qui fréquentent les hôtels 5 étoiles et qui se pavanent, mais il ne faut pas oublier que lorsqu'un touriste mange un steak, c'est un boucher genevois qui l'a vendu ; quand on lave ses draps, ce sont des emplois et des personnes locales qui travaillent et puis les boulangers genevois sont aussi bien présents pour fournir des prestations. Donc plus il y a de personnes et plus il y a de développement, ce sont des emplois directs qui sont créés. Il précise qu'il n'y

a pas que le shopping et le commerce qui en bénéficient mais aussi toute l'économie.

De plus, il remarque que nous avons une responsabilité large. On parle toujours du tourisme genevois mais on ne parle pas assez du bassin lémanique et du Valais alors que ce sont des régions qui vivent principalement du tourisme. S'il y a moins de destinations, il y aura forcément des impacts dans ces autres cantons.

Il ne faut pas oublier non plus que Genève est un aéroport peer-to-peer contrairement aux hubs comme l'aéroport de Zurich ou certains autres grands aéroports qui reçoivent des passagers juste pour un transfert, qui repartent vers d'autres destinations et qui ne restent pas sur la destination. Il souligne le fait que Genève est principalement une destination finale et que les personnes qui arrivent à Genève restent dans le bassin, ce qui a des incidences sur l'économie.

M. Jeannerat reprend la parole pour présenter l'avis de l'AGC par rapport à la M 2417. Il remarque que toute initiative visant à réduire le prix et les émissions de CO₂ est louable mais il rappelle que toute réglementation dans ce domaine dépend de la loi fédérale. Il explique par ailleurs que la taxe sur le bruit est conditionnée et qu'elle est censée couvrir les dépenses que l'AIG aura pour son programme d'insonorisation qui se chiffre à 90 millions de francs sur les 10 années à venir. Il précise que c'est défini et validé par l'Office fédéral de l'environnement. Il souligne le fait qu'en matière de gestion de l'aéroport et de desserte aérienne la Berne fédérale a son mot à dire.

Il explique qu'il insiste là-dessus parce que la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie a discuté de la question d'une taxe sur le bruit ce printemps et qu'elle n'est pas entrée en matière. Il faut savoir en outre que la taxe sur le bruit a augmenté, début 2018, de 120%, ce qui a poussé les compagnies aériennes à changer leur flotte et à investir dans des avions moins bruyants et moins polluants.

Donc en résumé, l'AGC recommande aux députés de ne pas entrer en matière sur cette motion. Par contre, il est possible de la transformer en un objet susceptible d'être déposé aux Chambres fédérales. Ce serait en effet plus subtil parce que c'est bien à Berne que cet élément va être discuté et non pas au Grand Conseil genevois. Il termine en déclarant que cette motion est une voie sans issue.

Concernant finalement la M 2420, il rappelle que le secteur France a été mis en place en 1956 par un accord. Il remarque que 60 ans après on est un peu en décalage par rapport à l'objectif de base.

La présidente précise que cet objet a déjà été traité.

M. Jeannerat explique qu'il y a une commission mixte qui va s'en saisir et qu'elle va revoir la feuille de route de cet objet en 2019. Il considère qu'il ne faut pas perdre de temps avec cela car ce serait enfoncer une porte ouverte.

Un commissaire (Ve) commence par remercier les auditionnés pour leur présentation très intéressante et complète.

Il remarque, par rapport à la M 2417, que M. Jeannerat n'est pas opposé à ce qu'on puisse développer une nouvelle taxe sur l'aéroport car il a proposé de déposer le projet aux Chambres fédérales. Il rappelle qu'il y a quelques années, quand M. Jeannerat était député, il avait déposé un projet pour une taxe de 5% sur la valeur des billets qui n'avait pas été accepté. Il remarque qu'aujourd'hui les mentalités ont changé et que, si on ne peut pas taxer le kérosène actuellement en Suisse, on pourrait proposer à la Confédération de valider des taxes telles que la taxe à 5% de la valeur du billet. Si les Chambres fédérales disaient oui, ce qui l'étonnerait beaucoup, il demande comment M. Jeannerat verrait ceci.

M. Jeannerat répond qu'il n'avait pas la même casquette quand il s'était exprimé sur cette question il y a quelques années. Son objectif aujourd'hui est différent puisqu'il s'agit d'expliquer quelle est la marge de manœuvre dont dispose la commission par rapport à l'introduction d'une taxe comme celle-ci.

Il explique que dans un pays comme la Suisse, on pourrait être précurseur et aller de l'avant avec des idées comme celle-ci. Il précise cependant que cela ne veut pas dire que l'AGC est forcément d'accord avec l'introduction de toute nouvelle taxe. Pour l'instant l'avis de l'AGC est clair ; il n'est pas possible, en l'état, d'introduire une nouvelle taxe. Il indique néanmoins que si le Grand Conseil décide de s'adresser aux Chambres fédérales, alors l'AGC appréciera la nouvelle situation à ce moment-là, et qu'il n'est pas impossible que, d'une façon ou d'une autre, elle ne soit pas opposée à cette taxe.

Simplement, il ne faut pas se tirer une balle dans le pied, cela ne sert à rien d'introduire une taxe à Genève et puis qu'ailleurs ce ne soit pas le cas. C'est bien d'être bon élève et d'avoir bonne conscience mais cela ne suffira pas. On peut entrer en matière sur l'introduction d'une taxe de compensation carbone pour autant que l'ensemble des aéroports puisse se rallier à cela. Il précise qu'il n'y a pas d'opposition systématique de la part de l'AGC mais qu'il y a un travail à faire sur le plan fédéral et européen.

Le commissaire (Ve) explique que la motion ne propose pas d'être le bobet de la classe. Si on parle de bobets, il y en a plusieurs et nomment les pays européens qui ont mis en place la taxe sur le kérosène. Il explique qu'en Suisse, on s'est limité à une modeste taxe de 5% sur la valeur du billet. Il rappelle en effet qu'en Suisse le kérosène n'est pas taxé alors que dans certains pays de

l'Union européenne il l'est. Il remarque que la Suisse, depuis que l'Union européenne a mis en place son plan climat-énergie, s'oppose à la taxation du kérosène. Il faut donc que les choses évoluent. Il considère que c'est au niveau du continent européen qu'il faut que le kérosène soit taxé. Le problème c'est que l'essence et le diesel sont taxés mais pas le kérosène. Les dégâts commis localement sont importants parce qu'on parle de carburant imbrûlé qui nous tombe sur la tête.

M. Jeannerat explique que le kérosène n'est pas taxé sur le plan européen sauf pour les vols domestiques. Quand un vol Swiss va de Genève à Zurich, le kérosène est taxé. C'est pareil pour un vol Air France qui va de Paris à Bordeaux. Par contre, quand Air France va de Genève à Berlin, le kérosène n'est pas taxé.

Le commissaire (Ve) remarque que pour les vols qui vont de Paris à Berlin le kérosène est taxé. Il demande ensuite si les 25 millions de passagers en 2030 est un objectif qui est réellement atteignable avec la piste qui existe.

M. Jeannerat explique que les calculs qui ont été faits sont là pour préparer la potentialité d'avoir 25 millions de passagers. Si on prend la courbe progressive du nombre de passagers qu'il y a dans les aéroports européens, on voit que la croissance de Genève est quand même inférieure à la moyenne des pays européens.

Il répond que techniquement on peut aller jusqu'à 25 millions de passagers moyennant un certain nombre de conditions. La première condition ce serait d'avoir un meilleur remplissage des avions qui viennent à Genève et qui partent sur des destinations à l'étranger. Le meilleur exemple c'est l'aéroport de Gatwick à Londres qui a aussi une seule piste et qui a 35 millions de passagers.

Il explique ensuite qu'un des défauts de l'aéroport de Genève c'est qu'il n'y a que 3 ou 4 boucles le long de la piste (taxiway) pour venir sur le tarmac alors que les avions ont de moins en moins besoin de distance pour atterrir ou décoller. Il précise qu'il y a un projet pour construire trois nouveaux taxiways afin que la piste soit dégagée plus rapidement car un avion qui roule plus longtemps c'est un avion qui fait du bruit plus longtemps.

Il explique qu'en mettant tout cela bout à bout, les spécialistes ont estimé qu'on pouvait aller jusqu'à 25 millions de passagers. C'est une capacité technique qui est gérable mais cela ne veut pas dire qu'il y aura effectivement 25 millions de passagers, il n'y en aura peut-être que 20 millions.

M. Nissille explique que selon l'OMC l'activité touristique va doubler dans le monde d'ici 2030. Cela peut faire peur mais proportionnellement nous sommes nettement en dessous de ce que cela va engendrer au niveau mondial.

De toute manière, il considère qu'il faut être prêt à absorber un trafic et à assurer une demande supérieure. Il précise qu'il y a des techniques qui existent pour le faire.

M. Jeannerat explique qu'il faudra faire des choix et faire une passerelle plus longue mais que pour l'instant il y a encore de la marge. Il précise par ailleurs que l'aéroport n'a pas vocation d'avoir le plus de passagers possible. L'aéroport, du fait de la concession qui lui est octroyée par la Confédération, doit répondre aux besoins de la population et des entreprises. Il précise que le 25 millions c'est un chiffre maximum et qu'on sera probablement un peu en dessous.

Le commissaire (Ve) demande si le bassin de population et d'entreprises d'un million d'habitants va vraiment nourrir un trafic de 25 millions de passagers. Il demande si ce n'est pas un peu surdimensionné.

M. Jeannerat répond que la question ne se pose pas dans ce sens-là. La question était celle de savoir quelle sera, à l'horizon 2030, la capacité maximum de l'aéroport. Pour prévoir les investissements, comme les taxiways ou l'Aile Est, il fallait déterminer combien de passagers l'aéroport allait pouvoir accueillir avec une seule piste. La question qui a été posée aux spécialistes qui ont établi ce chiffre ce n'était pas de savoir si sociologiquement il y allait avoir 25 millions de passagers en 2030. La question c'est de savoir quelle est la capacité de l'aéroport. Il explique que l'AGC fait confiance à ces gens qui disent que la capacité de l'aéroport est d'accueillir 25 millions de passagers à l'horizon 2030.

Le commissaire (Ve) remarque qu'à Genève on a la chance d'avoir easyJet qui a décidé de faire de Genève un de ces hubs centraux et qui représente quand même 48% du trafic. Il demande s'il existe une évaluation des risques si un jour easyJet décidait de se déplacer ailleurs.

M. Jeannerat explique qu'il y a beaucoup d'hommes d'affaires qui utilisent easyJet pour faire des allers-retours en une journée afin de rejoindre la ville de Londres, par exemple, qui est la capitale économique la plus importante d'Europe. Il termine en déclarant qu'il ne pense pas qu'easyJet va diminuer le nombre de vols ou quitter la région de Genève.

Le commissaire (Ve) demande s'il existe une évaluation des risques si easyJet décidait de se déplacer ailleurs

M. Jeannerat répond par la négative.

M. Nissille précise que si easyJet partait, il y aurait d'autres compagnies aériennes qui viendraient prendre le marché.

M. Jeannerat explique que de toute manière les hommes d'affaires qui ont besoin d'aller de Genève à Londres vont continuer à le faire.

M. Nissille explique qu'easyJet est à Genève parce que nous sommes géographiquement au centre de l'Europe. On se rend partout en 1h/1h30 de vol. Donc c'est une situation stratégique pour une compagnie aérienne d'être à Genève. Il termine en déclarant que Genève ne va pas se déplacer sur la carte.

Un commissaire (PLR) demande, par rapport au fret, quels sont les secteurs les plus touchés à Genève. Il remarque qu'un des leitmotifs de certains c'est de chasser easyJet et d'imposer des destinations. Pour les Verts et les socialistes, les destinations inutiles sont celles qui ne sont pas employées par leurs membres le week-end.

La présidente lui demande de continuer et de poser sa question.

Le commissaire (PLR) rappelle qu'un des commissaires (S) avait dit que la destination de Brindisi était inutile mais que la Genève internationale avait expliqué que c'était très utile comme base pour les opérations au Moyen-Orient.

Le commissaire (S) répond qu'il avait simplement posé la question.

Le commissaire (PLR) remarque que certains ont une vision complètement fautive de l'importance des destinations. Il demande s'il est judicieux d'imposer des destinations aux compagnies aériennes.

M. Jeannerat répond qu'à part Cuba et la Corée du Nord il n'y a aucun pays du monde qui peut décider des destinations. Ce sont les compagnies aériennes qui répondent aux besoins du marché. L'AIG peut émettre des désirs mais au final ce sont les compagnies aériennes qui décident des destinations. Ce n'est pas l'AIG, ni le Conseil d'Etat et encore moins le Conseil fédéral qui décident des destinations. Il souligne le fait que ce sont uniquement les besoins du marché qui dictent les destinations.

Il répond ensuite, par rapport au fret, qu'en 2017 il y a eu 75 000 tonnes de marchandises transportées par avion au départ ou à l'arrivée de Genève. Il explique qu'on exporte des marchandises notamment dans l'horlogerie mais surtout dans les arômes et les parfums. Il précise que sur les 75 000 tonnes, il y a 70 000 tonnes qui sont des marchandises qui partent pour l'exportation et 5 000 tonnes qui sont du fret postal. Il indique qu'il y a eu une augmentation de 18% en 2017 alors qu'en 2016 on avait que 16% d'augmentation. Cela reflète donc aussi la bonne tenue de l'industrie d'exportation.

Le commissaire (PLR) précise, par souci de transparence, qu'il est membre du comité de l'AGC. Il remarque que certains des députés du rang d'en face veulent chasser easyJet pour la remplacer par des vols long-courriers. Il

demande à M. Jeannerat comment il voit cette notion de long-courrier en matière de marché.

M. Jeannerat répond que ce sont les compagnies aériennes qui demandent de pouvoir atterrir et décoller de Genève. Il considère que pour Genève, ce serait bien d'avoir un vol direct en direction de l'Amérique du Sud, mais il précise que ce sont les compagnies aériennes qui font une étude de marché et qui décident de cela. Après, pour l'AIG le fait d'avoir un vol direct en direction de l'Amérique du Sud est un plus, mais il n'a pas vraiment son mot à dire.

M. Beyeler précise qu'easyJet ne tient pas forcément à remplir ses soutes et ne va jamais très loin alors que les compagnies qui opèrent des vols long-courriers ont beaucoup de capacités et de volumes pour le fret. C'est donc un calcul qui se fait totalement différemment pour le choix d'une destination.

Un commissaire (Ve) précise que les Verts ne sont pas opposés à l'aéroport.

Un commissaire (PDC) remarque qu'une surtaxe CO₂ est actuellement en discussion aux Chambres fédérales. Il rappelle par ailleurs qu'il y a plusieurs pays d'Europe, et notamment l'Allemagne, qui ont déjà introduit une taxe CO₂. Il explique qu'en Allemagne cela n'a eu aucune conséquence négative sur un déclassement éventuel dans les pays voisins. Il demande à M. Jeannerat comment il se positionne par rapport à cela.

M. Jeannerat répond que si la mesure est purement symbolique et que les gens continuent de prendre l'avion l'exercice sera en partie réussi et en partie raté. Il sera raté parce qu'il y aura toujours autant de gens qui continueront à prendre l'avion mais il sera aussi réussi parce qu'on alimentera un fonds de compensation. Il restera cependant encore à déterminer où va atterrir ce fonds de compensation. S'il atterrit entre de bonnes mains, pourquoi pas, mais s'il atterrit dans une voie sans issue et que certains s'en mettent plein les poches, l'exercice sera complètement raté.

Il insiste sur le fait que toutes ces taxes sont liées à l'appréciation fédérale du transport aérien et qu'il faut donc passer par les Chambres fédérales. Il précise que ce printemps, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie n'est pas entrée en matière mais qu'il y a une nouvelle demande qui va être discutée prochainement. En l'état, le Grand Conseil peut voter ce qu'il veut mais il considère que cela ne servirait à rien de voter cette motion. Il faut éventuellement la transformer en résolution.

Un commissaire (PDC) remarque qu'en Allemagne le système fonctionne bien et que c'est aussi le cas dans d'autres pays européens. Il précise que cela n'a pas eu pour conséquence de faire perdre des clients aux aéroports comme on pourrait le craindre. Et puis, il rappelle que l'aéroport a la compétence d'introduire la surtaxe CO₂ et la surtaxe sur le bruit telles qu'elles sont prévues

par la motion, même si elles doivent ensuite être avalisées. L'aéroport a au moins cette compétence beaucoup plus grande que s'il s'agissait des taxes aéroportuaires qui concernent les infrastructures extérieures ou intérieures destinées aux passagers.

M. Jeannerat répond que la définition même d'une taxe c'est d'être allouée à une dépense particulière. Il explique qu'actuellement l'affectation des taxes qui sont perçues sur le CO₂ et le bruit est avalisée par l'Office fédéral de l'environnement. Il remarque que c'est donc encore une fois Berne qui décide.

Un commissaire (UDC) remarque que pour un vol entre Genève et Londres, le

kérosène n'est pas taxé alors qu'il l'est pour un vol entre Lyon et Londres. Il demande quel est l'avantage économique pour un tel vol. Il demande aussi une comparaison avec les taxes d'atterrissage et de décollage.

Il remarque ensuite qu'en 2017, le nombre de passagers a progressé quasiment de 0.5 million donc autant que la population du canton de Genève. Aujourd'hui, environ 2/3 des passagers de Cointrin n'ont aucun lien, ni économique ni régional, avec Genève. Il demande si dans le futur, en cas de progression du nombre, ce pourcentage progressera également.

Il indique pour finir que (UDC) avait déposé un PL qui était basé sur le fait que pour Genève et notre économie, l'aviation d'affaires et les long-courriers avaient plus d'avantages et apportaient plus à notre canton que les liaisons européennes.

M. Nissille répond à la 2^e question que l'aéroport de Genève est un aéroport régional qui a des incidences sur le canton de Vaud, du Valais et sur le tourisme de toutes ces régions. Il confirme le fait qu'il y a des membres de l'UDC du canton de Vaud et de Fribourg qui prennent l'avion régulièrement et qui vont encore le prendre prochainement.

M. Jeannerat répond à la 3^e question : c'est une question d'équilibre. Genève est une capitale économique, qu'on le veuille ou non, donc il y aura toujours des vols d'aviation d'affaires. Il rappelle par ailleurs qu'un vol d'aviation d'affaires, c'est 4 à 5 passagers, alors que pour un vol easyJet il y a 180 passagers. Par rapport au nombre de passagers, les choses ne sont donc pas comparables. Il explique cependant que, du fait que Genève est une capitale économique, il y a des hommes d'affaires qui ont besoin de venir à Genève. Il précise que le rapport entre les vols d'affaires et les vols de ligne ces dernières années est stable et qu'il n'y a pas d'évolution plus dans un sens que dans un autre. Il déclare que tout cela fonctionne bien mais qu'il y a un équilibre à avoir. Si on prend la ville de Clermont-Ferrand, il y a certainement

moins de vols d'aviation d'affaires parce que ce n'est pas une capitale économique.

Le commissaire (UDC) demande concrètement quel est le gain économique pour un vol easyJet entre Genève et Londres du fait que le kérosène n'est pas taxé.

M. Jeannerat répond qu'il ne sait pas.

M. Beyeler précise que cela dépend de la taxe d'atterrissage qu'il y a à Lyon.

Une commissaire (Ve) précise que les Verts ne sont pas opposés à l'aéroport mais qu'il y a une certaine croissance qui est problématique à leurs yeux. Elle remarque que les auditionnés ont tous parlé du fait que Genève était une capitale économique et de l'importance de l'aéroport pour l'économie. Elle demande quel est le pourcentage de passagers concernés et qui voyagent pour des raisons économiques.

M. Nissille répond que, de septembre à juin de chaque année, entre 75 et 80% des gens qui résident dans les hôtels sont là pour des raisons d'affaires. Il précise qu'il n'y a pas plus de statistiques que cela.

La commissaire (Ve) remarque qu'on ne connaît donc pas le pourcentage.

M. Nissille répond qu'il faudrait demander à l'AIG.

La commissaire (Ve) remarque que M. Jeannerat est membre du Conseil d'administration de l'AIG.

M. Jeannerat acquiesce. Il précise qu'il n'a pas cette information mais qu'il pourrait la demander.

La commissaire (Ve) explique qu'il y a une étude de l'ARE qui dit qu'il y a 1,3 milliard de coûts externes provoqués par le trafic aérien qui ne sont pas couverts. Elle demande s'il est vraiment dans l'intérêt de l'économie que ces coûts externes ne soient pas couverts.

M. Jeannerat répond que c'est une question d'équilibre. D'un côté de la balance, il y a les coûts externes qui ne sont pas couverts mais de l'autre, il y a aussi toutes les incidences positives indirectes que l'aéroport peut apporter. Par exemple, les organisations internationales qui ont leurs activités à Genève ont besoin de services délivrés par les PME, qu'elles soient sur le canton de Genève ou sur le canton de Vaud, elles ont un chiffre d'affaires, paient des impôts et ont des emplois. Donc quand on met cela dans la balance, il y a un élément de comparaison qui peut être fait.

La commissaire (Ve) remarque que M. Jeannerat a dit, par rapport au contreprojet des Verts, que les associations économiques devraient être

ajoutées à l'article 23. Elle demande si cela signifie que l'économie souffre aussi des nuisances.

M. Jeannerat répond qu'une usine qui se situe à Vernier ne souffre pas des bruits d'avion. Par contre, on ne peut pas construire des bureaux dans la périphérie immédiate de la zone de bruit. Il explique qu'il voulait dire qu'il était important d'avoir toutes les composantes du développement durable dans une commission de lutte contre les nuisances. Il est important d'avoir les associations de riverains parce qu'il y a un aspect social mais il est aussi important d'avoir la dimension économique. Quelqu'un qui habite dans la région de l'aéroport et qui travaille à l'aéroport mettra moins de temps de trajet que s'il va travailler à Chêne-Bourg. Il explique que tout cela vient compléter les 3 triptyques du développement durable. Il explique que l'AGC considère qu'il est important que dans la commission de lutte contre les nuisances on ait toutes les composantes du développement durable qui soient représentées.

M. Nissille remarque qu'à l'époque il y avait moins de trains mais ils étaient beaucoup plus bruyants, alors qu'aujourd'hui il y en a beaucoup plus mais ils sont bien moins bruyants. L'aéroport va donc aussi dans ce sens-là, il y a une augmentation du trafic mais avec moins de bruit.

La commissaire (Ve) répond que c'est une comparaison osée car elle est focalisée sur le bruit alors qu'il y a certaines autres nuisances qui sont spécifiques aux avions et qui sont plus problématiques.

Un commissaire (Ve) souligne le fait que les Verts ne sont pas opposés à l'aéroport. Il remarque que le commissaire (PLR) se laisse parfois emporter par sa truculence légendaire et qu'il fait de la propagande mensongère parce que les Verts ne sont pas opposés à l'aéroport et ne veulent pas évincer easyJet de l'aéroport. Il explique que les Verts s'inquiètent des risques que représente une position dominante d'une compagnie aérienne pareille.

M. Jeannerat conclut en indiquant que le contreprojet du PLR est parfaitement constitutionnel et qu'il l'est davantage que l'IN 163. Il se situe mieux dans l'inscription logique de la Constitution.

Audition de MM. Mike Gerard, vice-président de l'ARAG, Jean-Daniel Borgeaud, membre de l'ARAG, et M^{me} Adler, secrétaire de l'ARAG.

M^{me} Adler indique que l'ARAG est l'Association des riverains de l'aéroport et qu'elle a été fondée dans les années 1970 pour défendre ses membres contre les nuisances, en particulier le bruit et la pollution. Depuis, cette association vit toujours et est toujours nécessaire.

M. Borgeaud indique qu'il est avocat spécialisé dans le droit de la construction et de l'immobilier. Il précise qu'il a contribué à la rédaction de l'IN 163.

Il explique que, lors de la rédaction de cette initiative, l'approche a été mesurée au regard des préoccupations qui ont été formulées par les différentes associations qui sont à l'origine de cette initiative. Il explique qu'il fallait intervenir dans une base constitutionnelle qui ensuite pourrait nécessiter une concrétisation au niveau législatif. Il fallait que tout cela soit chapeauté par du droit fédéral. Il précise que la constitutionnalité a été admise. Il indique également qu'ils ont dû beaucoup limiter les préoccupations des uns et des autres au regard de ce cadre-là.

Concernant ensuite les grands principes, il rappelle que l'aéroport déploie une politique publique et qu'il en rend compte aux représentants élus par la population. Il remarque que l'aviation reste un gage de liberté et de découverte du monde qui ne peut plus être déployé sans une politique publique qui intègre d'autres dimensions. C'est donc la raison de cet article constitutionnel.

Il remarque que dans la Constitution genevoise on retrouve de grands principes sur différents modes de transport. Il explique qu'il leur semblait censé qu'il y ait une base constitutionnelle dans la Constitution genevoise.

Il propose maintenant de faire une comparaison entre l'initiative et le contreprojet du PLR.

Il commence par l'alinéa 1. A propos du nom qui est utilisé, il explique que dans la loi il est écrit « Aéroport international de Genève » et que c'est la raison pour laquelle les initiants ont repris cette nomination. De toute manière, il précise que ce n'est pas un enjeu politique.

Ensuite, par rapport au terme d' « établissement de droit public » qui est utilisé dans l'initiative, il explique que la logique était de dire que c'était au niveau législatif que l'autonomie allait être consacrée. Il précise cependant que s'il y avait eu une discussion sur ce texte, il n'y aurait pas eu de réticence à ce que ce soit mis au niveau constitutionnel. Il souligne le fait qu'il n'y a pas de remise en cause du caractère autonome de cet établissement de droit public de la part des initiants.

Concernant l'alinéa 2, il explique que du point de vue des initiants le mot « équilibre » est quelque chose de fondamental. Il remarque que le contreprojet parle de « qualité de desserte » et que le commentaire indique que le PLR s'oppose à une démarche quantitative. Il explique que cela correspond à l'idée des initiants. A propos de la notion « d'équilibre », il explique qu'elle a été reprise de l'article 2, alinéa 2, de la LAIG qui définit les missions. Il explique que l'idée des initiants était de mettre une base constitutionnelle et de laisser

le parlement intervenir au niveau législatif. Il indique qu'il y a eu de grosses discussions du côté des initiants mais qu'ils étaient arrivés à une solution mesurée. Il explique qu'étant donné que cela est prévu dans la loi, il n'y a rien de choquant à y mettre dans la Constitution. En supprimant la notion « d'équilibre », il considère que le contreprojet est une grande régression. Il insiste sur le fait que la notion d'équilibre doit vraiment être mise au centre.

Concernant ensuite les termes d'« importance pour la vie économique, sociale et culturelle », il explique que les initiants ne seraient pas contre l'idée d'ajouter la Genève internationale. Il remarque néanmoins qu'il y a davantage une préoccupation par rapport à l'aspect quantitatif de l'évolution de l'aéroport plutôt qu'à son importance pour la Genève internationale.

Pour le reste de l'alinéa 2, il remarque qu'on n'est pas dans quelque chose de prospectif pour l'avenir et qu'on est davantage dans une régression au regard même de ce que prévoit la loi.

Pour l'alinéa 3, il remarque qu'on parle de « mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien ». Il ne s'agit donc pas de mesures pour limiter le trafic mais bien pour limiter les nuisances générées par le trafic. Il explique qu'aux yeux des initiants c'est quelque chose de fondamental.

A propos des objectifs mentionnés dans le contreprojet, il remarque qu'il s'agit d'une tout autre vision de l'article constitutionnel. Ces enjeux très généraux ne conviennent donc pas aux initiants car cela ne reflète pas leurs préoccupations.

Concernant les « tâches publiques » auxquelles fait référence l'initiative, il explique qu'ils ont repris les tâches qui sont dans la Constitution. Les initiants considèrent que c'est dans cette notion d'équilibre qu'il faut mener une politique publique qui intègre les facteurs de complexité d'un aéroport urbain au lieu de les ignorer.

Il précise qu'il ne revient pas sur la protection de l'environnement et sur l'impact de l'aéroport sur la santé parce que M^{me} Adler va s'en charger.

Il explique par contre que l'impact de l'aéroport sur l'aménagement du territoire fait partie des tâches de l'Etat. Il remarque qu'il y a un impact très fort lié au caractère urbain de cet aéroport puisque de nombreuses zones d'habitation se retrouvent inconstructibles. Il explique qu'il est en effet impossible d'obtenir la délivrance d'un permis de construire en raison du niveau de bruit. Il précise que tout cela génère de larges zones inconstructibles sur Genthod, Bellevue, Versoix, Meyrin et Vernier et que la conséquence de tout cela a un impact d'aménagement du territoire qui est assez important. Il rappelle ensuite que, dans le plan directeur 2030, il y a une volonté de densifier la ville dans la zone à bâtir existante.

Il indique ensuite qu'une des conséquences possibles, si l'aménagement du territoire ne fait que s'adapter à un développement démesuré de l'aéroport, c'est de générer de larges friches industrielles. Donc il y a un impact fort sur l'aménagement du territoire et sur la configuration des villages. Il rappelle par ailleurs que derrière cette configuration, il y a une dimension sociale importante. A partir du moment où il y a une villa dans une zone sinistrée, plus personne ne veut l'acheter, donc ceux qui paient des impôts partent ailleurs et ceux qui encaissent des subventions restent. On se retrouve donc avec un tissu social qui évolue du fait de cet impact de l'aéroport sur l'aménagement du territoire.

Concernant ensuite la diminution de valeur des actifs immobiliers, il rappelle que ce sont les citoyens qui subissent ces diminutions. Il précise que, si un jour l'Etat est condamné à verser des indemnités, il devra les refacturer à l'AIG qui utilisera un fonds de surtaxe de bruit. Il considère que le fait d'intégrer le coût d'aménagement du territoire comme charge d'exploitation d'une infrastructure publique pourrait faire sens. Il estime qu'aujourd'hui ce n'est ni à l'Etat ni à un nombre limité de citoyens de subir ces conséquences financières de l'exploitation de l'aéroport.

Il passe ensuite à l'alinéa 4 et remarque que le contreprojet a pour avantage de donner une base légale à la convention d'objectifs qui n'en a pas forcément actuellement. Il remarque cependant que le contreprojet prévoit qu'il faudrait uniquement rendre compte au Conseil d'Etat. Il rappelle que l'article 33 de la LAIG prévoit qu'on rende compte au Grand Conseil. Il considère qu'il n'y a donc rien de choquant à rendre compte au Grand Conseil. Il estime qu'il faut avoir un échange et qu'il faut permettre au Grand Conseil, qui représente les citoyens, d'exprimer son point de vue sur la convention d'objectifs et sur les rapports de mise en œuvre.

Il explique que l'initiative parle de « rendre compte aux autorités communales » parce qu'il y a un impact très fort de l'exploitation de l'aéroport pour ces communes. Il considère qu'il faudrait laisser une possibilité d'expression des préoccupations des communes et du Grand Conseil par rapport à ce qui est conduit dans la convention d'objectifs entre le Conseil d'Etat et l'aéroport.

La présidente demande s'il aurait des commentaires à faire sur le contreprojet des Verts.

M. Borgeaud répond qu'il faudrait plutôt mettre les principes dans une base légale constitutionnelle avant d'arriver au rang législatif. Concernant ensuite le fond du contreprojet, il explique qu'il ne l'a pas examiné en détail et qu'il ne préfère donc pas se prononcer dessus.

La présidente explique que ce contreprojet ne vise pas à modifier la Constitution mais la LAIG.

M. Borgeaud répond que dans le cadre de la rédaction de l'initiative, ils en sont volontairement restés à quelque chose de modéré, de consensuel et qui puisse vivre dans le temps. Maintenant si on parle d'une modification de la loi alors il y a peut-être quelque chose de plus incisif à certains égards.

M^{me} Adler indique qu'elle va parler essentiellement des nuisances puisque c'est un point qui différencie l'initiative du contreprojet du PLR. Elle explique que les nuisances comprennent à la fois le bruit et les pollutions.

Concernant tout d'abord le bruit, elle explique que c'est quelque chose d'évident pour les riverains et les personnes qui sont survolées par la trajectoire des avions. Le bruit est dérangement. Elle précise que selon l'OMS le dérangement est une atteinte à la santé. Elle remarque que les bruits d'avion avec leur pic, leur répétition, leur intensité et leur spectre, ne sont pas anodins.

La répétition et l'intensité peuvent en effet occasionner des pertes d'ouïe, des acouphènes et des troubles du sommeil. Il y a des recherches récentes qui ont montré que des bruits répétés dans la phase d'endormissement troublaient le cycle du sommeil et empêchaient d'atteindre le sommeil profond.

Il en résulte ensuite des fluctuations de la vigilance et le système cardiovasculaire est alerté parce qu'il y a une réaction de stress. Il est même possible d'avoir des hausses de la tension artérielle qui correspondent à des pics de bruit. Ces hausses de tension artérielle ne sont pas anodines puisqu'on appelle l'hypertension le tueur silencieux. Donc il peut y avoir un risque élevé de décès et des infarctus du myocarde.

Elle explique qu'il y a pas mal d'études récentes qui ont mis en évidence toutes les possibilités d'atteinte à la santé. Selon ces études, le bruit peut entraîner des troubles du développement des enfants et des adolescents. Le bruit peut en effet gêner leurs capacités cognitives, l'apprentissage de la lecture, la mémoire et causer des troubles de l'attention. Récemment, on a même trouvé des traits autistiques.

Elle indique ensuite qu'actuellement on observe une augmentation des mouvements nocturnes. Il y a plus de bruit de décollage et d'atterrissage entre 22h et 00h. Et puis s'il y a du retard, les avions peuvent même atterrir encore jusqu'à 00h30. Donc cela fait que le temps de repos nocturne, entre 00h30 et 6h, est très faible. Des nuits de 5h30 de temps ne sont pas suffisantes. Les standards internationaux parlent de 8h de tranquillité nocturne pour un sommeil réparateur.

On remarque aussi que les riverains s'inquiètent de ces bruits et qu'ils aimeraient avoir des données précises. Le problème c'est qu'on nous donne

des moyennes qui sont issues de modèles de calculs qui sont opaques. On ne sait pas exactement comment sont calculées ces moyennes. Elle précise que ce ne sont pas ces moyennes qui sont gênantes mais bien les pics de bruit, le spectre sonore et les vibrations. Elle souligne le fait qu'il y a peu de mesures en condition réelle. On peut également remarquer qu'il n'y a pas de station officielle fédérale dans le pourtour de l'aéroport et sur le bassin genevois. Elle insiste sur le fait que la population aimerait être plus informée avec plus de précision sur la situation locale.

Elle indique ensuite qu'il y a des taxes d'atterrissage qui sont perçues en fonction du bruit par les aéroports de Genève et de Bâle. Elle précise qu'il s'agit de moins de 3% des taxes de l'ensemble de la Suisse vu que l'aéroport de Zurich collecte 97% des taxes. Elle considère que cette disproportion est énorme et difficile à comprendre. Elle estime qu'on pourrait se permettre d'avoir des taxes qui correspondent au préjudice causé. Actuellement, l'aéroport n'a pas internalisé le coût de ces nuisances.

Concernant les polluants, elle explique que la pollution de l'air est classée comme cancérigène par l'OMS. Selon cet organisme, c'est aussi l'une des premières causes environnementales de décès dans le monde. Les principaux polluants sont les particules fines et ultrafines qui sont toxiques et qui peuvent causer des cancers. Par ailleurs, les dioxydes d'azote sont des irritants qui causent des maladies respiratoires responsables de décès et, du point de vue de l'environnement, d'eutrophisation. L'ozone est également un irritant qui peut causer d'intenses sensations de fatigue et des décès.

Elle explique qu'il y a une étude d'impact qui a été faite récemment sur l'aéroport de Genève et qui montre qu'avec le nombre d'avions qui est programmé, le nombre de décès, qui est actuellement évalué à 21 par année, passerait à 42.

Globalement, les polluants causent des atteintes à la santé et au développement des enfants, des maladies chroniques et des décès prématurés. Et puis elle précise que tout ceci a un impact important sur la santé ce qui peut impliquer une augmentation des coûts de la santé. Il y a eu un calcul sur la France en 2015 qui a permis de montrer que les coûts sanitaires, sociaux et économiques de la pollution de l'air étaient de l'ordre de 68 à 97 milliards d'euros par an.

Par ailleurs, les gaz à effet de serre perturbent le climat et aggravent les perturbations climatiques.

Elle termine en déclarant que la différence entre l'initiative et le contreprojet c'est que le contreprojet ne mentionne pas les nuisances alors que

c'est quelque chose de central. Si on supprime les nuisances, on se retrouve avec une enveloppe vide.

M. Gerard précise qu'il est expert de ce qui se passe à l'aéroport en termes de mouvements et de passagers. Il rappelle que lorsqu'il y a eu le débat sur l'initiative, M. Maudet a dit à la fin que tout allait bien parce qu'on était bien informé. Il explique qu'il n'est pas d'accord avec cela parce que l'aéroport cache ou déforme la réalité. L'objectif de l'ARAG est donc d'avoir plus de contrôles sur ce qui est dit à l'aéroport et de l'obliger à donner des informations qui ne le sont pas encore. Par exemple, le directeur de l'AIG a annoncé récemment qu'il y avait eu une émission d'obligations pour un volume de 175 millions de francs. Comme il s'agit d'un gros montant, il se demande qui a pu acheter ces obligations. Si c'est une entreprise qui a un intérêt pour certaines choses grâce à l'aéroport, ce n'est pas acceptable.

Par ailleurs, il remarque que dans le rapport d'activité de l'aéroport il est marqué que les taxes de bruit avaient été augmentées de 120%. Même avec 120%, il va falloir une dizaine d'années pour faire des améliorations pour l'insonorisation des bâtiments. Le hic c'est que ces dépenses pourraient être augmentées par le prochain cadastre de bruit et par les gens qui habitent autour de l'aéroport et qui pourraient demander d'être remboursés parce que leur habitation ne vaut plus rien.

Il indique ensuite que l'ARAG est fière du fait que le trafic en termes de passagers et de mouvements continue à augmenter. Cependant, si on examine les mouvements et si on met à part la compagnie easyJet, on peut remarquer que depuis 5 ans il n'y a pas eu d'augmentation. On a le même nombre de vols de ligne. Ce n'est qu'easyJet qui a augmenté son trafic et ses passagers. Si les choses continuent comme cela, on risque d'avoir une catastrophe, surtout avec le Brexit.

Un commissaire (PLR) remarque que M. Borgeaud a parlé au nom des initiants. Il pensait cependant que c'était l'ARAG qui était auditionnée aujourd'hui et pas le comité d'initiative qui l'a déjà été.

Il remarque ensuite que, sur le site admin.ch, l'Office fédéral de l'environnement parle du trafic ferroviaire comme étant la deuxième cause de bruit en Suisse après les voitures mais avant le trafic aérien. Il explique que de nuit il y a 87 000 personnes qui sont incommodées par le bruit du trafic ferroviaire et 75 000 par le bruit du trafic aérien. Et puis si on additionne jour et nuit, le bruit des chemins de fer est plus important que le bruit du trafic aérien. Il remarque que les députés des bancs d'en face ainsi que les auditionnés veulent remplacer les avions par les trains de nuit et qu'ils veulent donc transférer le bruit de l'aviation sur les rails.

Il indique ensuite qu'il n'a pas bien compris l'allusion de M. Gerard sur les 175 millions de francs d'obligations lancés par l'aéroport. Il explique qu'il s'agit d'investissements de rénovation et de modernisation. Il demande quelle était son allusion sur les gens qui ont souscrit à ces obligations. Il remarque par ailleurs que 175 millions, ce n'est pas un montant délirant.

Il indique pour finir qu'il n'a pas bien compris l'allusion au Brexit et l'impact que cela pourrait avoir sur l'AIG.

M^{me} Adler remarque que l'information que le commissaire (PLR) a mentionnée concerne la Suisse tout entière. Il est vrai qu'en moyenne en Suisse le bruit routier et ferroviaire est important, mais à Genève on est très concerné par le bruit aérien. Elle souligne le fait que l'ARAG n'a jamais proposé de développer des trains de nuit.

M. Borgeaud répond à la première question qu'il a employé le terme « d'initiants » mais qu'il aurait pu dire l'ARAG. Il rappelle que cette initiative a été menée par la CARPE dont l'ARAG fait partie et qui est présidée par M^{me} Mazzone.

Il répond ensuite, par rapport au bruit du trafic ferroviaire, que la source de bruit est fixe, ce qui permet de prendre des mesures antibruit par le biais de murs alors que pour le trafic aérien la source du bruit est mobile. Il y a donc une différence fondamentale par rapport à cela.

Concernant ensuite les 175 millions et le Brexit il explique qu'à partir du moment où l'AIG a une croissance extrêmement dépendante d'easyJet et qu'il s'agit d'une compagnie britannique, le Brexit pourrait avoir une influence sur le volume de trafic d'easyJet.

M. Gerard explique que le trafic entre janvier et mars est constitué presque uniquement de skieurs de Grande-Bretagne. Ces skieurs embarquent dans des cars qui partent en France ou en Italie. Genève ne gagne donc rien.

Le commissaire (PLR) demande quel est le lien avec le Brexit.

M. Gerard répond qu'avec le Brexit le prix de la livre sterling risque de chuter brutalement. Il explique qu'on a constaté que, même avec cela, le taux de croissance des passagers est en diminution.

M. Borgeaud explique qu'à partir du moment où il va y avoir une chute de la livre sterling, les gens qui atterriront à Genève ne vont plus aller dans les stations suisses et vont directement prendre un car pour aller dans les stations françaises et italiennes qui sont moins chères. Donc il n'y a que des inconvénients à ce genre de mouvements d'avion et il n'y a aucun bénéfice à en tirer pour la Suisse.

Le commissaire (PLR) remarque que l'allusion aux 175 millions d'obligations n'était pas très claire.

M. Gerard répond qu'il n'a aucune idée de l'entreprise qui a souscrit à ces obligations mais il remarque que c'est une somme importante.

Le commissaire (PLR) remarque que M. Gerard a fait des allégations insidieuses sur la capacité d'emprunter et de rembourser de l'aéroport, ce qui est très déplaisant, d'autant qu'il a avoué qu'il n'y connaissait rien.

Un commissaire (PLR) remarque que M^{me} Adler a dit que le contreprojet ne tenait pas compte des nuisances. Il indique que dans le contreprojet ils expliquent la notion de développement durable qui reprend d'une manière beaucoup plus générale les objectifs de l'initiative. Il explique qu'ils ont aussi introduit dans le contreprojet le développement économique parce que cela manquait dans l'initiative. Il souligne le fait qu'ils parlent des nuisances puisque le contreprojet prévoit que l'Etat doit prendre les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien. Il précise que cela comprend toutes les nuisances qu'il pourrait y avoir.

Il remarque ensuite que ce plaidoyer qu'elle a fait pour l'aéroport on pourrait le faire pour l'ensemble des nuisances qu'on connaît en ville. Il considère que ce qu'elle dit pour l'aéroport est aussi valable pour toutes les autres nuisances comme le trafic routier et le chauffage par exemple. Il explique qu'il ne comprend pas pourquoi elle n'est pas pour le contreprojet qui est plus large pour le développement durable.

Il remarque ensuite que M^{me} Adler a dit qu'il leur manquait beaucoup d'informations. Il explique que l'information c'est justement ce qui est prévu dans la convention d'objectifs. Il s'agit de donner plus d'informations et d'avoir des indicateurs qui sont meilleurs que ceux qui sont actuellement en place. Dans ce sens-là, il considère qu'il est plus probant d'avoir une convention d'objectifs que d'avoir simplement un rapport relatif aux actions entreprises. Il demande ce qu'elle pense de la convention d'objectifs. S'il y a un manque d'informations, cela peut se résoudre par la LAIG afin d'obtenir une information plus transparente. On n'a pas le sentiment que l'aéroport est avare d'informations puisqu'il y a des commissions consultatives qui existent et qui sont aussi très bien renseignées. Il demande si l'ARAG a un rôle dans ces commissions.

Il demande, par rapport à l'immobilier, si M. Borgeaud n'a pas le sentiment que la valeur des biens immobiliers autour de l'aéroport s'est considérablement améliorée ces 20 ou 30 dernières années. Il demande si l'objectif est uniquement d'avoir des indemnités pour les gens qui subiraient une perte de valeur. Il demande à quoi on compare cette perte de valeur. Si l'objectif c'est

d'avoir de l'argent pour compenser les nuisances, ce n'est pas une initiative qu'il faut.

M^{me} Adler répond, à propos du développement durable, qu'aussi bien dans le PSIA que dans l'argumentaire du contreprojet on voit cité le développement durable mais qu'à la suite on ne trouve rien concernant la santé et le social. C'est donc seulement une invocation du développement durable mais qui n'est pas mis en pratique. Pour qu'on puisse être dans le développement durable, il faudrait un équilibre entre les différentes dimensions que sont l'économie, le social et l'environnement. Elle considère que l'initiative et le contreprojet des Verts posent un certain nombre de jalons qui vont dans le sens d'un équilibre de développement durable.

Concernant ensuite les indicateurs, elle explique qu'on manque de mesures réelles. Elle remarque en effet que les courbes de bruit sont parfois difficiles à interpréter. On ne sait même pas très bien comment elles ont été calculées parce qu'elles ne sont pas mesurées. Il n'y a pas de bruit mesuré, on a seulement des évaluations et des projections.

Concernant finalement la convention d'objectifs, elle indique qu'elle y serait favorable. Elle rappelle cependant qu'une convention d'objectifs ne vaut rien si elle n'a pas un suivi et pour le suivi il est intéressant de prévoir des rapports. Donc il faut les deux ; la convention d'objectifs d'abord, puis les rapports.

M. Borgeaud explique que l'initiative parle bien de la vie économique. Il indique par ailleurs que s'il s'agit de rajouter la notion de développement durable, ils y sont tout à fait favorables.

Concernant ensuite l'information, il remarque que la question est de savoir qui est informé et comment. Il considère que le fait de devoir rapporter au Grand Conseil est une bonne chose et que c'est respectueux des citoyens. Le fait de pouvoir s'adresser à des députés, qui peuvent reléguer certaines préoccupations, discuter dans un rapport ce qui a été fait et faire des recommandations, génère un débat qui peut avoir un caractère préventif et respectueux. Il précise qu'il est tout à fait opposé à l'information en vase clos de l'aéroport. Il rappelle que cet élément est d'ailleurs au cœur de l'initiative. Il explique qu'ils sont cependant favorables à ce qu'une convention d'objectifs vienne concrétiser un certain nombre de choses.

A propos de l'immobilier, il explique qu'il y a des courbes de bruit autour de l'aéroport et qu'à partir du moment où la valeur d'exposition au bruit est supérieure à 60 décibels on ne peut pas obtenir un permis de construire à des fins d'habitation. Il précise qu'on n'est donc pas en train de parler d'une

diminution de valeur de biens qui restent constructibles mais d'une inconstructibilité du fait de l'impossibilité d'obtenir un permis de construire.

Il explique qu'avec le PSIA on va avoir une augmentation du niveau de bruit puisque aujourd'hui les niveaux de bruit de référence sont des valeurs de l'an 2000 concrétisées dans un cadastre de bruit de 2009. Donc à partir du moment où on va adapter le cadastre de bruit en prenant des valeurs de 2018 ou 2017 on va se retrouver avec des zones inconstructibles qui plus seront plus étendues et avec un certain nombre de propriétés qui pouvaient être construites par voie de dérogation qui ne pourront plus l'être. Il explique que c'est de cela qu'il est question quand il parle d'impacts sur la valeur des biens immobiliers.

Il explique pour finir qu'il ne s'agit pas d'aller chercher de l'argent mais plutôt d'être conscient que l'exploitation d'une infrastructure publique ruine un certain nombre de citoyens et qu'elle a un impact très fort sur l'aménagement du territoire des communes qui se trouvent dans les environs de l'aéroport. L'impact économique existe, après savoir qui le supporte, c'est une autre question.

M. Gerard répond au commissaire (PLR) qu'il y a une grande différence entre le bruit des avions, des voitures et des trains. Les CFF mettent partout des murs antibruit, c'est pareil pour les autoroutes parce que le bruit est continu. Pour le bruit de l'aviation, il explique qu'il est difficile de faire un mur antibruit autour de l'aéroport.

Le commissaire (PLR) répond que les avions font moins de bruit.

Un commissaire (PLR) demande plus de précisions à M^{me} Adler sur les mesures de calculs de courbes de bruit opaques. Il remarque que les données publiques ne semblent pas si opaques que cela car elles sont assez précises.

M^{me} Adler répond qu'elle ne sait pas comment les courbes de bruit sont calculées.

Le commissaire (PLR) remarque ensuite qu'il existe de nouvelles trajectoires de décollage et que les avions peuvent obliquer de manière plus rapide. Il remarque par ailleurs que sur le site de l'ARAG les réclamations sont assez stables. Il demande donc s'il y a une hausse des réclamations en fonction des nouvelles trajectoires.

M^{me} Adler répond qu'un des inconvénients de ces nouvelles trajectoires est que les avions survolent des habitations qui ne sont pas insonorisées puisqu'à l'époque on insonorisait un couloir très étroit de maisons.

M. Borgeaud répond que les courbes de bruit sont calculées par l'EMPA sur la base de données fournies par l'aéroport et selon des formules de calculs assez complexes. Il explique qu'un des points qui revient régulièrement du côté

des riverains est de dire que les courbes de bruit ne reflètent pas le niveau de bruit effectif qui est ressenti. Il explique que c'est vrai, mais que c'est défini dans l'annexe de l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Du coup, ce serait au Conseil fédéral de modifier cette annexe.

M^{me} Adler remarque que les courbes de bruit sont calculées selon des modèles avec des incertitudes. Elle explique qu'elles sont hypothétiques alors que dans une démarche scientifique il faudrait le valider avec une confrontation au réel.

Le commissaire (PLR) remarque, par rapport aux permis d'habiter et à l'aménagement du territoire, qu'il est assez juste de ne pas donner de permis d'habiter dans des zones dans lesquelles il y a des nuisances puisque l'Etat ne peut pas prendre la responsabilité de faire habiter des gens dans ce genre de zones. Il explique qu'il possède une entreprise à Vernier en zone industrielle et que les avions qui passent au-dessous ne sont pas gênants. Il considère que le fait de remettre en question la problématique immobilière sur l'aménagement du territoire n'est pas juste. Il estime qu'on aurait meilleur temps de densifier d'autres zones qui ne sont pas touchées par l'aéroport et d'avoir des industries dans les zones de bruit.

M. Borgeaud remarque que cela signifie qu'il considère que le fait de mettre un revêtement phonoabsorbant dans la ville de Genève pour diminuer le bruit ne fait pas sens et qu'il faudrait mieux mettre des industries lorsque les normes sont dépassées. Il explique que ce n'est pas l'approche des autorités communales des communes concernées. Il explique que la ville de Vernier s'est par exemple battue pour éviter le déclassement en zone industrielle en disant qu'il ne fallait pas encore aggraver le cas en y mettant de l'industrie. Donc l'idée ce n'est pas d'amener une solution toute faite mais plutôt d'intégrer l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'aménagement du territoire.

M. Gerard précise que les courbes de bruit sont différentes selon l'affectation du territoire et qu'il y a donc plusieurs courbes de bruit. En général, on montre les courbes de bruit pour les habitations mais il y a aussi une courbe de bruit pour les zones industrielles.

Un commissaire (UDC) remarque que M^{me} Adler a fait état de 3 constats. Un sur le sommeil réparateur qui devrait être de minimum 8 heures. Un autre sur l'absence de station de mesure aux deux extrémités de la piste. Et finalement un dernier sur les subventions pour les isolations de bâtiments après 1980 dans le secteur. Il demande, si cette initiative était acceptée, si ces 3 remarques seraient réglées.

M^{me} Adler répond qu'elles seraient au moins discutées et qu'il y aurait un débat public un peu plus intensif. On tiendrait mieux compte de la situation et de l'avis des communes riveraines.

Le commissaire (UDC) demande si cela signifie que l'initiative ne remplirait pas *de facto* ces trois remarques.

M. Borgeaud répond que l'initiative permet d'éviter que l'aéroport gère un certain nombre de questions en vase clos et qu'elle implique de devoir rendre compte d'un certain nombre de thématiques aux représentants élus.

Un commissaire (S) remercie M^{me} Adler pour les précisions qu'elle a apportées sur les questions de santé publique. Il remarque que dans l'alinéa 3 on passe d'une initiative qui parle de nuisances dues au trafic aérien mais qui spécifie le bruit, les pollutions atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre et qui parle après de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et de promotion de la santé vers un contreprojet qui ne mentionne plus ces différentes notions.

Audition de M. Georges Ryser, président de l'AFRAG

La présidente remercie l'auditionné pour sa présence et lui cède la parole.

M. Ryser explique qu'il a été surpris, en tant que représentant des Français, d'être convoqué pour quelque chose qui va être voté par les Genevois.

Il explique que l'AFRAG existe depuis 1999 et qu'ils ont sauté sur l'occasion en 2000, quand l'aéroport a demandé un renouvellement de la concession d'exploitation, pour faire opposition au règlement d'exploitation de l'AIG.

Il explique que les choses ont traîné et qu'en 2006 la commission de recours a dit que l'AFRAG avait un point. Ce point c'était les vols de nuit et la trajectoire qui devait être déplacée à l'atterrissage sur le milieu du lac afin que cela ne dérange ni les Suisses ni les Français. Il explique qu'ils pensaient que c'était quelque chose de facile mais que malheureusement ça n'a pas été le cas et que les choses ont beaucoup traîné.

Pour finir, la décision à propos des vols de nuit est tombée en 2012 ; l'OFAC a dit qu'il ne pouvait pas décider tant que le PSIA n'était pas adopté. Maintenant, le PSIA vient d'être adopté donc il faut attendre, l'OFAC devrait répondre.

Par rapport à la trajectoire, il explique que les choses ont été refusées, qu'ils ont fait recours contre cette décision et qu'ils sont allés jusqu'au Tribunal administratif fédéral. Il explique qu'ils ont demandé l'avis de la célèbre société de navigation aérienne hollandaise à laquelle fait appel le Conseil fédéral

quand il y a des problèmes. Cette société a dit qu'il était possible déjà maintenant de faire une trajectoire sur le milieu du lac. Par ailleurs, les pilotes disent clairement que Genève est un aéroport qui est simple pour atterrir. Faire un petit virage ne serait rien du tout.

La présidente remarque que les Français sont directement impactés par l'aéroport. Elle demande donc comment sont perçues ces questions du côté français.

M. Ryser répond que Genève a 4 kilomètres de frontière avec la Suisse et 150 avec la France. L'aéroport colle à la frontière française donc les nuisances se font dans la grande majorité des cas sur la France. Il explique qu'il y a deux traités qui existent. Un traité qui date de 1956 qui visait à agrandir la piste de Cointrin et un traité qui date de 2001. Il rappelle que le renouvellement de la concession de l'aéroport date de 2000 mais que, avant qu'elle soit accordée, il y a eu un accord dont personne n'a entendu parler. Les choses ont été faites entre la direction générale de l'aviation civile française et l'OFAC. Donc les choses ont été faites au nom de la Suisse et au nom de la France. Il y a donc un déni démocratique absolument incroyable, les communes riveraines n'ont pas été consultées.

Il remarque que le problème est le même à Genève. L'aéroport est autonome, les Genevois paient pour l'aéroport, c'est eux qui ont fait tous les investissements mais ils n'ont pas le droit de donner leur avis. Tout se passe au-dessus de leurs têtes à Berne. Il considère que l'OFAC est un petit comité secret. Il remarque qu'on parle beaucoup des lobbys aériens mais que, pire que tout, c'est la puissance du lobby qui a pris la main de l'administration fédérale. Il rappelle que l'OFAC n'a aucun représentant des riverains de l'aéroport. Ce sont que des gens qui représentent le lobby aérien. En France, la direction générale de l'aviation civile c'est la même chose, ils s'en fichent des riverains.

La présidente lui propose de saisir l'occasion que lui offrent les autorités suisses d'être entendu pour donner sa position sur les deux contreprojets.

M. Ryser remarque que le contreprojet du PLR essaie vaguement de donner un peu de parole aux représentants du peuple dans le Grand Conseil pour que l'aéroport daigne expliquer un peu sa stratégie. Il explique qu'il ne comprend pas qu'on fasse un contreprojet pour une histoire pareille. Il estime que ce contreprojet c'est seulement la validation de la réalité actuelle, il n'y a rien de nouveau. L'initiative c'est une petite tentative pour donner un petit quelque chose au peuple.

La présidente demande quelle est sa position sur le contreprojet des Verts.

M. Ryser remarque que ce contreprojet a au moins pour mérite de donner un peu plus de détails du point de vue des nuisances alors que le projet du PLR est vague et fumeux.

Il explique qu'au niveau français c'est un peu la même chose, ils ont fait recours et le recours est au Grand Conseil à Paris. Il précise que c'est une procédure qui va durer mais qu'il y a quand même quelque chose de curieux parce que l'Etat français, qui est visé par le recours, a nommé un cabinet d'avocats pour se défendre, ce qui est exceptionnel puisqu'en général l'Etat se défend tout seul. Ils ont donc peut-être quelque chose à se reprocher. Il explique qu'ils ont demandé à l'Etat français qu'il se penche sur cette affaire parce que ce n'est pas normal que les communes françaises n'aient rien à dire. Il termine en déclarant que dans le comité d'administration il n'y a presque que des gens qui représentent le lobby aérien et qui n'ont pas le droit de parler puisqu'ils sont soumis au secret de fonction.

Un commissaire (PLR) remarque que sa parole a été mise en doute. Il propose d'envoyer à la commission un article de La Tribune consacré à la question du remplacement des avions par des trains de nuit. Il remarque que M^{me} Mazzone s'est clairement exprimée à ce sujet et qu'elle a même signé un manifeste sur cette question. Il lit l'article qui dit que « les trains de nuit continuent de nous faire voyager sur les voies de la littérature et du cinéma (...) de prolonger aussi de fortes nostalgies, leur mort est pourtant annoncée depuis le début du XXI^e siècle en Europe occidentale, d'émouvants souvenirs le confirment comme le dernier départ pour Moscou à Genève Cornavin ».

Une commissaire (Ve) précise qu'une pétition a été lancée par un certain nombre d'associations dont actif-trafiC et l'ATE et que c'est sûrement à ce titre que M^{me} Mazzone a pris position. Elle explique que cette pétition demandait qu'on restaure les trains de nuit comme alternative. Il s'agissait seulement de dire que pour certaines destinations les trains de nuit existent.

Concernant ensuite les chiffres de l'OFEV et les statistiques de bruit, elle remarque que le commissaire (PLR) a arrangé la situation dans son sens. Effectivement, les nuisances liées à la route sont les plus néfastes et les plus fortes. Mais si on compare le train et l'avion, les chiffres qu'il a donnés ne sont pas exacts. L'OFEV dit en effet que 16 000 personnes de jour et 87 000 personnes de nuit sont exposées au trafic ferroviaire.

Un commissaire (PLR) remarque que cela fait 103 000 personnes en tout

La commissaire (Ve) indique ensuite que 24 000 personnes le jour et 75 000 personnes la nuit sont touchées par le trafic aérien.

Le commissaire (PLR) remarque qu'il y a donc 99 000 personnes qui sont touchées par le trafic aérien contre 103 000 personnes qui sont touchées par le trafic ferroviaire.

La commissaire (Ve) remarque par rapport au trafic routier et au trafic ferroviaire qu'il s'agit d'ordres de grandeur très différents. Il est par ailleurs évident, si on regarde les courbes bananes, qu'on touche moins de monde avec le trafic aérien. Elle considère cependant que c'est quand même quelque chose à prendre en considération.

La présidente remarque par ailleurs que l'usage s'est un peu installé que les gens posent leurs questions et qu'ils en profitent pour poser les positions ce qui donne des auditions interminables. Elle propose soit de rétablir deux auditions pour les séances de 3 heures soit de se discipliner un peu afin de tenir les objectifs qui ont été pris. Elle refuse de devoir couper la parole des auditionnés, de devoir s'excuser pour le retard et de les faire attendre dehors. Elle termine en rappelant que la règle est de poser des questions aux auditionnés et de garder les prises de position pour plus tard.

Le commissaire (PLR) explique qu'il a été un peu choqué que l'on conteste les chiffres qu'il a donnés. Il indique par ailleurs qu'il a été choqué que les auditionnés voient toutes les vertus technologiques pour protéger du bruit ferroviaire tout en niant les avancées technologiques contre le bruit de l'aviation alors que toutes les personnes compétentes ont expliqué que les avions faisaient de moins en moins de bruit.

Un commissaire (PLR) remarque que les présentations des auditionnés sont trop longues. Il propose de leur laisser seulement 15 minutes afin de laisser du temps pour les questions et les débats.

La présidente répond que les débats ne se font pas avec les auditionnés. Ils se font entre les commissaires.

Un commissaire (S) répond au commissaire (PLR) que la promotion des trains de nuit est une communication qui a eu lieu au travers d'une lettre à M^{me} Leuthard en avril 2018 et qui partait du constat que les suisses prenaient deux fois plus l'avion que les Européens et que les court-courriers, low cost notamment, concurrençaient directement les chemins de fer. Il précise que cette lettre a été signée par plus d'une centaine d'associations et partis dans toute la Suisse. Il y a donc un peu plus de monde que seulement M^{me} Mazzone qui en parle. D'ailleurs M. Egli, qui est le vice-président du think tank sur la politique étrangère suisse et qui est chercheur à l'EPFZ, a indiqué que plus de 80 vols au départ de la Suisse desservaient une destination européenne et qu'environ 40% parcouraient une distance de moins de 800 km, donc faisable

en train. Il termine en déclarant qu'il y a beaucoup de gens qui réfléchissent sur cette question et pas seulement M^{me} Mazzone.

Audition de M. Marcel G. Zuckschwerdt, Directeur suppléant, Chef de la Division Stratégie et politique aéronautique de l'OFAC

M. Zuckschwerdt remercie la commission de le recevoir, d'autant plus qu'il est natif de Genève.

Il explique qu'il va commencer par rappeler quelques paramètres qui sont importants quand il s'agit d'examiner les textes proposés. Il rappelle que l'article 87 de la Constitution fédérale dit que l'aviation civile est du ressort de la Confédération. Il explique que la Confédération fait usage de cette compétence par le biais de la loi sur l'aviation civile et de 48 ordonnances fédérales sous-jacentes. Dans cette loi sur l'aviation civile sont décrits les moyens que la Confédération veut mettre en œuvre pour que l'aviation civile puisse se développer. Il précise que lorsqu'on en vient aux infrastructures, comme l'AIG, on parle de concession et de règlement d'exploitation. Ceci pour dire que les compétences cantonales éventuelles sont assez limitées. Il en va de même en ce qui concerne l'environnement puisqu'on a une ordonnance sur la protection du bruit qui règle ceci de façon complète.

Il indique ensuite qu'il existe le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique qui est un instrument d'aménagement du territoire de la Confédération. Il explique que ce plan sectoriel comprend une partie conceptuelle qui date de l'an 2000 et qui est actuellement en révision mais aussi une fiche PSIA pour chaque infrastructure aéronautique. Il précise que l'AIG était le seul aéroport qui n'avait pas encore de fiche PSIA. C'est donc pour cela qu'ont débuté en 2013 des travaux à ce sujet entre le canton, l'AIG et la Confédération. Il y a eu une coordination, puis une mise à l'enquête publique où la population et les collectivités publiques ont pu s'exprimer pour finalement arriver, le 17 novembre dernier, à l'adoption de cette fiche PSIA.

Il explique que cette fiche PSIA règle un certain nombre d'éléments comme les objectifs à atteindre, les exigences relatives à cette infrastructure, le périmètre de l'installation, son affectation, les conditions opérationnelles et jusqu'où le bruit que l'aéroport génère peut aller. Il explique que ceci est réglé par des courbes PSIA qui fixent des valeurs limites d'immission qui ont ensuite une influence pour le développement du territoire.

Il rappelle par ailleurs qu'il existe aussi le rapport fédéral sur l'aviation civile. Il explique qu'il s'agit d'un rapport qui traite de la façon dont le Conseil fédéral promulgue sa stratégie pour l'aviation civile. Il précise qu'il l'a fait une

première fois en 2004, qu'il en a fait une révision totale en 2016 et que c'est donc cette version qui est actuellement en vigueur.

Il indique également que l'AIG fait partie des trois aéroports nationaux avec Bâle et Zurich qui ont pour fonction de rattacher la Suisse aux métropoles du monde entier. Il explique qu'ils sont convaincus que la connectivité, c'est-à-dire le nombre de liaisons et de destinations offertes, a une influence très importante sur l'économie de notre pays.

Comme l'AIG est une infrastructure d'importance nationale, il explique qu'il n'est pas tout à fait d'accord avec les deux contreprojets qui parlent d'un aéroport genevois qui doit répondre aux besoins de la Genève internationale et des entreprises établies dans la région. Il considère que ceci est trop étroit. Il souligne le fait qu'il s'agit d'une infrastructure nationale qui est importante pour l'économie suisse en général.

Il indique ensuite que, dans ce rapport nouveau, il est aussi écrit que l'infrastructure doit répondre à la demande. Il précise que cette demande est un pronostic. Ce n'est pas un but à atteindre mais un pronostic qui est fait sur la base du marché et de la zone de chalandise de l'AIG. Selon ce pronostic nous aurons, à l'horizon 2030, environ 25 millions de passagers et environ 235 000 mouvements d'aéronefs. Il précise que le nombre de passagers est en croissance proportionnelle plus grande que le nombre de mouvements puisque les aéronefs ont tendance à transporter toujours plus de personnes.

Il explique qu'avec cette nouvelle fiche PSIA, adoptée par le Conseil fédéral, on a une innovation car elle contient deux courbes de bruit. Une courbe de bruit actuelle, c'est-à-dire le bruit que va faire l'aéroport aujourd'hui et ces 4 prochaines années. Puis une deuxième courbe de bruit plus petite à l'horizon 2030 pour laquelle on tient compte de certaines exigences opérationnelles, comme les retards après 22h et les avancées technologiques, puisque petit à petit la flotte des aéronefs sera remplacée par des avions moins bruyants. Le but étant pour l'AIG de répondre à la demande mais aussi que le bruit diminue. Donc on s'attend à ce que le bruit, à l'horizon 2030, soit plus petit qu'actuellement. Il précise que cela permettra aussi, du point de vue de l'aménagement du territoire, de développer certains projets immobiliers.

Il termine en déclarant qu'il comprend tout le souci qu'a le canton de Genève que cette infrastructure soit performante mais aussi que les nuisances que cette infrastructure engendre soient prises en compte. Il explique que c'est ce qu'ils ont essayé de faire en tenant aussi bien compte de l'aspect économique, que de l'aspect sociétal et environnemental puisque le bruit devrait, avec les mesures adéquates, diminuer à l'horizon 2030 tout en permettant un développement raisonnable de l'infrastructure.

La présidente demande s'il veut s'exprimer sur les deux contreprojets.

M. Zuckschwerdt explique, à propos du contreprojet des Verts, que la situation urbaine d'un aéroport n'est pas un critère au niveau fédéral. Au niveau fédéral, nous connaissons des aéroports nationaux et des aéroports régionaux. Il rappelle par ailleurs que l'AIG a une concession pour 50 ans qui l'oblige à répondre à la demande et à prendre en compte le trafic existant. Donc il n'y a pas de discrimination possible.

Il indique ensuite que le fait de dire que son « apport au développement économique répond en premier lieu aux besoins de la Genève internationale et des entreprises établies dans la région » est en inéquation avec le rapport fédéral sur la politique aéronautique qui voit l'aéroport de Genève comme une infrastructure d'importance nationale.

Concernant la convention d'objectifs, il rappelle qu'actuellement il existe déjà une convention d'objectifs entre le Conseil d'Etat et l'AIG. A ce stade, il n'y a donc rien de nouveau.

Il indique ensuite qu'il ne souhaite pas s'exprimer au sujet de l'article 23, alinéa 1, qui prévoit d'ajouter les associations de riveraines.

Il rappelle finalement, à propos de l'article 23, alinéa 2, qui prévoit que « l'établissement tient compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement et des contraintes liées à son caractère urbain », qu'on tient déjà compte de ces contraintes dans la fiche PSIA puisqu'on essaie de limiter au maximum l'impact environnemental de cette infrastructure. Par exemple, il explique qu'il sera possible de partir de Genève après 22h seulement avec un long-courrier de la meilleure classe de bruit.

Pour le contreprojet du PLR, il indique qu'il n'a pas de remarque particulière à faire. Il explique que c'est aux députés de juger s'il est nécessaire de faire référence à la convention d'objectifs qui existe déjà. Ce contreprojet a en tout cas le mérite d'être plus clair ou de ne pas tenir compte de certains éléments dont il a fait remarque précédemment pour le contreprojet des Verts.

Un commissaire (S) remarque qu'il y a beaucoup de discussions sur les fameux 25 millions de passagers à l'horizon 2030. Il indique qu'il a bien compris que ce n'était pas un objectif mais qu'il fallait se préparer à pouvoir répondre à cette éventuelle demande. Il demande, d'après l'OFAC, quel est le pourcentage de chance ou de risque que l'AIG ait effectivement 25 millions de passagers en 2030. Il demande si ce pourcentage est plutôt élevé ou plutôt bas.

M. Zuckschwerdt répond que ces pronostics sont un peu délicats parce qu'il peut y avoir des incidents de parcours. Il y a donc toujours des petites fluctuations. D'une façon générale, il explique qu'on doit s'attendre à ce que

ces 25 millions soient quelque chose de réaliste. Par rapport à l'aéroport de Bâle par exemple, il explique que l'année prochaine on aura atteint la demande telle que pronostiquée à l'horizon 2022. Donc à ce niveau-là, les pronostics sont assez réalistes, voire conservateurs. Pour le nombre de mouvements c'est un peu différent, on est plutôt en retard sur ce qui est pronostiqué parce qu'il y a une tendance à utiliser des aéronefs de plus en plus grands. Donc peut-être qu'on n'atteindra pas les 235 000 mouvements à l'horizon 2030, c'est possible que ce soit un petit peu moins. Il précise que les pronostics des différents aéroports vont tous dans le même sens.

Le commissaire (S) demande si cela signifie qu'il faut prendre des décisions en se disant que ce sera 25 millions de passagers.

M. Zuckschwerdt acquiesce.

Un commissaire (S) remarque que l'absence de taxe sur le kérosène date d'un accord international de 1944. Depuis 1944, les choses ont changé et on peut comprendre que chaque pays ne veut pas prêter sa compagnie nationale. Néanmoins, aujourd'hui on a des problématiques de nuisances et de santé publique, notamment par rapport aux riverains, il demande donc quelle est la position de l'OFAC par rapport à ce que peut faire la Suisse dans ce cadre-là. Il demande si la Suisse pourrait être précurseur et demander de négocier un autre accord international.

M. Zuckschwerdt répond qu'il n'est pas contesté que l'aviation civile a sa part de responsabilité. Il rappelle en effet qu'au niveau mondial, l'aviation civile représente entre 2 et 3% des émissions de gaz à effet de serre. Au niveau suisse c'est même plus. Il faut donc faire quelque chose.

Le problème de la taxation du kérosène c'est de savoir comment ce kérosène va être taxé pour un vol qui va de Genève à New York par exemple, sachant qu'il y a 40% de passagers américains et 60% de passagers suisses. Il explique que c'est un peu difficile et que c'est cela qui les fait renoncer à cette approche. Il y a par ailleurs des compagnies qui auraient peut-être pris leur kérosène ailleurs qu'à Genève parce qu'à Genève il aurait été taxé. On arrive donc très vite dans un système de distorsion de concurrence entre ceux qui sont taxés et ceux qui ne le sont pas.

Il explique qu'ils ont choisi une autre approche pour régulariser les émissions de CO₂. Il précise que ça a été un très long processus et qu'ils ont travaillé dessus pendant plus de 15 ans. Il souligne le fait que la Suisse a beaucoup œuvré dans les coulisses de l'OACI, qui est l'organisation internationale d'aviation civile basée à Montréal et qui représente 194 Etats. Il explique que l'idée était de se mettre d'accord pour une réduction progressive des émissions de CO₂ malgré la croissance du trafic. C'est ce qu'on appelle le

CORSIA. A partir de 2021, il y a la possibilité pour les Etats de faire partie de ce programme de manière volontaire. Il précise qu'à partir de 2027, cela sera obligatoire.

Il explique que la Suisse a pris l'engagement, à partir de 2021, de faire partie de ce système CORSIA qui fait que les émissions de CO₂ seront plafonnées. Il précise que tout ce qui dépassera ce plafonnement devra être compensé avec des projets de réduction. Il explique que c'est l'approche qu'ils ont choisie parce qu'il s'agit d'une approche globale. Les Etats se sont engagés à participer ce qui fait que la réduction des émissions de CO₂ aura lieu aussi bien en Chine qu'en Suisse. Il termine en déclarant qu'il ne voit pas, pour l'instant, d'autre façon de gérer le problème.

Le commissaire (S) demande quelle est la position de l'OFAC par rapport à une éventuelle taxe sur les billets d'avion au niveau suisse.

M. Zuckschwerdt répond que c'est une proposition qui vient d'être traitée au niveau national. Il explique que la position a été plutôt négative parce qu'ils pensent que ce n'est pas une taxe sur le CO₂ qui va nous mener sur la bonne voie. C'est plutôt le programme CORSIA qui va permettre de ne pas avoir de distorsion de concurrence et qui va faire en sorte que ce soit l'aviation, au niveau mondial, qui s'engage à réduire les émissions de CO₂.

Le commissaire (S) remarque qu'on lit souvent que les Suisses, notamment les Genevois, voyagent deux fois plus que leurs voisins européens. Il demande s'il peut confirmer cette statistique.

M. Zuckschwerdt répond qu'il ne sait pas si c'est deux fois plus mais qu'en tout cas les Suisses voyagent plus parce qu'on n'a pas d'accès à la mer.

Une commissaire (Ve) demande si la courbe cible est un objectif ou si elle est contraignante.

M. Zuckschwerdt répond que, dans la fiche PSIA, la courbe actuelle est contraignante. Par contre la courbe cible n'est pas contraignante dans la mesure où elle ne peut pas encore s'appliquer à l'aménagement du territoire. Il explique qu'elle pourra s'appliquer à l'aménagement du territoire qu'à partir du moment où, pendant deux années de suite, le bruit fait par l'aéroport sera en diminution. Ce sera un indicateur précis que le bruit est en train de diminuer et à ce moment-là, sans refaire un processus PSIA, on pourra très rapidement fixer cette nouvelle courbe cible, qui sera plus petite, comme courbe de référence. Il précise qu'elle sera ensuite contraignante pour les autorités.

La commissaire (Ve) remarque que cela signifie que la courbe plafond est obligatoire mais pas la courbe cible.

M. Zuckschwerdt répond que la courbe cible est un objectif à atteindre.

La commissaire (Ve) demande quelles sont les chances d'atteindre la courbe cible à l'horizon prévu, compte tenu de l'augmentation des passagers et des mouvements.

M. Zuckschwerdt répond que les pronostics et le calcul de la courbe cible sont faits avec 25 millions de passagers et 235 000 mouvements. Il explique qu'il y a cependant deux paramètres qui influencent très fortement cette courbe.

Le premier paramètre ce sont tous les vols qui ont lieu entre 22h et 24h. Il explique que l'ordonnance sur la protection du bruit est faite de telle sorte que les vols qui ont lieu entre 22h et 24h ont pour conséquence une plus grande expansion de la courbe que les vols qui ont lieu entre 6h du matin et 22h. Malgré le fait qu'il n'y ait pas de vol programmé après 22h, il remarque qu'il y a un grand nombre de vols qui, pour diverses raisons, ne décollent qu'à partir de 22h. Comme ce sont ces vols qui impactent grandement la courbe, il explique que l'AIG est en train de travailler sur des mesures pour que tous ces vols retardés ne décollent plus après 22h.

Le deuxième paramètre ce sont les progrès technologiques. Il rappelle qu'un Airbus A320neo fait environ 1/3 de bruit en moins qu'un Airbus A320 tel que nous le connaissons maintenant.

Il explique que c'est en tenant compte de tous ces paramètres qu'ils en sont arrivés à la courbe. Il y a donc tout un calcul derrière. Il termine en déclarant que, s'ils ont proposé au Conseil fédéral d'approuver cette plus petite courbe, c'est qu'ils y croient.

La commissaire (Ve) demande quels seraient les moyens d'action si on se rendait compte que les courbes n'étaient pas atteintes.

M. Zuckschwerdt rappelle que l'aéroport doit rendre, chaque année, un rapport sur le bruit qu'il fait. Il explique que si ce bruit dépasse la courbe de bruit pendant deux ans, l'OFAC prendra des mesures sous forme de décision, c'est-à-dire qu'il va prendre des limitations qui auront pour conséquence que l'aéroport devra de nouveau entrer dans les clous. Il explique que c'est ce qu'ils ont par exemple fait à Zurich cet été car ils se sont rendu compte que le bruit nocturne dépassait très largement le bruit admissible. Il explique qu'ils ont pris une décision afin de limiter le nombre de vols entre 21h et 22h puisque c'est ce qui a une influence sur les départs à partir de 22h. Il termine en déclarant qu'ils ont la possibilité, par le biais d'une décision, d'obliger l'aéroport à prendre des mesures.

La commissaire (Ve) remarque que ce mécanisme se met en place lorsque, pendant deux ans, on n'atteint pas la courbe de bruit. Elle demande s'il s'agit de la courbe de bruit plafond.

M. Zuckschwerdt répond que c'est un peu plus compliqué. Il explique qu'avec les prochains projets que l'aéroport va déposer, il va livrer le bruit admissible. Il précise que ce bruit admissible ce n'est pas forcément la courbe PSIA mais qu'il doit se trouver à l'intérieur de la courbe PSIA. Cela signifie que le bruit admissible peut être plus petit que le bruit PSIA mais pas plus grand. Il explique que c'est déjà le dépassement du bruit admissible qui va inciter l'OFAC à prendre des mesures adéquates pour que l'aéroport soit dans les clous.

La commissaire (Ve) remarque pour finir que 90% des surtaxes sur le bruit sont perçues par l'aéroport de Zurich. Elle demande si c'est quelque chose qu'il confirme et s'il existe une politique différente à Zurich.

M. Zuckschwerdt répond que la politique n'est pas différente. Il explique que la surtaxe bruit est une redevance. Il rappelle que les redevances ne peuvent pas aller dans les caisses de l'Etat ni dans celles de l'aéroport. Une redevance c'est quelque chose qui est perçu parce qu'en face il y a une prestation ou un service. Il explique que la redevance ne peut donc servir qu'à financer des programmes d'insonorisation. Comme Zurich est plus peuplé et plus dense autour de l'aéroport, les programmes d'insonorisation zurichois sont plus grands. Il explique qu'ils disposent d'un fonds alimenté par les redevances qui leur permet d'insonoriser tous les logements nécessaires. A Genève, nous avons exactement la même chose. Il y a un programme d'insonorisation qui a été approuvé par l'Office fédéral de l'environnement, qui s'étend sur 8 ans, qui coûte une centaine de millions de francs et qui est alimenté par cette redevance bruit. Il insiste sur le fait qu'il n'est pas possible de percevoir plus que ce qui est nécessaire pour ce programme. Il termine en déclarant que ce fonds ne peut servir qu'à des mesures d'insonorisation ou environnementales.

Un commissaire (UDC) remarque qu'à Genève l'aide pour les travaux d'insonorisation ne s'applique qu'aux logements qui se trouvent à proximité de l'aéroport et qui ont été construits antérieurement à 1980. Il explique que, lors des auditions, ils ont appris qu'il y avait un désir des communes voisines que les aides s'appliquent à l'ensemble des logements, y compris à ceux construits après 1980. Il demande si cette extension pourrait être décidée exclusivement par l'AIG ou si cela devrait passer par un autre service.

M. Zuckschwerdt répond qu'il n'a pas la réponse à cette question parce que l'application de l'ordonnance sur la protection contre le bruit est du ressort de l'Office fédéral de l'environnement.

Le commissaire (UDC) remarque par ailleurs qu'il y avait un souhait de la part des communes voisines de mettre en place une station de calcul des bruits

et des pollutions aux deux extrémités de la piste de l'aéroport. Il demande si c'est l'Office de l'environnement qui décide de prendre ce genre de mesure.

M. Zuckschwerdt acquiesce.

Un commissaire (PDC) demande quel est l'avis de M. Zuckschwerdt sur la M 2417.

M. Zuckschwerdt répond que cette motion, qui voudrait augmenter la surtaxe bruit, est légalement difficile à mettre en œuvre. Il explique que déjà aujourd'hui la surtaxe bruit est modulée en fonction de l'énergie sonore que les aéronefs dégagent. Donc, quand on fait la somme de toutes les surtaxes certains avions paient moins et d'autres paient plus. Il explique par ailleurs que cette surtaxe est aussi modulée selon l'heure. Il précise que la somme de toutes ces surtaxes ne peut pas être supérieure à ce dont on a besoin pour les programmes d'assainissement.

Le commissaire (PDC) remarque que cela ouvre à nouveau la question du commissaire (UDC) qui dépend de l'Office fédéral de l'environnement ;

M. Zuckschwerdt acquiesce. Avoir une taxe cantonale lui paraît difficile, voire exclu puisque ce n'est pas de la compétence cantonale.

Un commissaire (PDC) demande ce qu'il en est de l'obligation de s'acquitter d'une taxe CO₂.

M. Zuckschwerdt répond que c'est la même logique. Comme l'AIG a reçu une concession de la Confédération, il a le droit d'encaisser des redevances mais elles doivent être basées sur la législation fédérale.

Un commissaire (EAG) remarque qu'on pouvait lire, dans le 24 heures, qu'un représentant du milieu de la formation écrivait « Stop aux voyages en avion pour les camps scolaires » et qu'il proposait que les communes et le canton de Vaud encouragent des moyens de transport moins polluants. Il rappelle par ailleurs le succès assez impressionnant des mobilisations pour la justice climatique.

Il remarque que M. Zuckschwerdt a dit que la Suisse s'engageait plus que d'autres Etats et qu'à partir de 2021 elle plafonnera mais qu'en même temps elle pourra dépasser en compensant. Il demande sous quelle forme elle pourra compenser.

Il remarque par ailleurs qu'il a dit que la Suisse jouait un rôle de leader dans la prise de conscience des dégâts environnementaux causés par ce transport aérien. Il demande s'il pense qu'il y a une prise de conscience plus forte que par le passé et une volonté de passer à l'action pour convaincre d'autres Etats de faire la même chose.

M. Zuckschwerdt répond, à titre personnel, qu'il serait effectivement possible d'organiser des camps de vacances avec des moyens plus écologiques et qu'il n'y serait pas opposé.

Il constate par ailleurs qu'il y a une prise de conscience, au niveau du public, des effets bénéfiques mais aussi moins bénéfiques de l'aviation civile. On le voit aussi bien à Genève qu'à Zurich, qu'à Bâle et même dans toute la Suisse. Donc il y a une vraie prise de conscience.

Il explique ensuite qu'il a dit que la Suisse avait travaillé dans les coulisses de l'OACI pendant plusieurs années pour qu'on arrive à ce que les 194 pays adoptent cette résolution selon laquelle on plafonne les émissions de CO₂. Il explique que ce qui dépasse ce plafond doit être compensé par des « market based measures » donc par des mesures basées sur le marché. L'idée c'est qu'ensuite on ait, au niveau mondial, un certain nombre de projets de réduction de CO₂. Donc ce qui ne peut pas être réduit au niveau de l'aviation peut l'être parfois à de moindres coûts dans d'autres domaines. Il explique que c'est ce qu'ils vont faire avec ces « market based measures ».

Il indique pour finir qu'il a dit que la Suisse était pionnière parce qu'en 2016, quand les 194 pays ont adopté la résolution, ils se sont engagés pour 2027 alors que la Suisse s'est engagée, à titre volontaire, à participer dès 2021.

Le commissaire (EAG) demande sous quelle forme on peut compenser.

M. Zuckschwerdt répond que les compensations se font par les « market based measures ». Il explique qu'ils sont en train de définir tout un catalogue de mesures basées sur le marché. Il s'agit soit du négoce de certificat, soit de projets de réduction de CO₂ dans d'autres domaines.

Le commissaire (EAG) demande des exemples de projets de réduction de CO₂.

M. Zuckschwerdt explique qu'il y a eu des projets de réduction de CO₂ en Inde, à Madagascar mais aussi en Suisse. Il y a différents projets où, pour 20 à 40 euros la tonne de CO₂, on peut facilement compenser ce CO₂ dans d'autres domaines.

Le commissaire (EAG) demande s'il peut s'agir de l'industrie.

M. Zuckschwerdt acquiesce.

Un commissaire (PLR) demande si l'aéroport est en droit d'imposer ou d'interdire des destinations. Il explique qu'un commissaire (S) a par exemple dit que Brindisi était une destination inutile. Il demande s'il y a une possibilité légale d'imposer ou d'interdire des destinations à une compagnie.

M. Zuckschwerdt répond par la négative. Il explique qu'en ayant reçu cette concession, l'aéroport de Genève doit accommoder tous les vols qui sont

demandés dans la limite de ses capacités et des sluts disponibles. Par ailleurs, si les vols pour Brindisi ne se justifiaient pas les avions seraient vides et la compagnie n'offrirait pas cette destination.

Après il y a tout le débat sur la question de savoir si la Confédération devrait s'immiscer dans ce domaine, commencer à fixer des règles et dire quels sont les vols qu'on devrait supporter et ceux qu'on devrait supprimer. On créerait une approche plus qualitative. On dirait par exemple qu'on supprimerait Brindisi mais qu'on garderait Rome. Ce serait un peu difficile parce que la connectivité est un élément très important. Il termine en déclarant que c'est vraiment l'offre et la demande qui régissent les choses.

Un commissaire (UDC) explique qu'on leur a dit qu'à l'intérieur du marché européen le carburant était taxé. Donc pour un vol entre Lyon et Londres, le carburant est taxé mais il ne l'est pas pour un vol entre Genève et Londres. Il demande si cette information est correcte.

M. Zuckschwerdt répond par la négative. Il explique que le carburant est taxé pour les vols internes à la Suisse.

Le commissaire (UDC) demande si c'est pareil en France.

M. Zuckschwerdt répond qu'il ne sait pas parce que c'est la législation française qui règle cette question. Il indique par contre qu'à l'international les vols ne sont pas taxés.

Le commissaire (UDC) demande comment les choses se passent sur le marché européen.

M. Zuckschwerdt répond que dès qu'un vol est international, donc dès qu'il sort du pays, il n'est pas taxé.

Le commissaire (UDC) remarque qu'on a beaucoup parlé de la fiche PSIA et des accords de Kyoto et de Paris. Il pense qu'il faudrait préciser que la fiche PSIA va beaucoup plus loin car elle demande un plafonnement immédiat des nuisances alors que les accords de Paris et de Kyoto le demandent que plus tard, y compris pour les « market based measures ». Dans l'ensemble, il remarque que l'aviation civile n'émet que 2% des émissions carbone et qu'il n'y a donc pas simplement une compensation avec d'autres pays mais aussi avec d'autres secteurs comme l'industrie et l'agriculture. Il considère que c'est important de préciser que cette fiche PSIA va plus loin.

M. Zuckschwerdt rappelle que la fiche PSIA concerne avant tout l'exposition au bruit qui détermine l'aménagement du territoire alors que l'accord de Paris concerne plutôt le CO₂. Il s'agit donc d'une grande différence. Il souligne par ailleurs le fait que les 2% d'émissions de CO₂ de l'aviation

civile, c'est au niveau mondial. Pour toutes les émissions de CO₂ en Suisse, c'est plus que 2%.

Un commissaire (PDC) remarque qu'un des grands problèmes à Genève, ce sont les vols nocturnes. Il observe que les vols ne sont pas planifiés après 22h mais qu'il y en a quand même qui décollent régulièrement après 22h et qu'il y a un objectif de les diminuer. Il demande, si on n'y arrivait pas, si hypothétiquement il serait possible de diminuer la limite.

M. Zuckschwerdt répond que l'aéroport est en train de travailler pour que les vols soient planifiés à 21h30 au lieu de 21h50. Pour les heures d'ouverture, le rapport fédéral sur la politique aéronautique est très clair, il n'est pas possible de toucher aux heures d'ouverture.

Un commissaire (PDC) remarque que le résultat est le même, il s'agit de garantir la limite de 22h.

M. Zuckschwerdt acquiesce. Il précise que cela ferait qu'il n'y aurait presque plus de décollages après 22h.

Audition de MM. Olivier Favre, maire de Russin, Pierre Duchêne, maire de Dardagny, Philippe Bossy, CA de Satigny, Jean-Daniel Viret, CA de Bellevue, et Yvan Rochat, CA de Vernier

La présidente remercie les auditionnés pour leur présence et leur cède la parole. Elle leur demande de se prononcer brièvement sur les deux contreprojets.

M. Rochat précise qu'il va parler au nom de la commune de Vernier et qu'il va axer ses commentaires sur le contreprojet d'ordre constitutionnel du PLR.

Il considère que ce contreprojet du PLR n'est pas suffisant car il édulcore, de manière assez drastique, les propositions de l'IN 163 qui avait été rédigée par une main équilibrée et modérée.

Il indique tout d'abord que l'alinéa 1 ne pose pas de problème.

Concernant l'alinéa 2, il explique qu'il ne suffit pas de glisser le mot « qualité » pour qu'on tourne le dos à une politique quantitative à l'égard du développement de l'aéroport surtout lorsqu'on évoque par exemple les besoins de la population. Il se demande en effet comment il est possible d'évaluer les besoins de la population d'un point de vue qualitatif et pas d'un point de vue quantitatif. Il considère que les besoins de la population relèvent quand même très systématiquement d'éléments quantitatifs.

Il remarque par ailleurs que dans cet alinéa on arrive même à enlever le mot « nuisances » sous prétexte que le PSIA limiterait déjà les nuisances. Ceci n'est pas juste puisque la courbe, qui a été validée par le Conseil fédéral, augmentera

demain la situation des nuisances d'aujourd'hui. Donc il ne s'agit pas d'une limitation mais bien plutôt d'une augmentation avec un potentiel de diminution à l'horizon 2030. Il précise que ce potentiel de diminution dépendra de ce qu'on donnera comme cadre constitutionnel, voire législatif à l'aéroport.

Il remarque également qu'il y a une évocation au plan d'action transfrontalier Pact'Air signé par le canton de Genève. Il rappelle que ce plan d'action, comme son nom l'indique, s'occupe de l'air et pas du bruit. Il souligne le fait que le problème du bruit est quand même le problème massif lié à l'aéroport. Il considère qu'il n'est donc pas très intéressant de s'appuyer sur ce plan-là pour essayer de trouver des solutions à l'égard du bruit causé par l'aéroport. Il est par ailleurs bien spécifié, dans le plan Pact'Air, que les actions qui touchent l'aéroport ne touchent pas le trafic aérien mais uniquement le fonctionnement de la plateforme aéroportuaire. C'est bien de faire attention à ce que la plateforme aéroportuaire fasse moins de bruit, mais la très grande majorité des plaintes sont quand même liées au trafic aérien. Donc le plan Pact'Air est nul et non avvenu comme élément de référence pour dire qu'il faut supprimer le mot « nuisances ».

Concernant ensuite l'alinéa 3, il remarque que le but est de mettre en avant les enjeux économiques. Il considère que c'est une rupture forte de l'équilibre qui a été voulu au niveau de l'IN 163 entre les besoins économiques et les questions de santé publique pour la population riveraine. Il remarque que dans ce contreprojet on dit qu'il faut se préoccuper de l'économie et de l'emploi et qu'il faut mettre cela en équilibre avec le développement durable. Ceux qui ont rédigé cela ne savent apparemment pas très bien ce qu'est le développement durable puisque dans le développement durable on a déjà les questions économiques et sociales. Donc finalement on dit que les questions économiques doivent s'équilibrer avec les questions économiques. Ce n'est vraiment pas la bonne terminologie qui est utilisée. Il considère que, dans cet alinéa 3, le terme de développement durable devrait par exemple être remplacé par les notions de « protection de l'environnement » et de « promotion de la santé ».

A propos de l'alinéa 4, il explique qu'il a l'impression qu'il s'agit d'une provocation que de retirer la mention des communes en se référant à la LAIG et en disant que les communes riveraines sont déjà impliquées puisqu'elles sont au Conseil d'administration de l'aéroport. Il explique que c'est tout à fait faux puisqu'il n'y a que deux communes qui sont au Conseil d'administration de l'aéroport, à savoir Meyrin et le Grand-Saconnex, étant donné que l'aéroport est sur leur territoire. Il n'empêche qu'il y a environ 20 communes qui sont riveraines de l'aéroport et du bruit qui est fait. Donc c'est une manière assez

désagréable d'exclure les partenaires les plus proches de la population que sont les communes.

Il indique ensuite, à propos du contreprojet des Verts, qu'il est intéressant car il permet d'aller plus dans le détail. Il est plus spécifique et plus concret. Ce contreprojet législatif indique la diminution des nuisances, ce qui est bien, car ni l'IN 163 ni le contreprojet du PLR ne parlent de diminuer les nuisances. Il inscrit le caractère urbain dans la loi ainsi que la présence des associations riveraines au sein de la commission consultative sur les nuisances de l'aéroport, ce qui paraît être une bonne chose.

Concernant la M 2417, il indique que la commune de Vernier considère que c'est une excellente motion qui donne une ligne politique dissuasive en matière de taxes pour accélérer le changement vers un transport réellement qualitatif. Il est temps de tirer le bilan des taxes actuelles qui sont vaguement incitatives dans le domaine du trafic aérien pour arriver à des taxes qui sont réellement dissuasives.

M. Viret indique qu'il va s'exprimer en tant que PLR pour la commune de Bellevue surtout sur le contreprojet PLR. Il remarque qu'il y a deux éléments importants dans ce contreprojet.

Il explique tout d'abord que l'alinéa 2 qui prévoit que « l'Etat veille à ce que la qualité de la desserte aérienne réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale » ne le satisfait pas du tout. Il considère qu'actuellement on ne peut plus considérer les communications aériennes comme une réponse aux besoins. La pollution générée et les nuisances pour les gens qui habitent autour de l'aéroport deviennent telles qu'on doit clairement se poser la question d'une certaine qualité du transport aérien. La direction qu'a prise l'AIG avec le low cost est une direction qui doit être remise en question. Dans ce sens-là, le fait de trouver un équilibre entre l'aéroport, sa fonction économique et la qualité de vie des riverains est essentiel. On ne peut plus partir la fleur au fusil et se dire que l'aéroport grandit et qu'il fait vivre l'économie et qu'il donne du travail. Il y a une vraie question de fond qu'il faut se poser.

Il indique ensuite que le 2^e élément concerne les communes. Il rappelle que les communes, qui sont la base de l'organisation démocratique, sont vraiment les représentantes des habitants. Les communes jouent un rôle très important, donc on ne peut pas les exclure de la réflexion. Il considère que le fait d'avoir seulement deux communes qui sont parties prenantes de l'aéroport n'est pas suffisant. Il estime que les communes qui sont sous l'axe de décollage des avions doivent aussi participer parce qu'au fond ce sont elles qui subissent les nuisances, le bruit et la pollution. Il rappelle en effet qu'autour de l'aéroport,

on admet que la pollution puisse augmenter. Pour le bruit c'est la même chose, on met du phonoabsorbant partout, mais malheureusement pour l'aéroport il n'y a pas de phonoabsorbant. L'enveloppe de bruit augmente d'année en année, ce qui est inacceptable.

Donc les communes subissent les conséquences du bruit, de la pollution de l'air et de la perte de valeur du foncier. Il faut savoir que pour une commune comme Versoix, 46% de son territoire construit, ou qui pourrait l'être, ne l'est plus à cause de l'aéroport. A Genthod il s'agit de 90% du territoire et à Bellevue de 52%. Donc l'impact du développement de l'aéroport sur l'aménagement du territoire est énorme. Il y a une espèce de paralysie de l'aménagement et du foncier.

Il explique qu'il ne parle même pas des conséquences négatives sur la santé. Il rappelle que le moment le plus propice pour s'endormir, pour la plupart d'entre nous, c'est avant minuit. Mais si un gros porteur décolle avant 24h, il peut nous réveiller et ensuite on a de la peine à se rendormir. Donc l'idée d'avoir des vols qui se terminent à 22h est intéressante.

Pour conclure, il déclare que les communes se sentent un peu délaissées dans cette discussion. Il explique que la plupart des communes ont beaucoup travaillé mais qu'elles ont été averties seulement par la presse que le PSIA avait été accepté par les conseillers fédéraux. Cela souligne donc bien le fait que les communes se font marcher dessus et qu'on se fiche pas mal des préavis qu'elles peuvent donner. Par ailleurs, il explique que les communes n'ont reçu que des réponses générales et qu'elles n'ont reçu aucune réponse circonstanciée par rapport aux remarques et aux questions qu'elles avaient posées.

M. Lambert explique que la commune de Versoix, tout comme l'ensemble des communes de la rive droite, souffre du fait d'avoir cet aéroport dans un contexte urbain. Il explique qu'il est important de prendre en compte ce contexte urbain dans la mesure où tout ce qui traite de l'aéroport ou de mesures qui pourraient être prises met la protection de l'environnement en veilleuse, en disant qu'on n'a pas des résultats brillants mais qu'on va y arriver. Par ailleurs, il remarque que selon le PSIA, si la limitation du bruit n'est pas atteinte, on peut revoir les courbes et on peut rediscuter des objectifs qui sont définis. Il remarque également qu'on a des objectifs très clairs en matière de passagers transportés et de mouvements maxima et qu'on sent que la politique aérienne est accaparée par le fait de maximiser la capacité d'accueil. Il considère cependant qu'il faudrait aussi veiller à la protection de l'environnement et à la qualité de vie des citoyens des communes. Il observe qu'il y a beaucoup de confusions entre les besoins de la population et la demande. La demande est très souvent créée par le marché aérien lui-même pour maximiser ce modèle

d'affaires dans un système où il y a relativement peu de taxes. Les redevances et les taxes d'utilisation sont très basses et les mesures de protection de l'environnement sont plus basses que pour les autres moyens de transport.

Donc la notion de développement durable a le défaut de cacher la protection de l'environnement en disant que c'est dans les missions. Il rappelle que chaque fois le principe de précaution, qui pourrait être mentionné dans le cadre aérien, est mis en brèche par un allègement de ce principe en disant qu'il y a un principe d'économie qui est premier.

Au niveau de la pesée des intérêts, il explique que les communes riveraines sont très contentes d'avoir été auditionnées deux fois par la commission d'économie. Il remarque qu'il y a un effort qui a été fait de la part du canton. Mais au fond, ces communes n'ont pas vraiment de place puisque, à part dans la commission consultative, elles ne sont pas des organes proches de l'organe de décision. Donc en termes de gouvernance dans la pesée des intérêts, l'IN 163 a plus de poids. Il termine en déclarant que les communes riveraines devraient quand même avoir une place. Les communes aimeraient être plus entendues.

M. Bossy indique que la commune de Satigny rejoint les propos déjà mentionnés. Il rappelle cependant que les communes se préoccupent du développement de l'aéroport et du trafic aérien depuis plusieurs années. Il rappelle en effet qu'il y a deux ans un courrier avait été signé par 40 communes riveraines et qu'en 2018 plus de 60 communes ont signé un autre courrier. Il précise que ce courrier contient des positions très modérées puisque ce sont des positions qui cherchent un dialogue et un équilibre entre l'aéroport et les riverains de l'aéroport. Dans ce sens, on ne peut être que déçu par la position de la Confédération qui s'assoit sur l'ensemble des demandes, des préoccupations et des suggestions qui ont été formulées par les communes.

En tant que représentante du canton, il considère que la commission a aussi le devoir d'être la représentante des communes. Quand les communes disent qu'il y a des limites qui ne peuvent plus être dépassées, le canton devrait prendre ses responsabilités, soutenir les communes et développer un discours qui permette d'avoir une nouvelle vision de l'aéroport qui est indispensable à l'économie genevoise et aux Genevois en général.

M. Favre remarque que l'essentiel a déjà été dit. Il explique que les Conseils municipaux se sont prononcés par rapport au PSIA avec des prises de position relativement claires mais qu'ils ont l'impression que tout ce travail finit un peu à la trappe. Ils apprécient donc que la commission reçoive les communes. Il explique que l'important c'est qu'on retrouve cela dans le contreprojet. Il insiste sur le fait que les communes doivent être informées mais

aussi représentées. L'information est une bonne chose mais la représentation est beaucoup plus importante. Il déclare ensuite que la notion, dans le contreprojet du PLR, des limitations des nuisances n'est pas suffisante alors qu'il y a une réelle demande de diminution. Il indique pour finir que le souci des communiens est la dévaluation du foncier. Il remarque à ce propos que certaines propriétés ont de la peine à être vendues à cause du bruit des avions.

M. Duchêne explique que la commune de Dardagny n'est pas tellement touchée par l'aviation. Il explique que ce qui l'importe c'est la notion de la Genève internationale et des entreprises parce que l'aéroport représente quand même 6 000 emplois. Il indique par ailleurs que la notion de qualitatif et de quantitatif est aussi importante. Il estime qu'on devrait inciter les compagnies aériennes avec des moyens financiers un peu supérieurs. Il considère que les fameuses taxes ne sont pas assez dissuasives. Il termine en déclarant qu'il n'a rien d'autre à ajouter par rapport à ce qui a été dit par ses collègues.

Une commissaire (Ve) explique, par rapport aux mesures d'assainissement qui sont mises en place, que le représentant de l'OFAC leur a confirmé le fait que l'aéroport de Genève percevait moins de surtaxes de bruit que l'aéroport de Zurich. Elle explique que c'est dû au fait que Genève est moins peuplé et que le programme d'assainissement est moindre. Elle remarque que ce programme d'assainissement est aussi lié à la commission consultative pour la lutte contre les bruits. Puisque plusieurs des auditionnés sont membres de cette commission, elle demande si c'est un bon moyen pour faire entendre, auprès de l'aéroport et des autorités, le problème des nuisances et de l'insonorisation.

M. Viret répond que les logements qui sont subventionnés pour l'insonorisation doivent avoir été construits avant 1980. Cela signifie que le collectif est très petit puisqu'une grande partie des logements ont été construits après 1980. Ces subventions n'ont donc pas l'intérêt qu'elles pourraient avoir pour les habitants. Il considère qu'on pourrait remonter un peu dans les années, sachant que si on habite dans un logement qui date de 1985, on avait à ce moment-là 80 000 mouvements par année. Maintenant on tourne autour de 180 000 mouvements et on va même monter jusqu'à 235 000 mouvements. Donc les gens ont acheté leur bien à un moment où la concentration et l'enveloppe de bruit étaient plus faibles. Dans ce sens-là, une infrastructure qui produit du bruit est responsable de l'augmentation du bruit qu'elle produit. Comme il y a clairement une augmentation de l'enveloppe de bruit autour de l'aéroport, il considère que l'aéroport devrait subventionner au-delà de 1980 même si les gens qui ont acheté leur bien l'ont fait en toute connaissance de cause. Il faudrait informer les gens correctement de leurs droits et peut-être qu'il y aurait plus de personnes intéressées.

M. Rochat explique que cette surtaxe de bruit est liée à une utilisation pour l'assainissement des habitations. Il remarque que c'est un concept qui n'est pas inutile mais en même temps qui protège du bruit uniquement quand on est enfermé chez soi. Donc cette surtaxe bruit n'est pas efficace quand on habite dans un lieu un peu ouvert. Il considère que l'assainissement devrait se faire à la source. Le problème c'est que les surtaxes sont directement liées à des nécessités d'assainissement. Donc s'il n'y a pas de nécessité d'assainissement, il n'y a plus de nécessité de surtaxe. Il considère qu'il faudrait découpler ces questions pour arriver à des surtaxes qui soient dissuasives et qui ne permettent pas seulement de financer un fonds. Il termine en déclarant que les surtaxes doivent être dissuasives pour mener une politique de diminution des vols ou de renouvellement du matériel de vol pour qu'ils soient moins bruyants.

M. Lambert remarque que c'est un peu un problème de réparation. On colmate un parc immobilier pour essayer d'avoir moins de bruit dedans. Il explique qu'il y a quand même des problèmes d'aménagement du territoire pour l'avenir qui sont beaucoup plus importants. A Versoix par exemple, il explique qu'il n'est plus possible de construire dans certaines zones et qu'il n'est plus possible de densifier à proximité de la gare de Versoix alors que c'est justement là qu'ils cherchent à avoir une mixité sociale et une activité assez forte. Cela fait que sur 40% du territoire, il n'y a pas de solution car il n'y a pas d'aide financière pour essayer de mieux construire. Il souligne le fait que l'insonorisation des bâtiments est une solution au particulier qui ne résout pas la perte de la valeur du terrain. Ce n'est en effet pas parce qu'une maison est insonorisée qu'on arrive forcément à mieux la vendre. Il remarque que sans dédommagement les propriétaires ne vont juste pas s'en sortir. Insonoriser c'est un petit volet de la démarche mais il y a des indemnités à avoir de manière plus sérieuse sur les pertes de valeur si on veut une mutation en zone d'activité ou en zone mixte.

Un commissaire (PLR) remarque tout d'abord que la fiche PSIA leur a en effet été transmise de manière un peu légère. Il explique que l'OFAC leur a bien expliqué le cadre légal de la concession et la faible marge de manœuvre du canton.

Il indique ensuite qu'il a été frappé par les propos de la commune de Bellevue qui a dit qu'il y avait une paralysie du foncier. Il explique qu'il peut bien comprendre qu'il y ait une telle paralysie pour les propriétaires de villa. En revanche, il constate que la commune de Bellevue reste très attractive pour les entreprises. Il remarque par exemple que Lombard Odier a acheté son terrain 60 millions de francs alors qu'il se situe entre l'autoroute et la voie de chemin de fer et que des avions passent juste au-dessus. Comme Lombard Odier va investir des centaines de millions de francs sur ce terrain et qu'il va

mettre tous ses emplois là-bas, cela va engendrer des rentrées fiscales gigantesques pour Bellevue. Il demande si Lombard Odier serait quand même venu à Bellevue si la desserte aéroportuaire n'était pas aussi large. Il considère que Lombard Odier et Richemont ne seraient pas à Bellevue sans l'aéroport.

M. Viret remarque que le commissaire (PLR) parle de l'aspect qualitatif de l'aviation alors que ce dont on parle ici c'est de l'aspect quantitatif. On est dans le qualitatif puisqu'il s'agit d'accompagner de grosses entreprises dans leurs activités. Concernant Lombard Odier, il explique que leur terrain ne se situe pas dans le secteur impacté par le bruit des avions. D'ailleurs, il précise qu'à côté il y a 300 logements qui vont être construits, ce qui n'aurait pas été possible s'ils se situaient sous l'axe de décollage des avions. Il s'agit donc d'une zone moins impactée que le bord du lac. Il s'agit du 46% du territoire qui est encore constructible ou sur lequel on peut démolir des villas pour construire des logements plus nombreux. Il précise qu'il existe quand même 52 à 54% du territoire qui n'est plus constructible.

Le commissaire (PLR) remarque qu'il n'a pas répondu à la question. Il considère que Lombard Odier ne serait pas resté sans l'aéroport.

M. Rochat précise que personne n'a dit qu'il ne fallait pas que l'aéroport soit là.

Un commissaire (EAG) remarque que seulement deux communes sont représentées au Conseil d'administration de l'aéroport. Il rappelle en outre qu'il y a maintenant la CARPE qui mène une action sérieuse sur ce dossier. Il y a d'ailleurs des séances qui sont organisées dans les communes directement concernées. En même temps, il remarque que la CARPE dit qu'elle a de la peine à se faire entendre de la direction de l'aéroport à qui elle propose de faire des études conjointes. Il demande si cette coordination va pouvoir jouer un rôle plus actif d'intermédiaire. Il demande s'il y a d'autres moyens de se faire entendre.

M. Rochat répond que tous les relais sont bons à prendre. Il considère que la CARPE, qui représente des associations environnementales et des associations de quartier, est un relais intéressant et qu'il est bienvenu. Il souligne le fait que la capacité à se faire entendre et à écouter un certain nombre de revendications que la population, les associations et les communes peuvent avoir est un travail de longue haleine. Il remarque que l'écoute s'est améliorée au fil des années puisque le message est devenu plus régulier, plus constant et relayé par d'autres. Il y a 15 ans on n'avait pas la même écoute et le même relais, il s'agit donc de quelque chose d'intéressant. Finalement, toutes les initiatives qui vont dans le sens d'un dialogue et d'un équilibre sont bonnes à prendre. Il termine en déclarant que la CARPE contribue à cela.

Un commissaire (UDC) explique être favorable à l'aéroport et à son développement mais qu'il est aussi convaincu que la gêne et les nuisances, qui touchent quand même 1/5 de la population, ne sont pas tolérables. Il remarque que, lors de leur dernière audition, ils ont émis trois préoccupations.

Ils ont tout d'abord très clairement dit qu'il fallait permettre des travaux d'isolation pour l'ensemble des logements dans le secteur riverain et pas seulement pour les logements construits avant 1980. Ils avaient également demandé une station de calcul de la pollution et du bruit de chaque côté de la piste. Il explique, à propos de ces deux points, que le représentant de l'OFAC a dit que c'était de la compétence de l'Office fédéral de l'environnement. Cela n'a donc rien à avoir avec la fiche PSIA ou l'aéroport.

Il remarque ensuite que la dernière préoccupation concernait le bruit après 22h. Il explique que la fiche PSIA va mettre un cadre maximum sous forme de courbe de bruit et qu'ensuite l'aéroport aura comme compétence de fixer une limite de bruit qui pourra même être inférieure au cadre imposé dans la fiche PSIA. Il indique par ailleurs qu'on leur a appris qu'à Zurich, il y a eu des dépassements de bruit et que la Confédération a donc décidé de limiter les sluts entre 21h et 22h. Cela signifie que, s'il y a des dépassements des exigences, il y a automatiquement une intervention de la part de la Confédération. Il demande s'ils sont au courant de ces actions et ce qu'ils en pensent.

M. Viret répond que le bruit des avions est pondéré par rapport au moment où les avions décollent et atterrissent. Le coefficient de pondération pour des avions qui décollent après 22h fait que, dans l'enveloppe de bruit, ce bruit a plus d'importance. Cela signifie que l'aéroport a tout à fait intérêt à limiter les vols après 22h.

M. Rochat rappelle quand même que la fiche PSIA prévoit la possibilité de mettre en place trois décollages après 22h, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Cela ne lui semble donc pas aller dans le bon sens. Sur la question des vols après 22h, il rappelle qu'il y a eu 1 600 décollages après 22h en 2016 et 1 800 en 2017. Si déjà sur ces vols il y avait un travail et une intention politique déterminée qui étaient réalisés, alors cela impliquerait un changement important pour les riverains mais aussi pour les questions de courbe de bruit et d'aménagement du territoire. Il ne lui semble par ailleurs pas que ces mesures, qui viseraient à diminuer ces 1 600 vols sur les 190 000 vols par année, impacteraient l'économie genevoise. 1 600 vols c'est une petite quantité mais cela aurait un impact fort. Malheureusement, il remarque qu'il n'y a pas de volonté politique pour que cela soit diminué.

M. Lambert rappelle que la gestion des retards à l'atterrissage est aussi très importante. On voit toute la difficulté qu'a la direction de l'AIG à gérer ces

atterrissages tardifs. Concernant les mesures, il rappelle que la Confédération a clairement écrit, dans le cadre du PSIA, que tous les mécanismes cantonaux de surveillance d'exposition au bruit servaient à alimenter les débats au niveau cantonal et qu'ils ne liaient pas la Confédération. Donc on sent qu'au niveau cantonal, il peut y avoir un effet mais la question est de savoir comment traduire cet effort dans les prescriptions qui permettent de limiter les retards.

Le commissaire (UDC) explique que la fiche PSIA a quand même l'avantage d'avoir un objectif qui est fixé et qui est quantifié. Par ailleurs, il rappelle que le mode de calcul et la manière dont sont déterminées les courbes sont définis. Après, c'est vrai qu'il peut être difficile de comprendre cela et de voir clairement les avantages et les inconvénients.

Une commissaire (Ve) explique qu'elle a lu qu'un quart des enfants souffraient du bruit provoqué par l'aéroport. Elle demande plus de renseignements par rapport à cela à M. Viret qui est médecin. Elle demande s'il a observé une nette péjoration de la situation avec l'augmentation du trafic.

M. Viret répond qu'il n'a pas fait d'étude particulière à ce sujet. Il rappelle cependant que les objectifs accessibles au PSIA représentent quand même 47 vols par heure. Cela signifie que toutes les minutes 15 il y a un avion qui passe. Quand il s'agit d'un atterrissage, ça va encore, mais quand il s'agit d'un décollage il est très difficile de se concentrer. Il rappelle par ailleurs que c'est un bruit continu et qu'il peut être très violent. Dans le fonctionnement des enfants et des adultes, ce sont des événements qui interviennent dans le temps et qui empêchent une vraie continuité dans la réflexion et dans les activités. Pour l'école de Genthod, qui est vraiment sous les avions, les enfants doivent sûrement souffrir pendant les périodes de grande fréquentation.

Un commissaire (PDC) demande quelle est la représentation la plus adéquate qui conviendrait aux communes, que ce soit au Conseil d'administration ou au Conseil consultatif.

M. Rochat répond qu'il y a 5-6 communes qui sont représentées au sein de la commission consultative, ce qui est plutôt correct. Concernant le Conseil d'administration, il explique que le modèle est à créer. Il pourrait par exemple être en lien avec les communes dont x% du territoire est en dépassement des valeurs limites d'immission puisque cela a un impact sur le développement du territoire, sur la santé et sur la valeur des biens fonciers et immobiliers. Il pourrait donc s'agir des communes de Vernier, Satigny, Bellevue, Genthod et Versoix. Il précise qu'ils n'ont pas réfléchi à un modèle institutionnel pour mieux représenter les communes riveraines de l'aéroport. Il termine en rappelant que le canton du Valais est au Conseil d'administration de l'aéroport alors que les communes riveraines sont quand même plus touchées.

Un commissaire (PLR) remarque que tout le monde est d'accord avec le fait que l'aéroport doit être intraitable sur les retards. Il faut être plus dissuasif et fixer de plus grosses amendes afin de résoudre une partie du problème. Il explique par ailleurs qu'il y a un intérêt évident à favoriser les vols long-courriers. Il explique qu'il verrait par exemple d'un très bon œil un vol long-courrier qui relierait Genève à São Paulo ou Genève à Singapour. Il demande aux députés comment ils verraient de tels vols étant donné qu'il s'agit de vols qui partent vers minuit.

M. Rochat répond que s'il y a 25 vols de moins entre 22h et 24h mais qu'il y a un vol en plus pour São Paulo, par exemple, alors les choses seraient acceptables. Tout est une question de savoir si on ajoute des choses en plus ou si on en enlève certaines.

Le commissaire (PLR) explique que l'OFAC a dit que ni le canton ni la Confédération n'avaient le droit d'imposer ou d'interdire des destinations. Ce n'est donc pas au canton de dire s'il pourrait y avoir 25 vols de moins.

Il remarque ensuite que M^{me} Mazzone est la grande pourfendeuse de la réforme de la fiscalité des entreprises et que si on ratait cette réforme de la fiscalité des entreprises à Genève, Richemont et Lombard Odier quitteraient le canton. La commune de Bellevue serait donc débarrassée de ces grosses entreprises qui fréquentent l'aéroport.

Un commissaire (PLR) observe que les remarques que les auditionnés ont faites sont les mêmes que celles qu'ils avaient faites sur l'initiative. Il rappelle par ailleurs qu'il y a peu de liberté de manœuvre dans le domaine. On le voit bien avec la fiche PSIA qui est sortie et qui, de toute façon, sera la référence de l'aéroport et sur laquelle se basera l'OFAC. Il demande aux auditionnés comment ils voient la suite. Il demande s'ils n'ont pas le sentiment que c'est un leurre de penser que, parce que cette initiative pourrait être votée par la population, les choses vont changer. Il demande s'ils ne craignent pas de ne rien pouvoir donner de plus aux communiens. Il remarque qu'ils n'auront pas plus d'arguments après que ce qu'ils en ont aujourd'hui.

M. Rochat répond que si on ne fait rien, la situation ne va pas s'améliorer. Il rappelle, par rapport à la courbe PSIA qui va donner le cadastre du bruit l'année prochaine, que si elle est dépassée l'aéroport aura 3 ans pour revenir à l'intérieur. S'il n'arrive pas à le faire, alors la courbe sera changée. Concernant la courbe d'objectif de diminution du bruit, il remarque qu'il va falloir faire un certain nombre de choses. Il termine en déclarant qu'il a le sentiment qu'avec l'initiative on a plus de chance d'y arriver qu'avec le contreprojet constitutionnel. Le cadre donné par le PSIA n'est pas un cadre dynamique pour essayer d'atteindre cette courbe d'objectif.

Audition de M^{me} Nathalie Hardyn, CCIG

M^{me} Hardyn commence par remercier la commission d'auditionner la CCIG sur ces deux contreprojets. Elle rappelle que la CCIG n'était pas favorable à l'IN 163. En revanche, elle indique que la CCIG soutient le contreprojet du PLR.

Elle rappelle en préambule que la fiche PSIA, qui a été récemment adoptée par le Conseil fédéral, tient compte des intérêts de l'économie régionale et du développement de la plateforme aéroportuaire et de son environnement. Aux yeux de la CCIG, le point principal du projet de fiche PSIA c'est le fait qu'à l'horizon 2030 la charge sonore devrait diminuer par rapport à celle qui existe actuellement. Elle considère que cela devrait donc rassurer les partisans de l'initiative. Elle rappelle par ailleurs que le peuple ne va pas voter sur la fiche PSIA mais qu'il va le faire sur l'IN 163, si elle n'est pas retirée, et sur l'un ou l'autre des contreprojets.

Elle indique que, du point de vue de la CCIG, le contreprojet du PLR prend en compte de manière satisfaisante les préoccupations des initiants, tout en étant mieux formulé et en se limitant à des principes généraux qui ont leur place dans la Constitution à la différence des détails qui doivent se trouver dans les lois. Elle explique qu'elle a une seule remarque à faire sur ce contreprojet à propos de l'alinéa qui concerne le projet de convention d'objectifs. Elle rappelle qu'il existe d'autres conventions d'objectifs, comme les conventions d'objectifs avec les SIG ou la FTI, mais qu'elles se trouvent au niveau législatif et pas au niveau constitutionnel. Si la commission souhaite apporter une modification au contreprojet, la CCIG propose que la seconde phrase de l'alinéa 4 figure dans la LAIG et non pas dans le contreprojet.

S'agissant du contreprojet indirect déposé par les Verts, elle indique que la CCIG ne le soutient pas. Elle propose de commenter les différentes dispositions de ce contreprojet afin d'expliquer la position de la CCIG.

Elle explique tout d'abord, par rapport à l'article 2, alinéa 1, que la CCIG considère que la mention de la situation urbaine de l'aéroport est une notion trop vague pour figurer dans un texte législatif. Elle remarque ensuite que la mention « au meilleur coût » a été biffée dans le contreprojet. La CCIG considère qu'il faudrait maintenir cette notion car il est important de conserver la notion de proportionnalité entre les mesures et leur coût.

La CCIG propose également de biffer la partie de l'alinéa 2 qui prévoit que l'établissement « veille à diminuer dans la mesure de ses compétences, les nuisances dues au trafic aérien, en particulier le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre ». La CCIG considère

que cette partie est redondante par rapport à la phrase précédente qui prévoit que « l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement ».

En ce qui concerne ensuite l'alinéa 3 et la mention de l'apport de l'aéroport au développement économique qui répondrait en premier lieu aux besoins de la Genève internationale et des entreprises établies dans la région, elle explique que cet apport pourrait être acceptable pour l'économie à partir du moment où l'on parle des entreprises qui sont établies dans la région, mais elle rappelle que l'apport de l'aéroport va au-delà des entreprises puisque les aspects culturels et sociaux sont aussi des apports importants pour l'aéroport.

Concernant ensuite l'article 7, alinéa 1, qui mentionne une convention d'objectifs qui serait contraignante, elle explique que le fait qu'elle soit potentiellement contraignante pourrait être problématique parce que si on regarde le préambule de la convention qui existe déjà, et qui est daté du 16 novembre 2016, il est mentionné que les chantiers qui sont lancés par les entités publiques telles que l'aéroport s'envisagent sur le long terme, ce qui conduit le Conseil d'Etat « à vouloir fixer les jalons importants pour l'ensemble de la législature pour que les conseils d'administration puissent œuvrer à leur mise en œuvre en disposant d'une vue d'ensemble et d'une visibilité à moyen terme ». Pour qu'une convention d'objectifs soit contraignante, la CCIG considère donc qu'il faudrait qu'il y ait des objectifs chiffrés. Or, si l'Etat fixait des objectifs chiffrés, ce serait beaucoup trop interventionniste dans la gestion de l'aéroport.

En ce qui concerne ensuite l'article 7, alinéa 2, qui prévoit que « le Conseil d'Etat rend annuellement compte au Grand Conseil sur la mise en œuvre de la convention d'objectifs », la CCIG propose de biffer cet alinéa puisqu'il est complètement redondant avec le fait que le Grand Conseil se prononce déjà chaque année sur le rapport de gestion de l'aéroport qui rend compte de la progression de la mise en œuvre de la convention d'objectifs.

Elle remarque par ailleurs que l'article 23, qui fait référence à la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien, indique que les associations de riverains doivent siéger dans cette commission. Elle rappelle qu'à l'heure actuelle, ces associations siègent déjà dans cette commission. Elle remarque également qu'il y a de nouveau, à l'alinéa 2, une mention des contraintes liées au caractère urbain de l'aéroport. Elle fait donc la même remarque que pour l'article 2, alinéa 1. Elle indique pour finir qu'il y a, aux alinéas 4 et 5, un alourdissement du fonctionnement de la structure et une potentielle plus grande politisation.

En résumé, la CCIG est favorable au contreprojet PLR mais ne soutient pas le contreprojet présenté par le groupe des Verts.

Débat

Un commissaire (UDC) remarque qu'en ce qui concerne les engagements sociaux et environnementaux, l'Airbus A 321neo fait 50% moins de bruit par rapport à son prédécesseur qui était déjà un avion récent et de qualité. Il indique par ailleurs que ce type d'avions sont de plus en plus engagés. Il explique que 40% des vols easyJet à Genève sont utilisés avec cet avion qui est le plus écologique qui soit sur le marché.

Pour finir, il salue la qualité de gestion de cet aéroport, puisque ces dernières années il y a quand même eu 200 millions de francs qui ont été reversés à l'Etat. Il rappelle par ailleurs que l'aéroport a tout de même investi 500 millions et que, pour ces prochaines années, il y a aura un autre plan d'investissement de 900 millions. Ce sont des montants considérables qui montrent que l'aéroport est bien géré et dynamique.

La présidente indique que le groupe EAG va s'abstenir. Elle précise que le groupe EAG ne remet pas en question l'aéroport international de Genève car il est bien géré en tant qu'entreprise. Néanmoins, elle remarque que dans ses incidences sur l'environnement, la population genevoise et les autorités, il y a un défaut de communication mais aussi une non-prise en compte d'un certain nombre de préoccupations. Toute la problématique qui est discutée autour de l'IN 163 est précisément au cœur de ces difficultés, il est donc important de les prendre en considération.

Le groupe EAG considère qu'il est possible d'avoir une approche éthique de l'aéroport sans que cela veuille dire qu'on est contre l'économie et contre le développement du transport aérien. Il est donc important que ces éléments soient entendus par l'aéroport.

Elle indique ensuite que le fait de réinvestir dans l'insonorisation des maisons qui sont proches de l'aéroport n'est pas suffisant. Se satisfaire de cela signifie qu'on se satisfait de confiner les gens à l'intérieur de chez eux sans qu'on puisse agir véritablement sur les autres effets.

Concernant les progrès techniques qui viseraient, à terme, à réduire le bruit produit par les avions, elle remarque que c'est quelque chose qui n'est pas encore atteint. Pour le moment cela ne signifie pas qu'on puisse aller vers une espèce de croissance débridée sans prendre en considération la qualité de vie du bassin dans lequel est implanté cet aéroport.

Finalement, outre la gestion même de l'aéroport, elle indique que ce qui est important pour le groupe EAG, c'est le lien qu'entretient l'aéroport avec les autres entreprises qui développent leurs activités sur son territoire et qui

méritent une grande attention s'agissant des conditions de travail et des conditions salariales qui sont développées. Elle rappelle que ce n'est pas parce qu'il y a un contrat et que l'aéroport ne doit pas intervenir dans ces contrats qu'il ne peut pas y avoir une prise en compte de ces critères au moment de l'attribution des mandats. En outre, elle indique que le groupe EAG est très attentif à la manière dont s'attribuent les mandats et aux critères qui peuvent intervenir dans ces questions.

Un commissaire (MCG) explique que le groupe MCG va soutenir ce programme parce qu'il n'y a pas de contradictions ou de choses scandaleuses. Il considère que les choses vont dans le bon sens. Il indique par ailleurs qu'il rejoint les propos des commissaires PLR et UDC.

Un commissaire (S) souligne le fait qu'il a parlé de développement maîtrisé, équilibré et plus qualitatif et qu'il ne s'agit pas d'une question de décroissance ou de fermeture de cet aéroport. Il reprend par ailleurs la phrase citée, à savoir que « les mouvements d'avions de classe 5 et 4 (classes les moins bruyantes) représentaient 89% du trafic de ligne et charter en 2017 ». Il demande pourquoi les nombreux maires des communes riveraines de cet aéroport, qui sont de droite comme de gauche, disent alors que c'est insupportable pour la plupart des riverains autour de l'aéroport et que cela engendre des problématiques en matière de santé et d'enseignement. Il se demande comment cela se fait que 89% du trafic en 2017 se fasse avec des avions qui sont moins bruyants mais que manifestement les riverains et les autorités communales qui les représentent tirent la sonnette d'alarme.

Un commissaire (UDC) indique qu'il a assisté à une présentation chez easyJet et qu'il va la remettre à toute la commission. Il s'agissait d'une présentation sur le nouvel avion A 321neo. Il explique que cet avion a des performances écologiques très remarquables puisqu'il produit 50% moins de bruit et 15% moins d'émissions de CO₂. Il précise que la réduction du bruit est surtout liée à l'aérodynamisme, au poids mais aussi au moteur de cet avion. Il indique par ailleurs que, dans l'avenir, la compagnie easyJet va aller beaucoup plus loin et qu'elle va faire un énorme effort sur les roulages et les pistes. EasyJet pense donc réduire encore significativement le bruit dans les années à venir. Dans la prochaine décennie, il devrait même y avoir des avions électriques pour des vols de courte distance.

Un commissaire (S) indique qu'il est très intéressé d'entendre les propos que le commissaire (UDC) rapporte. Il demande si cela signifie que l'UDC renonce à l'objectif qui ressort du texte qui est proposé par rapport à l'équilibre entre les low cost et les autres types d'aviation. Il demande si easyJet, par son intervention publicitaire, a convaincu l'UDC de renoncer à cela.

Le commissaire (UDC) répond que cela concerne un modèle d'exploitation et qu'il y a une différence entre le modèle d'exploitation et ce que l'UDC a pu dire après.

Audition de M^{me} Lisa Mazzone, présidente de la CARPE, M. Jean-François Bouvier, de l'association des intérêts de Vernier village, et M. Philippe Meyer, membre du comité du WWF Genève

La présidente remercie les auditionnés pour leur présence. Elle leur demande de se prononcer sur les deux contreprojets à l'IN 163 ainsi que sur la M 2417.

M^{me} Mazzone remercie la commission de les recevoir. Elle explique que la CARPE compte plus de 15 associations actives dans le domaine de la protection de l'environnement et de la défense des riverains de l'aéroport de Genève.

Elle commence par indiquer qu'à leurs yeux un contreprojet n'est pas nécessaire. Elle explique que l'IN 163 a l'avantage de combler une lacune puisqu'il n'y a aucune base constitutionnelle qui concerne l'AIG alors qu'il y en a pour tous les autres domaines qui englobent les tâches des établissements publics autonomes. Par ailleurs, elle rappelle que l'initiative comble cette lacune de façon très modérée, notamment en raison des limites qui sont imposées par le droit fédéral. Dans ce sens-là, elle explique que la CARPE a de la peine à comprendre comment il est possible à la fois d'intégrer dans un contreprojet les préoccupations des initiants par rapport à la limitation des nuisances et de proposer une solution qui soit assouplie.

Elle indique par ailleurs qu'elle regrette, en tant qu'ancienne députée, que la CARPE soit auditionnée seulement en décembre sur cet objet alors qu'il est à l'ordre du jour depuis mars et qu'il doit être bouclé d'ici fin février. Elle explique qu'elle a travaillé personnellement sur le contreprojet à l'initiative des Verts sur la mobilité et que cela leur a pris des mois et des mois de travaux. Selon la CARPE, il n'y a plus d'espace pour trouver un compromis.

Concernant les deux contreprojets, elle explique qu'ils se sont réunis avec l'ensemble des représentants de la CARPE pour préparer un certain nombre de remarques.

Pour le contreprojet constitutionnel du PLR, elle explique que, dans la mesure où l'initiative est très modérée et qu'elle cherche, de façon la plus simple possible, à lier le droit fédéral et la limitation des nuisances, ils ont de la peine à comprendre comment leurs préoccupations peuvent être prises en compte dans un contreprojet constitutionnel qui soit assoupli. Pour la CARPE,

ce contreprojet entérine et ancre dans la Constitution la situation actuelle, ce qui ne les rassure pas.

Elle indique, à propos de l'alinéa 1, qu'il est absolument évident qu'on parle d'un établissement public autonome.

Elle indique ensuite, à propos de l'alinéa 2 qui parle des « besoins de la population », que pour la CARPE il s'agit d'une formulation équivoque et qui peut s'interpréter de manière très différente selon l'interlocuteur. Pour l'instant, elle constate que l'aéroport répond avant tout aux besoins des compagnies aériennes et pas aux besoins de la population. Elle explique par ailleurs qu'il faudrait mentionner la limitation des nuisances à cet alinéa. Elle rappelle que le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique est combattu par des dizaines de communes. Il faudrait donc les écouter en mentionnant la limitation des nuisances.

Concernant l'alinéa 3, elle remarque que le contreprojet reprend en partie ce que dit l'initiative mais qu'il ne mentionne plus les nuisances spécifiques. Le contreprojet ne mentionne en effet plus le bruit, la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, ce qui est problématique. Par ailleurs, elle remarque que la formulation induit ou renforce l'arbitrage qu'on connaît aujourd'hui et qui se fait systématiquement en faveur des compagnies aériennes.

Elle rappelle également que la mission de l'aéroport est définie par la Confédération et qu'elle vise à répondre à la demande sans aucune notion de maîtrise. Elle explique que c'est justement ce que les initiants voulaient ajouter afin de veiller à la limitation des nuisances. La CARPE aurait voulu que les autorités propriétaires de l'aéroport choisissent une mission de service public et l'affirment à cet endroit-là.

Elle indique ensuite que pour la CARPE, la notion « d'enjeux économiques » est une formule équivoque. La question se pose de savoir quels sont ces enjeux économiques, qui les définit et avec quels critères. Elle remarque par ailleurs que cette formule pourrait être utilisée dans tous les contextes de manière très différente. C'est la même chose pour la notion de « développement des emplois ». Elle explique qu'il faut déterminer de quels emplois il s'agit puisque si on parle d'emplois directs ou indirects, on peut arriver à des chiffres qui n'ont aucune commune mesure.

Elle insiste sur le fait que la CARPE ne veut pas faire fermer l'AIG.

Elle indique ensuite que pour la CARPE, il manque une coordination des politiques publiques. Quand on se donne un but en matière de santé publique ou de pollution de l'air, on ne peut pas en même temps adopter une politique qui va à l'encontre de ce but. Pourtant, elle remarque que c'est ce qui est

systématiquement fait. C'est donc pour cela que la notion de coordination des politiques publiques manque à cet endroit.

Concernant l'alinéa 4, elle explique que c'est une bonne chose de mentionner la convention d'objectifs, mais elle regrette que le passage par le Grand Conseil ne soit pas mentionné. Par ailleurs, elle rappelle que les communes sont aussi essentielles dans le processus. Elle indique que la CARPE a l'impression que le texte entérine la situation actuelle.

S'agissant du contreprojet législatif des Verts, elle indique qu'il est intéressant car il permet d'être précis sur un certain nombre de revendications. Elle indique cependant que la CARPE verrait plutôt ce contreprojet comme une loi d'application de l'initiative et non pas comme quelque chose qui l'exclut. Il faudrait plutôt que ce soit un complément. Elle indique en outre que la loi pourrait encore être complétée, notamment en ce qui concerne l'article qui traite de la convention d'objectifs. Il est pertinent de mentionner la convention d'objectifs mais il faudrait aussi détailler ce qu'on attend de cette convention d'objectifs pour être sûr qu'elle réponde aux enjeux fixés plus haut.

Elle termine en déclarant qu'à ce stade, il est trop tôt pour parler de retrait de l'IN 163, car ils n'ont pas été impliqués dans un processus d'élaboration ou de négociation d'un contreprojet. Elle indique cependant que, dans le cas du contreprojet des Verts complété, la CARPE pourrait discuter mais sans aucune garantie. Pour le reste, la CARPE ne va pas entrer en matière.

M. Meyer explique que la CARPE est tout à fait consciente du fait que l'aéroport existe et qu'il constitue un apport important pour la région. Il insiste sur le fait que leur idée n'est pas de diminuer son expansion économique. Par contre, il considère qu'il faut tenir compte des nuisances. Il leur semble tout à fait normal qu'à un moment donné les représentants de la population se posent la question de savoir jusqu'où on veut aller dans le développement de l'aéroport. Il rappelle que la majorité de la population a demandé, lors d'un sondage, qu'on arrête de développer l'aéroport. C'est donc le bon moment de poser un cadre législatif qui permette au Grand Conseil de gérer cette expansion et les nuisances qui s'ensuivent.

Une commissaire (Ve) explique que M^{me} Hardyn de la CCIG a dit que le PSIA devait rassurer les partisans de l'initiative. Elle leur demande donc leur avis par rapport à cette fiche PSIA.

M. Meyer demande en quoi cette fiche PSIA peut rassurer les initiants.

La commissaire (Ve) répond que selon M^{me} Hardyn cette fiche fixe un cadre qui garantit une prise en compte, notamment avec les garanties qu'elle amène par rapport au bruit.

M. Meyer rappelle que les courbes de bruit vont être modifiées. Il explique qu'elles vont d'abord être augmentées pour permettre d'atteindre des objectifs et qu'ensuite on va essayer de les diminuer pour finalement arriver à une situation qui sera à peu près la même que celle que nous connaissons aujourd'hui et qui empêchera toujours autant de constructions de logements dans les environs de l'aéroport. Il termine en déclarant que la fiche PSIA n'est pas un véritable progrès.

M^{me} Mazzone explique que la CARPE a réagi de manière très négative lors de la consultation sur la fiche PSIA. Elle précise cependant qu'ils n'étaient pas les seuls puisque énormément de communes sont allées dans le même sens. Elle indique par ailleurs que la fiche PSIA qui a été mise en consultation et la fiche PSIA qui est sortie sont sensiblement les mêmes. La CARPE n'est donc pas satisfaite de cette situation.

Concernant le bruit, elle explique qu'ils ne sont pas rassurés puisqu'il s'agit d'abord d'une extension des courbes de bruit assez impressionnante. Elle rappelle par ailleurs que ces courbes de bruit sont calculées de telle sorte qu'il y a certains bruits qui pèsent plus lourd dans la courbe, en particulier les vols entre 22h et 00h. Elle précise que cela n'empêchera cependant pas d'avoir un vol toutes les 90 secondes pendant la journée, ce qui a aussi un impact en termes de bruit et de qualité de vie.

Elle indique finalement que la manière dont sont calculées les courbes de bruit traduit peu la réalité, ce qui n'est donc pas pour les rassurer. Par ailleurs, la courbe qui est censée faire moins de bruit n'est pas contraignante, elle ne voit donc pas en quoi un objectif non contraignant serait rassurant.

M. Bouvier répond que les promesses n'engagent que celles et ceux qui les écoutent. Il explique que la courbe de bruit va augmenter même si on assiste à une légère décorrélation entre le nombre de mouvements et le nombre de passagers. Cela va dans la bonne direction mais si on laisse faire le marché, en répondant à la demande sans se poser la question de savoir si elle est légitime et défendable, alors on devra peut-être attendre 50 ans pour avoir une réelle amélioration.

S'agissant du bruit, il rappelle qu'il y a quand même 400 000 m² à Genève qui sont impropres à l'habitation. On dit qu'on va insonoriser et mettre des doubles vitrages, mais on a le droit de vivre autrement que dans un bocal insonorisé.

S'agissant ensuite des objectifs liés au PSIA, il rappelle qu'on parle quand même d'un mouvement toutes les 90 secondes, 18 heures sur 24 et 365 jours par année. Quand on nous dit que la technologie va améliorer les choses, ce n'est pas la réalité. Si on laisse faire le marché, il faudra attendre 50 ans

puisque la célèbre compagnie easyJet a seulement 5 avions neo sur 330 avions. Si on laisse faire le marché, on va imposer un volume de bruit et de pollution qui n'est pas tolérable.

Pour finir, il rappelle quand même que dans 12 ans l'aéroport produira à lui seul 40% du total cantonal de bruit. Par ailleurs, on en est déjà à 25% s'agissant du CO₂. On est tous conscients du fait que la croissance est nécessaire, mais conceptuellement on peut se poser des questions et pas toujours ramener cela à des emplois surtout quand on sait de quels emplois il s'agit.

M^{me} Mazzone indique, par rapport à l'amélioration technologique, que dans le bruit aéronautique on a un bruit lié à la machine mais aussi un bruit lié au passage dans l'air. Elle souligne le fait que ce bruit, on ne peut pas l'enlever. Quand on fait décoller des tonnes dans l'air, cela représente un bruit, il y a une part d'énergie qu'on ne peut pas enlever. Il faut donc quand même se rendre compte que sur le plan du bruit on va continuer à avoir des pics, même s'ils peuvent diminuer en intensité. Elle remarque qu'aujourd'hui les machines font moins de bruit qu'il y a 20 ans mais qu'il y en a beaucoup plus. Au final, les objectifs ne sont donc pas atteints. On peut diminuer le bruit par avion, ce qui est une bonne chose, mais à un moment donné on subit de toute façon les pics de bruit.

Un commissaire (PLR) explique qu'il est surpris d'entendre la position de la CARPE, notamment sur la question des pics de bruit qui est manifestement le nœud gordien de cette affaire. Il remarque que l'Etat dit que le bruit se mesure sur la journée et que c'est une moyenne, mais que l'immense majorité des gens qui vivent sous les avions disent que ce qui est important ce sont les pics de bruit et pas tellement le bruit continu quand il est moyenné dans le temps.

Il explique qu'il est très surpris d'entendre les propos de M^{me} Mazzone, qui est une éminente membre des Verts, puisque le groupe des Verts, sur une récente demande de modification de zone à Cointrin, s'est prononcé en faveur du déclassement de zone dans lequel on va construire des logements alors même qu'un scientifique du CERN a dit que le vrai problème était le fait que la réverbération créait des pics de bruit insoutenables de l'ordre du multiple de 1 000 au moment du passage des avions. Il ne comprend pas qu'il y ait une initiative de la part des Verts qui explique qu'on devrait pouvoir gérer cette question mais qu'en même temps ils votent des déclassements dans lesquels on va faire des logements dans des proportions substantielles. Il demande donc quelle est la véritable position de M^{me} Mazzone sur les bruits.

M^{me} Mazzone précise qu'elle n'est pas ici en tant que représentante du parti des Verts mais en tant que présidente de la CARPE. Elle rappelle que cette

initiative n'aurait jamais pu être déposée si elle avait été faite uniquement par les Verts. Elle souligne le fait que cette initiative a été faite avec plus de 15 associations, des personnes concernées et qui sont d'ailleurs aussi membres du PLR mais qui s'engagent dans la CARPE car elles sont confrontées directement à des problèmes de bruit.

Le commissaire (PLR) remarque que M^{me} Mazzone a été désignée représentante des mandataires et que c'est partiellement lié à sa fonction de conseillère nationale.

M^{me} Mazzone répond par la négative. Elle explique que son engagement à la CARPE était antérieur à son engagement au Conseil national.

Concernant l'effet du bruit de l'aviation, elle explique que des études ont montré que le bruit aéronautique était particulier et qu'il portait particulièrement atteinte à la santé. Elle explique que ces atteintes sont justement liées aux pics de bruit. On ne pourra jamais transformer le bruit aéronautique en bruit continu puisque par essence le bruit d'un aéroport est constitué de ces pics qui, même si on les diminue, vont avoir un effet stressant et réveillant.

Concernant le déclassement de la zone Cointrin, elle indique que le groupe des Verts n'a pas voté à l'unanimité pour ce déclassement. De toute manière, cela lui est relativement égal dans la mesure où le déclassement n'a pas été soutenu dans le cadre de la CARPE.

Sur la question de construire ou pas, elle remarque qu'il y a une partie qui est tout simplement illégale puisque c'est la loi fédérale qui dit ce qu'on peut mettre ou pas dans ce périmètre en fonction des charges de bruit. On constate que le PSIA a cet impact sur l'aménagement du territoire. Elle explique que c'est aussi pour cela qu'on parle de coordination des politiques publiques puisque à un moment donné si on veut avoir des objectifs de logement mais qu'en même temps on augmente la charge de bruit, c'est compliqué.

M. Bouvier explique qu'ils ont obtenu de l'aéroport les statistiques concernant les motifs de vol. Il indique, s'agissant des capitales européennes, que les motifs d'ordre professionnel représentent moins de 30% des vols. Cela signifie que s'il devait y avoir, pour améliorer la qualité de vie des dizaines de milliers d'habitants, une légère stagnation du nombre de mouvements, cela ne mettrait pas en péril l'économie genevoise. Le PIB ne s'écoulerait pas et le chômage ne serait pas multiplié par 18 comme on essaie de nous le faire croire parfois. Quand une activité génère autant de nuisances, on peut légitimement réfléchir à toutes les solutions de manière à ne pas péjorer l'activité économique. Il déclare qu'il existe donc une marge de manœuvre qui est immense.

Il invite celles et ceux qui auraient des doutes quand on parle de bruit et de pollution à venir dans le préau de l'école de Vernier. Il rappelle qu'il y a, à ce jour, un avion qui décolle toutes les 30 secondes mais que grâce au PSIA on aura une moyenne d'un mouvement toutes les 90 secondes.

Il termine en déclarant qu'aujourd'hui, il y a une certaine urgence vis-à-vis de la population. La question de savoir si on peut construire ou pas dans certaines zones est légitime. A Zurich, il y a des bâtiments dans lesquels les fenêtres se ferment automatiquement à certaines heures. Si c'est ce qu'on veut à Genève, alors il faut avoir le courage de le dire. Si on veut laisser l'aéroport se développer pour répondre à la demande, sans se poser la question de savoir si cette demande est légitime et défendable, alors il faut enlever de la zone de bruit tous les habitants et les placer ailleurs. A ce moment-là, on pourra avoir un aéroport opérationnel 24h/24.

Un commissaire (UDC) indique que pour certains dans cette commission, il n'y a plus de développement de l'aéroport sans contrôle et à tout va.

Il remarque que, si on prend l'ensemble de la flotte, easyJet a plus de 300 avions, mais il rappelle qu'à Genève il y a seulement 16 avions qui sont stationnés. Concernant les vols de Genève, il explique qu'il y a une progression énorme qui a été faite avec les nouveaux avions A 321neo puisqu'on arrive à environ 40% des mouvements actuels qui se font avec ces avions. Il précise que ces avions produisent 50% de moins de bruit et 15% de moins d'émission de carbone. Il souligne le fait que c'est l'avion le moins polluant et le moins bruyant sur le marché. Il explique qu'un tel avion qui décolle correspond au bruit d'un camion qui passerait à une distance de 100 mètres.

A propos de la fiche PSIA, il rappelle qu'un cadre est déjà fixé pour 2020 et qu'ensuite les bruits diminueront à l'horizon 2030. Il n'est donc plus question d'aller de l'avant puisqu'on fixe des limites.

Il remarque par ailleurs que Genève a 15 ans de retard par rapport à Zurich ou Bâle qui en sont déjà à leur 2^e fiche PSIA. Il demande aux auditionnés comment ils expliquent que Genève ait été inactif de 2000 à 2014.

Il rappelle pour finir que, dans la fiche PSIA, il y a une volonté de contrôler les vols après 22h et de les diminuer. Il explique que techniquement c'est un énorme challenge puisque les raisons des vols qui viennent après 22h sont souvent liées à la météo ou au système aérien. Il remarque qu'il y a une volonté de contrôler les vols après 22h en n'en planifiant plus. Il demande s'ils ne pensent pas que cela aura un effet significatif sur la population riveraine.

M. Bouvier remarque que les chiffres sur easyJet sont très optimistes. Il indique en effet que les 40% lui semblent beaucoup mais que si c'était le cas, la CARPE serait très heureuse.

S'agissant du bruit, il explique qu'il est effectivement prévu qu'il augmente jusqu'en 2020 puis qu'il se stabilise. Encore une fois, il remarque qu'il n'y a pas beaucoup de contraintes pour arriver à une stagnation. Il rappelle par ailleurs que cette stagnation sera à un niveau plus élevé qu'aujourd'hui et qu'on ne règle pas le problème de fond. Il considère que ce ne sont donc pas des perspectives qui vont dans la bonne direction. Il termine en déclarant qu'à Genève on pourrait avoir des objectifs plus ambitieux.

M^{me} Mazzone explique qu'ils ont rencontré easyJet en juin de cette année et qu'ils avaient dit qu'aucun avion neo n'était basé en Suisse. Elle remarque qu'ils ont donc sensiblement amélioré leurs performances ou leur communication. Elle indique qu'ils avaient aussi dit qu'ils allaient développer les compétences techniques parce que toute la maintenance était effectuée à Genève.

Concernant ensuite la fiche PSIA, elle rappelle que cette fiche ne prévoit pas une diminution des mouvements mais une augmentation. L'objectif de la fiche PSIA c'est 47 mouvements par heure et 236 000 mouvements en 2030. Il s'agit donc d'une augmentation sensible des mouvements. Il faut donc bien faire attention à la communication de l'OFAC et du canton de Genève.

A propos des retards, elle remarque qu'ils sont relativement fréquents et que la fiche PSIA essaie de les limiter. Elle rappelle cependant qu'à Zurich, ils sont en conflit permanent sur cette question des retards malgré une volonté affichée de la Confédération de les limiter. Tout cela pour dire que parfois cela ne suffit pas que ce soit écrit sur un papier.

Elle insiste sur le fait qu'il faut faire attention à la communication. La vérité c'est que la fiche PSIA ancre une augmentation importante du bruit et qu'elle fixe, non pas un objectif contraignant, mais un objectif volontaire pour réduire légèrement la courbe de bruit. Sachant tout ce qu'on peut critiquer sur la manière dont la courbe de bruit est calculée, il est clair que la courbe de bruit ne reflète pas la manière dont elle est vécue. Un des gros problèmes des courbes de bruit, c'est qu'elles ne prennent pas en compte les pics. Par ailleurs, si on se trouve en dehors de la tranche 22h-00h le bruit a peu de poids et ne se reflète pas sur la courbe de bruit.

M. Meyer insiste sur le fait que la fiche PSIA fixe des objectifs qui ne sont pas contraignants. Il rappelle par ailleurs qu'il faut replacer l'aéroport dans un contexte plus global. Il remarque que la communauté fait des efforts pour diminuer le bruit en posant des revêtements phonoabsorbants mais qu'en même temps on a une infrastructure particulièrement bruyante qu'il ne faudrait soi-disant pas toucher. C'est la même chose au niveau de la pollution, on oblige les constructeurs automobiles à produire des véhicules de moins en moins

polluants, on nous oblige à payer des taxes sur l'essence pour lutter contre la pollution, mais en matière de transport aérien il n'y a pas de taxe sur le kérosène et on n'a pas de taxe incitative sur le CO₂. Il termine en déclarant qu'il faut remettre l'aéroport dans un contexte de protection de l'environnement, de changement climatique et de protection de la santé.

Un commissaire (UDC) explique qu'à Zurich ils ont réduit les sluts entre 22h et 23h suite à une augmentation du bruit et qu'il y a donc des réactions quand les normes sont dépassées.

M. Meyer précise que ces réactions étaient volontaires. Ce n'était pas une obligation de l'aéroport de prendre ces mesures.

Le commissaire (UDC) explique qu'il a cru comprendre qu'on a imposé à l'aéroport de Zurich de réduire les sluts entre 22h et 23h suite à des dépassements de bruit.

M^{me} Mazzone rappelle quand même que l'aéroport de Zurich a un couvre-feu à 23h alors qu'à Genève il est fixé à 00h. En termes de vie à côté de l'aéroport, cela fait une différence significative. Elle indique par ailleurs que cet été il y a eu une décision de l'OFAC qui concernait l'aéroport de Zurich parce qu'il y avait trop de retards. Elle explique que cette décision a contraint l'aéroport à prendre des mesures mais qu'elle est encore en consultation. Par ailleurs, elle explique que dans le même temps l'OFAC a dit qu'ils allaient réviser la manière dont les normes étaient calculées. Donc on a de la peine à voir la volonté d'agir de nos institutions fédérales.

Elle termine en déclarant que, dans la consultation sur la fiche PSIA, il y a eu des centaines de retours mais que l'OFAC a dit qu'ils portaient principalement sur la santé, la qualité de l'air et le bruit. Cependant, le résultat c'est qu'ils n'ont pas changé leur fiche PSIA. La CARPE n'a donc pas eu l'impression d'avoir été entendue. Elle explique que c'est une des raisons pour lesquelles ils ont lancé cette initiative. Il s'agit d'un bras de fer entre Genève et Berne.

Un commissaire (PDC) lit le titre de l'IN 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport ». Il explique que beaucoup de monde a été auditionné dans le cadre de cette initiative et qu'il a un peu l'impression que l'aéroport de Genève c'est l'aéroport de l'OFAC. Donc pour pouvoir répondre aux initiants il devient compliqué de voir ce qui est de la compétence cantonale ou fédérale.

Il remarque ensuite qu'une des rares mesures qui a été concédée, c'est le respect de la limite des vols à 22h puisque l'aéroport sera sommé, comme à Zurich, de tout mettre en œuvre pour éviter des dépassements après 22h. Il explique qu'il a demandé à l'OFAC s'il était possible de baisser les horaires

en dessous de 22h mais qu'ils ont répondu que c'était exclu. Il indique par ailleurs qu'il a été surpris par une des réponses d'un des représentants des communes qui a dit qu'on pourrait envisager un long-courrier qui décollerait à minuit pour autant que le trafic diminue avant 22h. Il explique que cette réponse l'a étonné puisque le problème des vols de nuit est majeur. Il remarque que c'est visiblement un des seuls points sur lesquels l'OFAC va pouvoir appuyer.

Il remarque pour finir que M^{me} Mazzone a constaté que la commission traitait très tard cette initiative et qu'elle a dit qu'il allait être difficile de trouver un compromis.

M^{me} Mazzone rappelle qu'entre 22h et 24h il y a un certain nombre d'atterrissages puisque le modèle économique d'easyJet fait qu'ils atterrissent tard pour redécoller le lendemain. Elle lit le communiqué de l'OFAC qui prévoit qu'ils veulent « mettre en place des mesures pour réduire les retards en particulier pour les vols planifiés le jour mais décollant après 22h ». Elle remarque qu'ils essaient de réduire ces vols après 22h mais considère en même temps que c'est un peu la moindre des choses.

Sur la question du nombre de mouvements, elle rappelle qu'en 2017 il s'agissait de 191 000 mouvements alors qu'on prévoit 236 000 mouvements en 2030. Cela montre donc bien qu'on ne prévoit pas une baisse des mouvements.

Concernant la question de savoir à qui appartient l'aéroport, elle répond que c'est un peu l'aéroport de tout le monde. C'est notre aéroport en tant que Genevois et Genevoises parce qu'il nous appartient, mais c'est aussi un peu l'aéroport de la Confédération puisque le trafic aéronautique est une compétence nationale. Il faut donc un peu jongler entre les deux. Elle remarque cependant qu'on voit assez vite qu'on est dans un rapport de force. Elle remarque en effet que Berne ne s'intéresse pas à la limitation des nuisances et qu'il n'y a aucune écoute de ce côté-là. Elle indique par ailleurs que l'OFAC et les compagnies aériennes sont très proches. Dans ce rapport de force, il y a un choix à faire de la part de l'aéroport et des institutions politiques qui détiennent l'aéroport. Elle remarque que jusqu'à présent ce choix n'a pas été dans le sens de tout faire pour que Berne donne un espace plus adéquat pour vivre dans le canton.

Un commissaire (S) remarque que l'alinéa 2 de l'initiative parle de limitation des nuisances pour la population et l'environnement puis qu'elle poursuit à son alinéa 3 en parlant de « limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre », puis encore plus loin de « protection de l'environnement,

d'aménagement du territoire et de promotion de la santé ». Il remarque cependant que le contreprojet du PLR enlève toutes ces notions pour ne parler que de « limiter les nuisances dues au trafic aérien, dans le respect du droit supérieur, tout en visant un équilibre entre les enjeux économiques, le développement des emplois et les exigences d'un développement durable en accord avec sa mission ». Il demande si les notions d'« exigences d'un développement durable en accord avec sa mission » sont satisfaisantes par rapport à tout ce qu'il y a dans l'IN 163.

M^{me} Mazzone répond par la négative. Elle explique que si on écrit « en accord avec sa mission » sans dire que sa mission c'est d'abord de limiter les nuisances et de trouver un équilibre, alors on a un article qui est assez inerte. Elle considère qu'il faut vraiment réfléchir à la manière de fixer un cadre qui prévoit une mission de service public, que l'aéroport doit servir aux entreprises, à la Genève internationale et aux vols professionnels tout en limitant les nuisances. Elle déclare que le problème du contreprojet c'est qu'il utilise des formules équivoques. La mission de l'aéroport, si on ne la précise pas, est celle de répondre à une demande.

M. Bouvier remarque que l'aéroport communique beaucoup sur le recyclage des déchets. Il recycle les bouteilles en PET, ce qui est formidable, mais il rappelle que ce n'est pas le seul à le faire étant donné qu'il s'agit d'une obligation légale et que chaque citoyen en Suisse le fait. L'aéroport communique aussi beaucoup sur le fait qu'ils ont acheté trois voitures électriques, ce qui est très bien, mais il estime qu'il n'y a pas de quoi en faire un scoop en permanence. L'aéroport communique sur les quelques panneaux photovoltaïques qu'ils ont mis sur le toit, ce qui est très bien, mais c'est juste le minimum syndical. Par contre, s'agissant de la source principale de bruit et de pollution, il remarque que la communication est beaucoup plus faible.

Il remarque ensuite que le petit flyer de la compagnie easyJet sur les nouveaux avions est très sympathique, qu'il est très bien fait d'un point de vue marketing mais que si on lit attentivement ce qu'il y a dedans, on ne voit pas encore les 40% de vols avec les avions neo. On parle même d'avions électriques, il se demande cependant qui sera encore là pour les voir voler.

Il termine en déclarant qu'il ne faut pas se tromper de cible. On peut parler de développement durable, l'aéroport fait ce qu'il doit faire, mais ni plus ni moins. Le problème est ailleurs.

M^{me} Mazzone précise, par rapport aux avions électriques, que le directeur d'easyJet a clairement dit, dans une interview, que c'était de la musique d'avenir, voire de la musique largement fantasmée. Elle rappelle par ailleurs qu'il s'agit de tout petits courriers. On a donc un peu le sentiment qu'on va

créer de nouvelles offres sur des destinations qui sont encore peu existantes pour utiliser ces appareils électriques.

Elle déclare en outre qu'il faut bien distinguer la plateforme aéroportuaire qui fait beaucoup d'efforts en matière de développement durable et l'activité aéroportuaire. Elle remarque que ces 10 dernières années, tous les bénéfices qu'il y a eu en matière de baisse de consommation énergétique ont été annulés par l'augmentation de la consommation énergétique liée à l'aviation.

Un commissaire (S) remarque que la CARPE représente un certain nombre d'associations de riverains, il demande donc si le contreprojet du PLR permettrait de rassurer les riverains par rapport aux nuisances de bruit et de pollution atmosphérique.

M. Bouvier répond par la négative.

Un commissaire (PLR) demande si la CARPE pense qu'il est judicieux de construire dans le cône ou à proximité.

M. Bouvier demande s'il parle du périmètre du cadastre de bruit.

Un commissaire (PLR) acquiesce. Il explique que certaines positions des Verts l'ont surpris sur cette question. Il explique qu'il conçoit mal qu'on ait dans certains domaines, particulièrement dans le domaine de l'aéroportuaire, une position qui consiste à dire que ça pollue et que ça fait des nuisances mais qu'en parallèle on construit des logements à proximité. Il demande si la CARPE s'est positionnée sur cette question de savoir ce qu'on fait dans ces périmètres-là.

M. Bouvier répond que cela ne relève pas de la mission de la coordination de parler de l'aménagement du territoire.

Le commissaire (PLR) répond que dans ce cas ils ne peuvent pas tenir les propos qui ont été tenus par M^{me} Mazzone sur le fait que les bruits sont insoutenables notamment pour ceux qui vivent à proximité.

M^{me} Mazzone répond qu'ils ont pris position sur la question de la densification à Cointrin dans le cadre d'une pétition contre ce projet pour des raisons de pollution et de qualité de vie.

Le commissaire (PLR) demande si un chemin médian est envisageable pour les vols qui partent au-delà de 22h. Il demande si pour la CARPE le problème c'est la nuit ou s'il faut plus généralement diminuer le nombre de vols.

M. Bouvier répond que ce n'est pas un débat pour ou contre l'aéroport. Il explique qu'ils ne sont pas complètement stupides au point de vouloir fermer l'aéroport, contrairement à ce que certains veulent faire croire. Ce que la CARPE veut, c'est limiter les excès de ce développement.

Le commissaire (PLR) demande quels sont ces excès de développement.

M. Bouvier répond que c'est quand on dit que le PSIA va augmenter le bruit mais qu'ensuite il va être stabilisé sans trop de mesures contraignantes.

S'agissant des logements, c'est une question légitime de savoir si dans un pays comme la Suisse on peut faire construire tout en sachant qu'une partie de ces logements seront achetés par des propriétaires ou des fondations et qu'ils seront mis en location. Si on a l'intelligence de construire là où c'est le plus bruyant et le plus polluant, beaucoup de gens, qui n'ont pas d'autres possibilités, vont aller là-bas. Construire dans une zone dans laquelle on sait que le bruit et les pollutions vont augmenter, ce n'est pas ce qu'il y a de mieux.

Le commissaire (PLR) remarque qu'il a répondu à la question du logement mais pas à la question des horaires.

M^{me} Mazzone remarque que le commissaire (PLR) a parlé de diminuer mais qu'on peut déjà parler de ne pas augmenter. Le PSIA passe de 191 000 mouvements à 236 000 en 2030. En termes de pollution atmosphérique, il y a une augmentation sensible de la pollution qui ne sera pas à même de répondre aux normes que la Confédération se fixe elle-même. Donc il faut aussi replacer le débat dans le cadre dans lequel il se trouve. Elle indique ensuite que ces 10 dernières années le nombre de passagers a doublé, que les nuisances ont explosé, et que c'est cela qui nous a menés dans cette situation. Les gens, quand ils ont vu qu'on leur remettait une couche après tout ce qu'ils avaient déjà subi, ont dit stop. Elle termine en déclarant qu'il faut améliorer la situation actuelle et notamment celle entre 22h et 00h. Par ailleurs, il faut maintenir un cadre de vie agréable pendant la journée et ne pas passer à cette cadence démesurée.

La présidente leur demande de se prononcer sur la M 2417.

M. Meyer remarque que cette motion propose deux choses. Elle propose d'une part d'introduire une compensation de CO₂ pour faire prendre conscience aux gens que le fait de voler a un impact sur l'environnement, et d'autre part d'augmenter les surtaxes pour les émissions gazeuses et pour le bruit. Il rappelle que Genève est l'aéroport le meilleur marché de Suisse et un des meilleurs d'Europe. Il considère que cette motion pousserait donc les compagnies à utiliser des avions plus performants à défaut de réduire le nombre de mouvements.

Il explique que la CARPE pense que c'est une motion qui va dans la bonne direction. Il précise que tout dépendra cependant du niveau auquel ces surtaxes et cette incitation de compensation de CO₂ seront fixées. Pour que cela ait un impact, le niveau devrait être assez élevé. Si c'est seulement quelques centimes par billet, alors cela ne servirait pas à grand-chose.

M^{me} Mazzone indique que la CARPE est favorable à cette motion car elle pose un cadre concret. Après, toute la question sera de savoir dans quelle mesure ce sera mis en œuvre.

Débat

La présidente propose d'ouvrir la discussion et d'arriver à un vote sur les deux contreprojets et éventuellement sur la motion. Elle demande s'il y a des prises de position.

Un commissaire (PLR) salue l'effort fait par le groupe Vert mais remarque que son contreprojet n'est pas de rang constitutionnel. Il est plutôt de rang opérationnel et d'ailleurs il remarque que même la collègue de parti M^{me} Mazzone a dit que ce n'était pas un contreprojet mais une loi d'application à l'initiative. Comme on n'est pas dans le même niveau de débat, il propose de commencer par voter le contreprojet du PLR.

Une commissaire (Ve) remarque que les deux auditions d'aujourd'hui ont assez bien résumé les enjeux.

Elle observe, par rapport au contreprojet du PLR, qu'il reprend habilement certains termes en introduisant des notions de qualité, de besoins, de nuisances, mais que sur le fond il n'amène rien puisqu'il n'amène aucune garantie pour la population.

Elle explique par ailleurs que le fait que le représentant de l'OFAC se soit contenté d'une minute seulement pour se prononcer sur ce contreprojet montre qu'il ne contredisait en rien les objectifs de l'OFAC de développement de l'aéroport.

Elle rappelle que, même si la direction du département et celle de l'aéroport ont dit que l'augmentation du nombre de passagers n'était pas un objectif, le représentant de l'OFAC a clairement dit que, selon toute vraisemblance, on arriverait à ces projections élevées d'augmentation des mouvements de l'aéroport. On ne peut pas oublier cela car c'est le vrai point de départ de l'IN 163. Le point de départ de cette IN 163 est cette crainte par rapport au développement qui est proposé et qui ne correspond pas aux attentes de la population riveraine et plus globalement de la population genevoise.

Elle indique que les Verts ne vont donc pas soutenir ce contreprojet du PLR.

Par rapport à leur contreprojet de rang législatif, elle rappelle que c'est une option prévue par le législateur. Elle propose d'attendre de voir le sort qui lui sera donné par la suite. Le cas échéant, il pourrait être réutilisé ultérieurement

quand l'initiative aura un beau succès ou quand il s'agira de compléter les manquements du contreprojet.

Un commissaire (UDC) indique que l'UDC va refuser cette initiative et accepter le contreprojet du PLR. Il explique que l'UDC considère qu'il ne faut pas superposer la législation cantonale et la législation fédérale. Il indique par ailleurs que la notion d'établissement de droit public de l'article 1 de l'initiative les dérange. Il rappelle qu'on a accordé l'autonomie de l'aéroport en 1993 et que ce n'est donc pas pour y revenir. L'UDC considère qu'il faut privilégier l'autonomie et le statut actuel de l'aéroport.

Concernant la mention de la convention d'objectifs dans le contreprojet, il indique que le groupe UDC considère que c'est une bonne chose.

Il rappelle ensuite que les mesures qu'on applique uniquement à un acteur ou à un aéroport ne fonctionnent jamais et que cela pousse la concurrence entre les acteurs du secteur. Il remarque par ailleurs qu'il y a plusieurs exemples qui ont été faits en matière d'octroi de taxes et qui n'ont pas fonctionné. Tous les pays qui ont accordé ce genre de spécificités sans le faire de manière globale y ont renoncé ou sont en train de le faire.

Il indique que l'UDC considère qu'il faut aller dans le sens de quelque chose qui s'applique pour l'ensemble de l'industrie et pour l'ensemble du globe. Il rappelle que c'est ce qui se fait puisqu'il y a un projet CORSIA qui est en harmonie avec les accords de Paris et de Kyoto. Il précise que le projet CORSIA va aussi s'appliquer pour l'industrie de l'aviation en Suisse et que l'ensemble des créations de CO₂ de cette industrie vont être compensées. Il précise que cette industrie pollue de manière globale seulement à hauteur de 2% sur l'ensemble de la création de carbone dans le monde. L'UDC pense donc que ce comportement est acceptable et accepté au niveau mondial.

La présidente indique que le groupe EAG va refuser ce contreprojet du PLR car il s'agit d'un effort de reformulation qui vide de sa substance l'IN 163 qui était déjà modeste dans ses ambitions. Elle remarque que le procédé est même un peu pernicieux puisqu'en utilisant certains mots qui étaient contenus dans l'initiative mais en les déplaçant, en les posant dans un autre contexte et en les mettant en lien avec autre chose, on leur fait dire l'inverse de l'intention des initiants. Elle explique que cela nécessite donc un effort de clarification très important de la part des initiants et de ceux qui soutiendront l'IN 163.

Elle indique quand même que la modification à l'alinéa 1 lui tient à cœur parce qu'ils n'ont pas travaillé pendant des mois sur la LOIDP pour continuer à ignorer qu'un établissement public, tel que désigné par la LOIDP, est un établissement public autonome. Elle remarque que tout cela n'a été qu'un faux

prétexte pour perdre du temps et focaliser l'attention sur autre chose, ce qui est une manœuvre discutable et dépourvue d'intérêt.

Pour le contreprojet proposé par les Verts, elle remarque qu'il est en effet possible d'opposer un texte de rang législatif à une initiative constitutionnelle. Elle indique cependant que cela crée une certaine confusion pour les électeurs qui auront de la peine à comprendre pourquoi on pose, en alternative à une initiative constitutionnelle, la modification d'une loi. Sur ce projet le groupe EAG va donc s'abstenir parce que la forme ne lui paraît pas opportune. Elle termine en déclarant que le groupe EAG serait tout à fait favorable à voir son retour sous forme de projet de loi ou de loi d'application.

Un commissaire (PDC) constate que le contreprojet du PLR et le contreprojet des Verts n'ont pas réussi à trouver une solution qui aurait pu être négociée. Il remarque que de toute manière les délégués de la CARPE étaient dénués de tout intérêt de compromis ou à des conditions parfaitement restrictives. Cela étant, il remarque que ces textes ont quand même permis d'auditionner des associations et des gens très intéressants.

Pour être positif, il indique qu'il retient surtout l'audition des représentants de la Genève internationale, c'est-à-dire de M. Zellweger qui est le représentant de la Confédération auprès de l'Office des Nations Unies. Il explique qu'il a retenu de son intervention que plus de 60 000 vols concernaient la Genève internationale ou simplement les agences onusiennes. Il estime que les délégués de la CARPE ont donc omis de comptabiliser ces 60 000 vols dans le fameux 30% de mouvements consacrés à des déplacements professionnels.

Il termine en déclarant que le groupe PDC va se prononcer pour le contreprojet du PLR et votera contre le contreprojet des Verts.

Un commissaire (Ve) remarque que le texte du contreprojet du PLR a quand même été pris avec des mouffes et dans la précipitation pour faire quelque chose qui ne sert à rien. Il rappelle par ailleurs que l'ambassadeur n'a pas vu le contreprojet et qu'il ne l'aurait sûrement pas accueilli avec autant d'enthousiasme. C'est d'ailleurs aussi le cas du représentant du service juridique du Centre Patronal qui a quand même mis en exergue le fait que cela posait un problème d'avoir un texte qui réduisait l'intérêt de cet aéroport à la population genevoise, aux entreprises genevoises et à la Genève internationale. Il remarque que cette vision est trop restrictive. Réduire cet aéroport à la Genève internationale c'est faire plaisir à l'UDC et à son PL qui a été éliminé d'emblée parce qu'il rétrécissait le champ de l'aéroport. Il met par ailleurs en exergue le processus qui a conduit à produire ce texte bancal. Il remarque que ce texte propose un aéroport « rikiki » puisqu'on ne parle plus que de Genève

alors qu'à l'article 2 de la LAIG on parle des intérêts du pays, du canton et de la région qu'il dessert.

Un commissaire (S) indique que le groupe socialiste va refuser cette proposition de contreprojet du PLR car elle vide de sa substance l'IN 163.

Il revient en préambule sur cette prévision de 25 millions de passagers. Il rappelle qu'on leur a dit à plusieurs reprises que ces 25 millions n'étaient pas un objectif et qu'on allait peut-être y arriver mais que ce n'était vraiment pas le but, alors que le représentant de l'OFAC a dit très clairement que, selon toute vraisemblance, il y aurait 25 millions de passagers en 2030.

Pour qu'il n'y ait pas 25 millions de passagers et toutes les nuisances dues au bruit et à la pollution atmosphérique qui touchent des dizaines de milliers de riverains autour de cet aéroport, il explique qu'il faut prendre des décisions politiques claires et courageuses par rapport au développement de cet aéroport. L'aéroport doit prendre en compte la lutte contre les nuisances de bruit et la pollution atmosphérique, il doit aussi prendre en compte un certain développement qui doit être équilibré, maîtrisé et plus qualitatif.

Qui dit équilibre dit qu'il faut effectivement maintenir un aéroport qui permette de répondre, en tout cas partiellement, aux besoins de la Genève internationale, de l'économie et des habitants de Genève, mais aussi de l'ensemble de la région. Néanmoins, en contrepartie il faut prendre des décisions claires par rapport à son développement.

Il remarque que le contreprojet, de manière habile, enlève toutes les questions de nuisances de bruit, de pollution atmosphérique, d'émissions de gaz à effet de serre, de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et de promotion de la santé pour ne remettre qu'une vague notion de développement durable qui en plus est mise en commun avec la notion d'« en accord avec sa mission ». On ne sait donc plus trop ce qu'il reste de développement durable là-dedans.

Il explique que le parti socialiste pense que les promoteurs et les défenseurs de ce contreprojet ont peur d'aller devant la population. Il rappelle qu'il y a énormément d'élus communaux qui sont des représentants des partis de la droite et notamment du PLR et qui soutiennent l'initiative en disant qu'il faut absolument faire quelque chose parce que c'est la qualité de vie et la santé des habitants qui sont en jeu.

Il faut arrêter de tergiverser et refuser ce contreprojet.

Un commissaire (MCG) explique qu'ils n'ont pas eu de discussion, tant sur le fond que sur la forme, au sujet de ces contreprojets avec leur groupe et que c'est la raison pour laquelle ils vont s'abstenir.

La présidente propose de commencer par le vote du contreprojet des Verts car il est plus éloigné.

Vote

La présidente met aux voix le contreprojet à l'IN 163 du groupe des Verts :

Oui :	5 (3 S, 2 Ve)
Non :	7 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC)
Abstentions :	3 (1 EAG, 2 MCG)

Le contreprojet des Verts est refusé.

La présidente met aux voix le contreprojet à l'IN 163 du groupe PLR :

Oui :	7 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC)
Non :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Abstentions :	2 (2 MCG)

Le contreprojet du PLR est accepté.

Décision pour le rapport :

Catégorie de débat II (60 minutes)

Secrétariat du Grand Conseil**PL 12435**

Projet présenté par les députés :

MM. Jacques Béné, Jacques Blondin, Edouard Cuendet, Jean-Marc Guinchard, Serge Hiltpold, André Pfeiffer, Georges Vuillod

Date de dépôt : 12 février 2019

Projet de loi constitutionnelle
modifiant la Constitution de la République et canton de Genève
(Cst-GE) (A 2 00) (Contreprojet à l'IN 163)

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

Art. unique Modification

La Constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, est
modifiée comme suit :

Art. 191A Trafic aérien (nouveau)

¹ Genève Aéroport est un établissement autonome de droit public.

² Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences,
l'Etat veille à ce que la qualité de la desserte aérienne réponde aux besoins de
la population, des entreprises et de la Genève internationale.

³ L'Etat prend les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic
aérien, dans le respect du droit supérieur, tout en visant un équilibre entre les
enjeux économiques, le développement des emplois et les exigences d'un
développement durable en accord avec sa mission.

⁴ Genève Aéroport rend compte aux autorités cantonales de la façon dont les
objectifs précités sont planifiés, puis mis en œuvre en lien avec la
Confédération. Au début de la législature, une convention d'objectifs est
signée entre le Conseil d'Etat et Genève Aéroport.

Secrétariat du Grand Conseil

IN 163

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	10 mars 2017
2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le	10 juillet 2017
3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le	10 juillet 2017
4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le	10 mars 2018
5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le	10 mars 2019

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)

¹ L'Aéroport international de Genève est un établissement de droit public.

² 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.

³ 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.

⁴ 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 CO₂, 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 : 11 février 2019

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

Aéroport de Genève : face aux défis climatiques, exigeons un développement maîtrisé prenant en compte les nuisances sonores, la pollution atmosphérique ainsi que la protection de la santé et de l'environnement.

A l'heure où des dizaines de milliers de jeunes à travers la Suisse et des millions à travers le monde défilent et manifestent pour le climat et pour sauver notre planète en grand danger à cause de la pollution mondiale, nous devons agir immédiatement dans de nombreux domaines dont le trafic aérien. Nous devons dès lors exiger, comme le demande l'initiative, un développement équilibré et maîtrisé de l'aéroport de Genève prenant en compte les nuisances sonores, la pollution atmosphérique ainsi que la protection de la santé et de l'environnement.

Il est en outre parfaitement incompréhensible et inadmissible que les billets d'avion ne soient aujourd'hui pas taxés, que le kérosène reste le seul carburant polluant à ne pas l'être non plus et que les compagnies d'aviation ne paient pas de TVA sur les liaisons aériennes.

Prenons nos responsabilités en tant qu'élu-e-s et freinons cette fuite en avant du trafic aérien en instaurant des taxes qui prennent en compte les externalités négatives.

En 2018

17,7 millions de passagers (+ 1,9% par rapport à 2017)
187 162 mouvements d'avion (- 1,9% par rapport à 2017)
EasyJet représente 45% des parts de marché, Swiss 12%

En 2030

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

Depuis 10 ans

Le nombre de passagers a doublé pour atteindre 17,7 millions
Les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 63% entre 2002 et 2012
(en 2017 : 1,14 mio de tonnes)
Le nombre de vols commerciaux a augmenté de 23%
La consommation de kérosène a augmenté de 75%

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 – la 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 de l'aéroport

Le nombre de passagers à l'aéroport de Genève a doublé ces dix dernières années, dépassant désormais les 17,7 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 CO₂, 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.

Un développement du trafic aérien insensé pour 2030

L'orientation fixée pour l'aéroport de Genève, à savoir un développement à l'horizon 2030 basé sur des prévisions de trafic tablant sur 25 millions de passagers et 235 000 mouvements annuels, est à déplorer. Cette croissance conséquente des mouvements accentuera les externalités négatives de l'aéroport sans prendre en compte les intérêts des riverains et de la population genevoise.

Le directeur suppléant, chef de la division stratégie et politique aéronautique de l'OFAC (l'Office fédéral de l'aviation civile), confirme lors de son audition que l'infrastructure genevoise doit répondre à la demande. Il précise que cette demande est un pronostic et non pas un but en soi. Toutefois, il explique qu'il est réaliste de s'attendre, à l'horizon 2030, à avoir environ 25 millions de passagers et 235 000 mouvements d'aéronefs. Par rapport à l'aéroport de Bâle, par exemple, il explique que l'année prochaine on aura atteint la demande telle que pronostiquée à l'horizon 2022. Donc à ce niveau-là, les pronostics sont assez réalistes, voire même conservateurs.

Des magistrats communaux s'opposent au développement prévu.

En 2015, 44 communes riveraines françaises, vaudoises et genevoises ont adressé une lettre 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, l'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, dans les huit dernières années, les nuitées n'ont augmenté que de 1,5% et dans la dernière douzaine d'années de 20%. Les vols low cost, qui augmentent les courbes de bruit et limitent les droits à bâtir, n'ont que peu d'impact sur le tourisme. Les gens vont même ailleurs pour s'amuser et dépenser.

En outre, les pertes foncières sont énormes. La commune de Bellevue par exemple est 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 pour l'aéroport de Genève et se déplacent même vers le lac. Son magistrat étant médecin, il est inquiet pour 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 situées 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 doute que l'évolution de l'aéroport soit réellement justifiée.

La maire de Satigny explique qu'il y a souvent moins de six heures sans avion à cause des retards de vol. L'initiative est importante pour ses habitants car elle met en avant le terme d'équilibre. Avec la perspective de 25 millions de passagers d'ici 2030, on peut se demander si les nouveaux passagers dès aujourd'hui ne coûtent pas plus que ce qu'ils ne rapportent.

A Versoix également, il est souvent remarqué 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.

Les représentants communaux sont extrêmement inquiets de la croissance de l'aéroport qui fait que, malgré la promesse des avancées technologiques et un meilleur remplissage des avions, le bruit est en augmentation. Il faut mettre un cadre autour du développement de l'aéroport, qui doit être raisonnable.

La santé des riverains menacée

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 (l'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 cardiovasculaires 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, explique que le bruit est un facteur de stress majeur et doit être contrôlé. Le bruit perturbe le sommeil. 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). La manière dont est perturbé le sommeil dépend de beaucoup de variables. De nombreuses 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 due à 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. l'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. Le sommeil est perturbé avec parfois des microréveils.

En audition, M. Philippe Royer, directeur du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), rappelle qu'une étude concernant 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 air de plus en plus irrespirable, causant de nombreuses maladies

Nocivité des principaux polluants physico-chimiques :

- particules fines et ultrafines (PM10 et PM2.5) toxiques, cancer
- dioxyde d'azote (NO₂) irritant, maladies respiratoires, décès, eutrophisation des sols
- ozone (O₃) irritant, maladies respiratoires, fatigue, décès
- suies

Les effets de la pollution de l'air 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 passera 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 également 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 km², pour une population de 500 000 habitants en croissance continue depuis de nombreuses années.

La population a de la peine à trouver un logement 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.

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 ».

En audition, M. Philippe Royer, directeur du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), a précisé les éléments liés à l'aménagement du territoire et les aspects de construction de logements. Ces mécanismes sont propres à l'OPB (l'Ordonnance sur la protection contre le bruit), qui découle de la LPE (la 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 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 pour les deniers publics.

Donc les communes subissent les conséquences du bruit, de la pollution de l'air et de la perte de valeur du foncier. Il faut savoir que pour une commune comme Versoix, 46% de son territoire construit, ou qui pourrait l'être, ne l'est plus à cause de l'aéroport. A Genthod il s'agit de 90% du territoire et à

Bellevue de 52%. Donc l'impact du développement de l'aéroport sur l'aménagement du territoire est énorme. Il y a une espèce de paralysie de l'aménagement et du foncier.

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'infiltrent dans les sols, les particules fines sont absorbées par la faune et la flore.

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 CO₂ ne cesse de croître dans le pays, on 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 ».

Des déplacements terrestres vers l'aéroport saturés

Une croissance de 17 millions à 25 millions de passagers en 2030 poserait également de graves problèmes en termes d'accès à l'aéroport. En effet, il

existe d'importantes externalités négatives dues aux nombreux déplacements des passagers et employés pour se rendre à l'aéroport et en 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 17,7 millions de passagers et plus de 200 entreprises travaillant sur le site, l'aéroport engendre de nombreux déplacements dont la majorité n'est pas faite 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.

Pour favoriser un véritable report modal vers des modes de transport plus durables et la tenue d'objectifs ambitieux concernant le transport des passagers mais aussi des employés jusqu'à l'aéroport, 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.

Taxons le kérosène et les billets d'avion !

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 comme le train. La bonne stratégie est donc de favoriser les alternatives à l'aviation, par le biais d'une taxe sur les billets d'avion. L'introduction d'une telle taxe devrait intervenir notamment dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. Sur le site myclimate.org, on peut calculer la taxe carbone du vol qu'on va prendre. Ces taxes ne sont pas très élevées. Par exemple, pour les 6 200 kilomètres qui séparent Genève de New York, la taxe est de 33 F en classe économie, de 63 F en business et de 99 F en première classe. Cette surtaxe n'est pas insurmontable pour quelqu'un qui a les moyens de se payer un vol de ce type. Ensuite, pour les 600 kilomètres qui séparent Genève de Barcelone, la surtaxe carbone est de 5 F en classe économie et de 6 F en business. Par rapport à ce qu'on dépense à Barcelone, ces montants sont peu

élevés. Une partie 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.

Une taxe sur le kérosène doit également être instaurée en Suisse et au niveau mondial. Aujourd'hui, le kérosène n'est pas taxé en Suisse tandis qu'il l'est au décollage d'un pays européen pour une destination européenne. Rien ne justifie d'exempter de taxe ce carburant polluant.

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

Pour toutes ces raisons, il est important de soutenir la M 2417 pour une meilleure protection de l'environnement de la part de l'aéroport de Genève qui est soumise au Grand Conseil et qui fait l'objet d'un rapport distinct.

Un contreprojet en trompe-l'œil

Le PLR a décidé de déposer un contreprojet à l'initiative 163 qui la vide de sa substance car il craint le vote populaire sur cette dernière. Il existe une différence fondamentale entre le contreprojet du PLR et l'initiative, c'est que l'initiative évoque un équilibre entre les besoins économiques, sociaux et culturels et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement, alors que le contreprojet enlève cette notion d'équilibre en évoquant seulement une qualité de la desserte aérienne qui réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale.

Or les besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale vont mener, comme indiqué dans la fiche PSIA, à 25 millions de passagers en 2030.

En outre, le contreprojet enlève les aspects environnementaux de l'initiative. Il les remplace par l'évocation du développement durable en accord avec sa mission en tant qu'aéroport et d'un besoin de la population en termes de desserte aérienne. Le contreprojet supprime ainsi les besoins de la population en termes de limitation des nuisances sonores et atmosphériques et de protection de l'environnement.

Lors de leur audition, les initiants ont indiqué qu'à leurs yeux un contreprojet n'est pas envisageable. Dans la mesure où l'initiative est déjà modérée et qu'elle cherche, de façon la plus simple possible, à lier le droit fédéral sur l'aviation civile et la limitation des nuisances, ils ont de la peine à comprendre comment ces préoccupations peuvent être prises en compte dans un contreprojet constitutionnel qui soit assoupli. Pour la CARPE, ce contreprojet entérine et ancre dans la Constitution la situation actuelle, ce qui ne les rassure pas, bien au contraire.

Les initiants indiquent, à propos de l'alinéa 1, qu'il est absolument évident qu'on parle d'un établissement public autonome.

Ils ajoutent à propos de l'alinéa 2, qui parle des « besoins de la population », que pour la CARPE il s'agit d'une formulation équivoque qui peut s'interpréter de manière très différente selon l'interlocuteur. Pour l'instant, l'aéroport répond avant tout aux besoins des compagnies aériennes et pas aux besoins de la population. Il faudrait mentionner la limitation des nuisances à cet alinéa.

Concernant l'alinéa 3, le contreprojet reprend en partie ce que dit l'initiative, mais il ne mentionne plus les nuisances spécifiques comme le bruit, la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, ce qui est problématique.

Concernant l'alinéa 4, les initiants expliquent que c'est une bonne chose de mentionner la convention d'objectifs, mais ils regrettent que le passage par le Grand Conseil ne soit pas mentionné. Par ailleurs, les communes sont aussi essentielles dans le processus.

Les représentants communaux contre le contreprojet

Les représentants communaux ne sont pas satisfaits de l'alinéa 2 du contreprojet qui prévoit que « l'Etat veille à ce que la qualité de la desserte aérienne réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale ». Ils considèrent qu'actuellement la pollution générée et les nuisances pour les gens habitant autour de l'aéroport deviennent telles qu'on doit clairement se poser la question d'une certaine qualité du transport aérien. La direction qu'a prise l'AIG avec le low cost doit être remise en question. Dans ce sens-là, trouver un équilibre entre l'aéroport, sa fonction économique et la qualité de vie des riverains est essentiel. On ne peut plus partir la fleur au fusil et se dire que l'aéroport grandit, qu'il fait vivre l'économie et qu'il donne du travail. Il y a une vraie question de fond qu'il faut se poser.

Concernant l'alinéa 3, ils remarquent que le but est de mettre en avant les enjeux économiques. Ils considèrent que c'est une rupture forte de l'équilibre

qui a été voulu dans l'IN 163 entre les besoins économiques et les questions de santé publique pour la population riveraine. Ils remarquent que dans ce contreprojet on dit qu'il faut se préoccuper de l'économie et de l'emploi et qu'il faut mettre cela en équilibre avec le développement durable. Ceux qui ont rédigé cela ne savent apparemment pas très bien ce qu'est le développement durable, puisque le développement durable comprend déjà les questions économiques et sociales. Donc finalement on dit que les questions économiques doivent s'équilibrer avec les questions économiques. Ce n'est vraiment pas la bonne terminologie qui est utilisée. Dans cet alinéa 3, l'expression « développement durable » devrait par exemple être remplacée par les notions de « protection de l'environnement » et de « promotion de la santé ».

A propos de l'alinéa 4, les représentants communaux expliquent qu'il s'agit d'une provocation que de retirer la mention des communes en se référant à la LAIG et en disant que les communes riveraines sont déjà impliquées puisqu'elles sont au Conseil d'administration de l'aéroport. Cela est tout à fait faux puisqu'il n'y a que deux communes qui sont au Conseil d'administration de l'aéroport, à savoir Meyrin et le Grand-Saconnex, étant donné que l'aéroport se situe sur leur territoire. Il n'empêche qu'il y a environ 20 communes qui sont riveraines de l'aéroport et du bruit qui est produit. Donc c'est une manière assez désagréable d'exclure les partenaires les plus proches de la population que sont les communes.

Rappel du vote en commission :

La présidente met aux voix le contreprojet à l'IN 163 du groupe PLR :

Oui :	7 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC)
Non :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Abstentions :	2 (2 MCG)

Le contreprojet du PLR est accepté.

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. 24 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 17,7 millions de passagers en 2018 et il est prévu 25 millions de passagers en 2030. Une partie de l'offre low cost suscite cette demande. Si la croissance continuait tel qu'aujourd'hui, il faudrait plutôt prévoir 32 millions de passagers 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 grandissante de la population.

C'est pourquoi nous vous engageons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à suivre la minorité de la commission et à refuser le contreprojet à l'initiative 163.

Date de dépôt : 12 février 2019

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

Rapport de M^{me} Isabelle Pasquier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Alors que les discussions en vue de la révision de la loi fédérale sur le CO₂ ont débuté mi-janvier au Conseil des Etats et qu'une prochaine mobilisation pour le climat est prévue le 15 mars, je remercie les initiants et les 14 450 personnes ayant signé cette initiative populaire qui nous donne l'occasion de débattre de la question du trafic aérien.

Car si l'infrastructure est située à Genève, l'aviation relève grandement de la compétence de la Confédération¹. La loi cantonale sur l'aéroport international de Genève (AIG) n'accorde au Grand Conseil guère plus qu'une compétence de caisse enregistreuse. Elle ne donne formellement au parlement que la tâche d'approuver les états financiers et le rapport de gestion annuel de l'aéroport². Ce qui explique sans doute pourquoi les constituants ont omis de mentionner l'AIG dans la Constitution cantonale. Mais c'est d'autant plus absurde que l'hypothétique traversée du lac a, elle, droit à son article ! Un manquement que l'initiative et son éventuel contreprojet visent à combler.

Le débat qui a eu lieu en commission de l'économie fin 2018 et qui se tiendra au Grand Conseil fin février-début mars est donc important : il débouchera sur une proposition de modification de la Constitution, qui devra encore passer devant le peuple. Nous avons le choix de proposer l'original – une initiative juste et raisonnable, portée par les associations de riverains et de protection de l'environnement soucieuses de renforcer la cohérence entre les politiques publiques cantonales et l'aéroport – seul, ou flanqué d'un contreprojet bâclé, trompeur, dangereux et élaboré sans vision ; son auteur ne croyant pas à la possibilité de réduire les nuisances, il préfère les enterrer !

¹ Art. 87 de la Constitution fédérale (RS 101).

² Art. 38 de la LAIG (H 3 25). Le Grand Conseil est aussi compétent en cas d'extension liée au domaine foncier (art. 33).

Conscient des enjeux vitaux pour la population riveraine et la protection de l'environnement, le groupe des Verts a œuvré en commission pour proposer un contreprojet législatif proche de l'esprit de l'initiative. Mais ce travail de concertation a échoué et le contreprojet du PLR non amendé a été privilégié.

Le groupe des Verts vous invite donc à le refuser.

Permettez-moi de rappeler le contexte et les enjeux, puis de préciser les défauts du contreprojet.

1. Rappel du contexte de l'initiative

L'initiative constitutionnelle « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève » a été lancée en 2016 par un collectif de citoyennes et citoyens inquiets du développement effréné du trafic aérien et de son impact sur leurs conditions de vie et sur l'environnement.

Il faut se souvenir qu'en 2015, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a publié une étude sur les prévisions de croissance de l'aéroport international de Genève (AIG)³. **Une étude alarmante pour la population riveraine, puisqu'elle annonce 25 millions de passagers en 2030. Soit une croissance de 78% en 17 ans.** Concrètement, cela veut dire une moyenne de **650 vols par jour à l'horizon 2030, soit un vol toutes les 90 secondes, 18 heures sur 24.**

Les initiants ne souhaitent pas un « grounding » de l'aéroport, ils reconnaissent l'importance pour la Genève internationale et la vie économique du canton. **C'est l'essor des vols à bas coût qui est questionné.**

« Notre consommation de vols est très élevée (...), il est évident qu'il faut une discussion sociétale sur le besoin de voyages d'agrément ». Cette réflexion... c'est le directeur de l'AIG, André Schneider, qui l'a partagée avec la Tribune de Genève lors de la publication des résultats de l'aéroport pour 2018⁴ ! Preuve que l'idée fait son chemin.

Les riverains ne veulent pas faire les frais du développement du trafic aérien prôné par l'OFAC. Considérant l'emplacement urbain du tarmac, ils demandent que **l'impact de cette croissance sur la population riveraine et sur l'environnement soit véritablement mis dans la balance.** Ils appellent à « la recherche d'un équilibre entre son importance pour la vie économique,

³ Annexe 2 en lien sur la page de l'OFAC

<https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/plan-sectoriel-de-l-infrastructure-aeronautique--psia-/fiches-par-installations/fiches-par-installation-d---g/geneve--protocole-de-coordination.html>

⁴ <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Comment-calmer-notre-faim-de-voyages-en-avion/story/23773647>

sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement ».

Considérant que **50 000 personnes sont touchées par le bruit des avions** et que les gaz à effet de serre émis par le secteur aéroportuaire dans le canton ont augmenté de 63% en 10 ans (2002-2012)⁵, les initiants questionnent les pronostics de croissance de 78% des passagers et de 85% du fret (2013-2030). **Les initiants ont réfléchi à un texte qui donne plus de voix à la population riveraine tout en respectant le cadre contraignant, considérant que l'aviation est en grande partie du ressort de la Confédération.**

2. Rappel des enjeux

- **Croissance du trafic** : 5 millions de passagers en 1985, 8 millions en 2003, 17 millions en 2018 et une prévision à 25 millions de passagers en 2030. « Cette prévision de 25 millions n'est pas un objectif », ont déclaré la bouche en cœur le conseiller d'Etat en charge des transports, le directeur de l'AIG et l'auteur du contreprojet. Mais le directeur suppléant de l'OFAC est formel, « **ces pronostics sont réalistes, voire même conservateurs** »⁶. L'Office fédéral de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'AIG. Il a une « vision unique de l'activité aéroportuaire devant "répondre à la demande du marché" (qui) n'est pas acceptable » de l'aveu même du Conseil d'Etat⁷. Les propos de l'OFAC étaient limpides et montrent clairement les intentions de la Confédération : « l'aéroport doit répondre à la demande », « il ne peut pas limiter », « l'aéroport doit accommoder tous les vols qui sont demandés » et concernant l'épineuse question des vols de nuit, « il n'est pas possible de toucher aux heures d'ouverture » de la piste⁸.
- **Pollution sonore** : « Le bruit des avions a des effets sur la santé publique. Le bruit stresse et rend malade. » « Les sons indésirables (...) peuvent porter atteinte au bien-être physique et psychique » selon le directeur du service cantonal de l'air et du bruit (SABRA), M. Royer⁹. « Le bruit est un facteur de stress majeur et doit être contrôlé. Le bruit perturbe le sommeil », a complété le responsable du centre du sommeil des HUG M. Ibanez. Les

⁵ Plan climat cantonal 2030, page 20.

⁶ PV 20 de la commission de l'économie du 10.12.18, page 5.

⁷ Point presse du Conseil d'Etat du 17.11.18 en lien avec PSIA

<https://www.ge.ch/document/point-presse-du-conseil-etat-du-17-octobre-2018>

⁸ PV 20 de la commission de l'économie du 10.12.18, pages 8 et 9.

⁹ PV 156 de la commission de l'économie (page 7). A relever que les auditions de M. Royer, directeur du SABRA, et de M. Ibanez des HUG ne sont simplement pas mentionnées dans le rapport de majorité IN 163-B, ce qui est inadmissible.

personnes qui ont une insomnie ont 45% de plus de risques d'avoir des problèmes cardiovasculaires. Ce médecin a encore ajouté que le bruit perturbe l'apprentissage. On parle ici de quelque 50 000 riverains impactés et d'un quart des élèves du primaire du canton.

- Le bruit est d'autant plus pénible qu'il se poursuit jusqu'à minuit et n'offre qu'un répit de 6 heures sur 24. Les auditions ont montré que l'aéroport peine à limiter les mouvements nocturnes.
- **Pollution de l'air** : 3 000 personnes meurent prématurément des suites de la pollution de l'air en Suisse, soit 5% des décès¹⁰. A Genève « la qualité de l'air n'est pas satisfaisante », indique le site de l'Etat de Genève. Le centre-ville est particulièrement touché, évidemment, mais aussi le secteur aéroportuaire.
- **Coûts externes** : ces conséquences ont un coût. Une étude des impacts de l'aéroport sur la santé a été menée pour l'Etat en 2016 ; elle a évalué l'impact financier de l'aéroport à 50 millions de francs, considérant les coûts liés à la santé pour le bruit et la qualité de l'air¹¹. La Confédération chiffre, elle, à 1,2 milliard de francs les dommages et coûts externes engendrés par l'aviation civile en Suisse¹².
- **Pertes foncières** : les représentants des communes dénoncent l'impact sur la valeur foncière des terrains englobés dans la zone touchée par le bruit, sur l'aménagement du territoire et leur développement. 90% de la commune de Genthod ne pourrait plus être construit si les exigences étaient appliquées.¹³ Ils ont aussi déploré être très peu représentés dans les instances décisionnelles. 22 communes sont concernées : seules deux ont une place au conseil d'administration de l'aéroport.
- **Impact sur l'environnement et le climat** : l'aéroport sera la source numéro une de CO₂ en 2030 selon les prévisions du canton. En proportion, il passe de 25% à 40% en 2030. Ceci s'explique par le fait que, contrairement aux autres modes de transport et aux autres secteurs (économie et habitat), il n'est pas soumis à des objectifs de réduction. Ni objectifs ni taxes, d'ailleurs.

¹⁰ Brochure Pollution de l'air et santé de l'OFEV, page 9

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/air/publications-etudes/publications/pollution-de-l-air-et-sante.html>

¹¹ PV 16 de la commission de l'économie du 13.11.2018, page 15.

¹² <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/bases-et-donnees/couts-et-benefices-des-transports.html>

¹³ PV 20 de la commission de l'économie du 10.12.18, audition des maires.

- Les valeurs limites fixées dans la législation fédérale relative à l'environnement sont régulièrement dépassées et la Confédération s'en accommode.
- **Compétence** : l'AIG est un établissement autonome de droit public mais la politique aéronautique relève de la compétence de la Confédération. Les cantons « participent aux décisions dans la mesure où ils sont concernés et leurs préoccupations doivent être prises en considération »¹⁴. Les communiqués de presse du Conseil d'Etat en lien avec l'élaboration de la fiche « Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique » montrent que le canton doit lutter pour se faire entendre auprès de la Confédération, qui privilégie la demande du marché à la protection de la population et de l'environnement.

« Le Conseil d'Etat souhaite qu'une meilleure collaboration soit mise en place entre la Confédération, le canton et l'aéroport pour renforcer le suivi de l'évolution des courbes de bruit tout en assurant une meilleure transparence des informations au public, et plus particulièrement aux populations riveraines. Ces mécanismes figurent actuellement dans la fiche comme "non liant(s) pour la Confédération", ce que Genève regrette. »¹⁵

De leur côté, les conseillers administratifs communaux auditionnés ont indiqué qu'ils se sentent négligés et délaissés. Un exemple : ils ont pris position lors de la consultation en lien avec PSIA mais n'ont jamais eu de réponse de la part de la Confédération.

Pour conclure ce rappel des enjeux, l'extrait d'un point presse du Conseil d'Etat particulièrement éclairant, **qui met en évidence les déséquilibres des forces en présence** : entre la Confédération et le canton d'une part, mais aussi entre le marché et la protection de la santé et de l'environnement d'autre part :

« Le Conseil d'Etat estime que la vision unique de l'activité aéroportuaire devant "répondre à la demande du marché" n'est pas acceptable, notamment pour un aéroport urbain comme Genève. Ce principe (...) permet de justifier que les valeurs limites fixées dans la législation fédérale relative à l'environnement soient dépassées. » ¹⁶

¹⁴ Rapport du Conseil d'Etat IN 163-A, page 4, citant la politique aérienne de la Suisse 2016.

¹⁵ Communiqué du Conseil d'Etat du 14 mars 2018

<https://www.ge.ch/document/communiqué-du-conseil-etat-du-14-mars-2018>

¹⁶ Idem note 6.

3. Position sur le contreprojet proposé

Tout d'abord sur la forme, il convient de préciser que les travaux ont été menés dans une certaine précipitation liée aux délais et que le contreprojet proposé est un projet PLR qui a été adopté sans modification. Tant l'UDC que les Verts ont présenté des contreprojets complémentaires, mais la recherche d'un compromis commun n'a pas été retenue.

L'auteur du contreprojet, Jacques Béné, a tenu des propos qui éclairent sa démarche : « Ils (le PLR) ne veulent pas laisser croire à la population que, parce qu'elle vote cette initiative, cela va changer quelque chose. » « Ce serait mentir à la population que de dire qu'il va y avoir une diminution des nuisances. »¹⁷

Il a visiblement été sourd à l'appel à l'aide des élus communaux qui sont venus dénoncer leurs conditions de vie et s'étonner qu'on privilégie un « besoin » d'escapade aérienne, mais qu'on ne reconnaisse pas leurs besoins vitaux (constitutionnels) d'évoluer dans un environnement sain. Et leur proposition de recadrer le développement des vols low cost.

Son contreprojet n'est **pas le fruit d'une réflexion** sur le cadre et le développement de l'AIG, mais **la volonté de combler le manque identifié** par les initiants et ancrant le trafic aérien dans la Constitution. **Il bétonne le développement actuel et affaiblit nos autorités cantonales qui cherchent à faire entendre aux fonctionnaires bernois le caractère urbain particulier de notre aéroport. C'est donc un contreprojet dangereux.**

Le PLR s'est appliqué à vider la proposition des initiants de tout contenu. Sur certains points, il va même moins loin que le droit existant (LAIG). Il édulcore tout ce qui a trait à la diminution des nuisances et de l'impact sur l'environnement (alinéa 2). **La notion de « protection de l'environnement », présente tant dans la loi que dans l'initiative, est effacée. Gommée aussi toute référence aux autorités communales présentes dans l'initiative (alinéa 4).** Les magistrats communaux qui sont venus présenter leur position à deux reprises et en nombre, dont des élus de l'Entente, apprécient.

– ***A la volonté des initiants*** de rechercher un « équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale, culturelle de l'aéroport et les nuisances pour la population et l'environnement » préconisé par l'initiative...

...***le contreprojet oppose*** la nécessité de « répondre aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale ». Le besoin étant ici réduit à une nécessité ou un choix de déplacement.

¹⁷ PV 17 de la commission de l'économie du 19.11.18, pages 13 et 15.

Et il supprime le point visant à limiter les nuisances qu'il estime acquis et lui préfère la notion équivoque de « qualité de la desserte ».

- ***A la volonté des initiants*** de renforcer la prise en compte des politiques publiques connexes telles que la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et la promotion de la santé citées par l'initiative...

...***Le contreprojet répond*** qu'il respecte le droit fédéral et veille à éviter les zones de conflits entre le canton et la Confédération.

D'autant plus absurde que l'initiative a été jugée conforme au droit international, fédéral, intercantonal et cantonal¹⁸.

4. Conclusion

Le contreprojet fait prédominer la demande du marché – confortant ainsi la position actuelle de l'AIG et de l'OFAC qui a conduit à cette explosion du nombre de passagers et de vols qui nuit à la santé de près d'un résident sur dix du canton.

Le contreprojet conforte la prédominance des enjeux économiques dans l'orientation de l'aéroport, alors que sur ce point, même le Conseil d'Etat l'a déploré, « la vision unique (de l'OFAC) de l'activité aéroportuaire devant "répondre à la demande du marché" n'est pas acceptable »¹⁹. **L'esprit des initiants est justement d'équilibrer les besoins de l'économie avec les besoins de la société civile et les enjeux environnementaux.**

Le contreprojet bafoue les problèmes vitaux relayés en commission par les conseillers administratifs des communes riveraines et les représentants des associations environnementales.

Alors :

OUI, l'initiative est compatible avec le droit fédéral.

OUI, l'initiative considère que la croissance du trafic aérien doit être pondérée avec les politiques publiques connexes.

OUI, l'initiative donne à l'Etat la responsabilité de prendre des mesures pour limiter les nuisances résultant du trafic aérien.

OUI, l'initiative vise à renforcer la position du canton et des communes à qui l'AIG devra rendre des comptes.

¹⁸ Arrêté du Conseil d'Etat du 28 juin 2017 sur l'IN 163.

¹⁹ Idem note 6.

NON à un contreprojet qui renforce la vision consistant à répondre aux besoins de déplacement sans considérer les effets induits sur la population riveraine.

NON à un contreprojet qui supprime toute référence à la protection de l'environnement.

OUI à une initiative qui invite chacune et chacun à réfléchir à l'impact que peut avoir sa consommation de voyages sur les riverains, l'environnement et le climat, et à ne pas envisager son déplacement uniquement en termes de coûts et de temps, mais également en termes d'impact global.

Sa demande est légitime. Elle est réclamée par la population et j'espère qu'elle sera entendue aujourd'hui.

Les Verts appellent à présenter l'initiative sans contreprojet.

Approche comparée IN 163, contre-projets étudiés par la Commission de l'économie et la loi existante.

AI	Initiative 163 constitutionnelle CARPE	Contre-projet constitutionnel PLR	Contre-projet législatif Vert (non déposé)	L AIG Droit existant
1	L'aéroport international de Genève est un établissement de droit public	Genève Aéroport est un établissement autonome de droit public.	Ajouter autonome	<p>Chapitre 1 : Dispositions générales</p> <p>Art. 1 Principe Etablissement</p> <p>1 La gestion et l'exploitation de l'aéroport sont confiées, dans les limites de la concession fédérale, à un établissement de droit public appelé « Aéroport international de Genève ».</p> <p>Personnalité juridique</p> <p>2 L'établissement est autonome et jouit de la pleine personnalité juridique.</p>
2	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	Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat veille à ce que la qualité de la desserte aérienne réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale.	<p>Art. 2 Mission</p> <p>1 L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations en considérant sa situation urbaine et en offrant, au, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs.</p> <p>2* (ci-dessous)</p> <p>3 Son apport au développement économique répond en premier lieu aux besoins de la Genève internationale et des entreprises établies dans la région.</p>	<p>Art.2 Mission</p> <p>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.</p> <p>2 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.</p>
3	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	L'Etat prend les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, dans le respect du droit supérieur, tout en visant un équilibre entre les enjeux économiques, le développement des emplois et les exigences d'un développement	<p>2 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de</p>	<p>Art.2 Mission</p> <p>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.</p> <p>2 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et</p>

		durable en accord avec sa mission.	l'environnement et veille à diminuer dans la mesure de ses compétences, les nuisances dues au trafic aérien, en particulier le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.	culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.
Chapitre II Gestion				
4	L'aéroport de Genève rend compte aux autorités cantonales et communales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés puis mis en œuvre au regard des limites définies 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	Genève Aéroport rend compte aux autorités cantonales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés, puis mis en œuvre en lien avec la Confédération. Au début de la législature, une convention d'objectifs est signée entre le Conseil d'Etat et Genève Aéroport.	<p>Art. 7 Convention d'objectifs (nouveau)</p> <p>¹Le Conseil d'Etat et l'AIG signent, dans l'année qui suit chaque nouvelle législature, une convention d'objectifs contraignante.</p> <p>²Le Conseil d'Etat rend annuellement compte au Grand Conseil sur la mise en œuvre de la convention d'objectifs.</p> <p>Art. 8 Conseil d'administration (non changé)</p>	<p>Art. 7 Conseil d'administration</p> <p>Art.38 Compétences du Conseil d'Etat</p> <p>¹ Les budgets d'exploitation et d'investissement adoptés par le conseil d'administration sont transmis au Conseil d'Etat, avant le 15 décembre de chaque année, pour approbation. Ils sont accompagnés de rapports explicatifs.</p> <p>² Les états financiers ainsi que le rapport de gestion annuel sont remis au Conseil d'Etat, dans les délais prescrits par celui-ci, afin que ce dernier présente au Grand Conseil le projet de loi relatif à leur approbation.</p>
Chapitre III Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien				
			<p>Art. 23 Buts en général</p> <p>¹ La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines, les associations de protection de l'environnement, les associations de riverains et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes.</p> <p>² Elle veille à ce que l'établissement tienne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement conformément à l'article 2, alinéa 2.</p>	<p>Art. 23 Buts en général</p> <p>¹ La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines, les associations de protection de l'environnement et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes.</p> <p>² Elle veille à ce que l'établissement tienne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement conformément à l'article 2, alinéa 2.</p>

			<p>tienne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement et des contraintes liées à son caractère urbain, conformément à l'article 2, alinéa 2.</p> <p>³ Elle donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport et du trafic aérien a Genève.</p> <p>⁴ Elle présente chaque année au Conseil d'Etat et au conseil d'administration un rapport sur ses activités.</p> <p>⁵ Le Conseil d'Etat rend annuellement compte au Grand Conseil sur ses conclusions</p>	<p>³ Elle donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport</p> <p>⁴ Elle présente chaque année au conseil d'administration un rapport sur ses activités.</p>
--	--	--	--	--

Date de dépôt : 12 février 2019

RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

Rapport de M^{me} Jocelyne Haller

Mesdames et
Messieurs les députés,

Un contreprojet pour vider l'initiative 163 de sa substance

Le 22 février 2018, le Grand Conseil refusait l'initiative 163 par 57 voix contre, 31 voix pour et 1 abstention. Il recommandait dans la foulée de ce vote de lui opposer un contreprojet avec un score quasi équivalent : 56 oui, 30 non et 1 abstention. L'objet était renvoyé à cette fin à la commission de l'économie.

Une décision d'opposer un contreprojet à l'initiative 163 est étonnante si l'on considère la « modestie » de la teneur du texte déposé par la Coordination régionale pour un Aéroport urbain Respectueux de la Population et de l'Environnement (CARPE). Atténuer ce texte – car il n'y a pas d'autre ambition à la proposition du contreprojet – n'aboutit à rien d'autre que vider l'initiative de sa substance.

C'était encore trop

Rien de subversif dans l'initiative, en somme ! Et pourtant ces objectifs mesurés, indubitablement inscrits dans l'intérêt de la population, soucieux de la recherche d'un équilibre entre le développement économique et la limitation des nuisances, n'ont pas plus trouvé grâce aux yeux d'une majorité de la commission de l'économie qu'ils n'ont réussi à convaincre le Grand Conseil.

De retour en commission de l'économie, l'initiative, après quelques auditions, s'est vu révéler le texte du contreprojet qui lui était opposé. La minorité a pu alors prendre la mesure de la tactique mystificatrice en œuvre. Au cours des travaux en commission, d'aucuns ont tenté de réduire les aspirations des défenseurs de l'initiative à une attitude passiviste, à un refus des progrès de la technique. C'est tout juste s'ils ne les accusaient pas de vouloir réintroduire « le train à vapeur ». Des sarcasmes, des procès d'intention, des effets rhétoriques discutables qui n'étaient qu'une manière inélégante de tourner en dérision la préoccupation des initiants pour affaiblir un texte

d'initiative frappé au coin du bon sens et ayant de très fortes chances de toucher le corps électoral.

Un contreprojet pour faire comme si

S'il observe le contreprojet, le lecteur pressé pourrait avoir l'impression que les mots y sont, et que par conséquent le sens d'origine perdure. Or il n'en est rien. Les mots ont été déplacés et la signification du texte en ressort modifiée. Ce qui permet aux tenants du contreprojet d'affirmer qu'ils ont tenu compte des préoccupations des initiants et qu'ils ont reformulé le texte sans procéder à de grandes modifications. *« Ils insistent sur certains points qui paraissent être trop contraignants sans l'être vraiment. »*

Or, à considérer le contreprojet avec quelque attention, on ne peut que constater que le sens de l'initiative est profondément altéré et que ses ambitions premières sont affaiblies au point de réduire ce processus démocratique à peu de chagrin. Le tableau synoptique joint en annexe no 1 démontre explicitement comment le déplacement d'un mot dans un paragraphe peut en altérer le sens.

Ainsi, exit la volonté d'inscrire dans notre législation un principe constitutionnel qui garantisse *« que 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 »*. Exit encore l'injonction qui commande 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 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 »*. A ces buts se rajoutait de surcroît la préoccupation de fixer les moyens d'assurer le suivi de ces exigences par la remise d'un rapport à l'attention du Grand Conseil *« relatif aux actions entreprises et principaux objectifs à moyen et long terme »*.

En revanche, grâce à un toilettage qui se veut rassurant, le contreprojet s'éloigne subrepticement du texte de l'initiative tant sur le fond que sur la forme.

Il introduit un pléonasme à l'alinéa 1 de son article 19. Il y indique que l'AIG est un établissement de droit public **autonome**. Or la loi sur l'organisation des institutions de droit public (LOIDP) (A 2 24) stipule clairement en son article 4, alinéa 1 :

« Au sens de la présente loi, les termes ci-dessous sont définis comme suit :

- a) *Institution de droit public : entité **autonome** décentralisée créée pour effectuer des tâches d'intérêt général et instituée par la législation cantonale ; »*

Cet ajout est par conséquent superfétatoire. Il laisse surtout à penser qu'en ne l'introduisant pas dans le texte de l'initiative, les initiants attendaient à l'autonomie de l'AIG, alors que celle-ci est comprise dans le vocable « institution de droit public ».

Ensuite, à l'alinéa 2 est rajoutée la mention de la qualité de la desserte aérienne pour autant qu'elle réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale. Ce qui relativise la problématique des besoins de la population, des besoins que l'on peut créer, inciter à se développer, etc. Ce qui ne correspond pas forcément à l'intérêt de la population.

Cette reformulation de l'alinéa 2 supprime en revanche la pierre angulaire de ce texte, à savoir la recherche d'équilibre entre le développement de l'AIG et l'intérêt de la population.

Pour ce qui est de l'alinéa 3, il apparaît que la limitation des nuisances a été supprimée. Selon les tenants du contreprojet « *pour la simple et bonne raison qu'elle existe déjà dans le dispositif cantonal Pact'Air et parce que la fiche PSIA s'attache aussi à contenir et entend bien limiter ces nuisances dans le cadre des mesures qui seront prises tant au niveau de l'aéroport lui-même que des contraintes qui seront imposées par la Confédération* ».

Ensuite, toujours à l'alinéa 3, a été rajouté l'équilibre entre les enjeux économiques, le développement des emplois et les exigences d'un développement durable en accord avec la mission de l'aéroport. Soit une manière de noyer le poisson, en expurgeant le texte de la mention des 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.

Enfin, concernant l'alinéa 4, le contreprojet laisse apparaître clairement la volonté des opposants à l'IN 163 de ne pas inscrire une base constitutionnelle à l'AIG et à la maîtrise de son développement.

Elle apparaît à l'évidence au travers de ce qui suit : « *ils ont considéré qu'une convention d'objectifs signée en début de législature entre le Conseil d'Etat et l'AIG permettrait de garantir le contrôle de l'Etat sur les objectifs qui seraient astreignants. Il explique que le simple fait que le Conseil d'Etat soit derrière ces conventions d'objectifs paraît suffisant par rapport à la volonté des initiants* ».

Un instrument de planification contre un principe constitutionnel

C'est le marché de dupes systématiquement avancé par les tenants du contreprojet pour s'opposer à l'inscription d'une base constitutionnelle au contrôle du développement de l'aéroport de Genève (AIG). Dès le début de l'examen de l'IN 163, ses opposants n'ont eu de cesse d'affirmer qu'une base constitutionnelle n'était pas nécessaire et que le Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique (PSIA) était d'ores et déjà de nature à répondre aux préoccupations des initiants et que les progrès techniques viendraient naturellement réduire les nuisances sonores et les pollutions diverses.

Le magistrat chargé des infrastructures est venu déclarer que le Conseil d'Etat veillerait à traduire les éléments principaux de la fiche PSIA dans des mesures concrètes. M. Dal Busco précisant que le gouvernement entendait anticiper la conclusion d'une nouvelle convention d'objectifs avant même son échéance. *« Il termine en déclarant qu'ils estiment qu'au travers de ces documents, la concrétisation du cadre deviendra suffisamment précise et contraignante pour s'abstenir d'inscrire dans la Constitution les éléments soulevés par les initiants. »*

Là, la rapporteuse de minorité tient à relever que l'établissement d'une convention d'objectifs – qui précisément traduit une volonté politique et le cahier des charges d'un établissement public autonome – ne s'oppose en rien à l'inscription d'un principe constitutionnel qui définit les principes fondamentaux et le cadre qui régissent la politique en question.

Un avenir préoccupant, une obligation de contenir

Aux yeux des initiants et de ceux qui ont signé ou qui soutiennent l'IN 163, la fuite en avant n'est pas une option. La responsabilité des autorités est engagée. Elles doivent prendre aujourd'hui des dispositions pour éviter d'avoir à terme à déplorer de n'avoir pas maîtrisé le développement de l'AIG.

Pour rappel, comme cela a été abondamment développé dans le premier rapport de la commission (IN 163-A) et dans le rapport de majorité dans la foulée duquel se situe le présent rapport, les projections de développement du trafic aérien à l'horizon 2030 sont particulièrement alarmantes : un avion toutes les 90 secondes durant 18 heures sur 24 (voire plus en cas de dépassement des limites horaires), une augmentation de passagers estimée à 26 millions par année. Ceci alors que les abords de l'AIG sont d'ores et déjà saturés. Il faut encore évoquer le plan de climat 2030, qui a été validé par le Conseil d'Etat en novembre 2015. Ce dernier indiquait clairement que dans 13 ans, 40% de la totalité de la pollution cantonale serait produite par la seule activité aéroportuaire.

Tout le canton et les régions limitrophes sont impactés par cette pollution et les nuisances générées par l'AIG. Ses incidences sur le climat sont importantes et nécessitent absolument la mise en place de mesures pour agir en amont.

13 communes genevoises sont particulièrement les plus touchées, ce qui représente environ 65 000 personnes qui voient leur existence perturbée par la proximité de l'AIG et leur santé affectée par les nuisances multiples générées par le trafic aérien. Il est à cet égard intéressant de prendre connaissance du document très éloquent remis par l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG), qui recense les effets sur la santé de ce genre de nuisances. (Voir le document joint en annexe no 2.)

Une initiative ni de gauche, ni de droite

De l'audition des magistrats de plusieurs communes impactées par les nuisances de l'AIG, il apparaît que l'initiative 163 n'est manifestement pas un texte partisan, marqué à gauche ou à droite. Les magistrats des communes auditionnées se situent de toutes parts de l'échiquier politique. Il en ressort fortement la perception que c'est un texte qui vise à préserver les intérêts de la population et à prioritairement la protéger des nuisances à court et moyen termes consécutives à l'activité de l'AIG.

Les magistrats en question ont déploré que les communes qui sont sous l'axe de décollage des avions ne soient pas mieux entendues parce qu'au fond ce sont elles qui subissent les nuisances, le bruit et la pollution. Ils ont relevé que l'enveloppe de bruit augmente d'année en année, ce qui est inacceptable.

Ils ont aussi fait valoir que les communes subissent les conséquences du bruit, de la pollution de l'air et de la perte de valeur du foncier. Ils indiquent par exemple que pour une commune comme Versoix, 46% de son territoire construit, ou qui pourrait l'être, ne l'est plus à cause de l'aéroport. A Genthod il s'agit de 90% du territoire et à Bellevue de 52%. Donc l'impact du développement de l'aéroport sur l'aménagement du territoire est énorme. Il y a une espèce de paralysie de l'aménagement et du foncier.

Les magistrats soulèvent la problématique de la confusion entretenue entre les besoins de la population et la demande. La demande est très souvent créée par le marché aérien lui-même pour maximiser ce modèle d'affaires dans un système où il y a relativement peu de taxes. Les redevances et les taxes d'utilisation sont très basses et les mesures de protection de l'environnement sont plus basses que pour les autres moyens de transport.

Enfin, ils font remarquer que lorsque l'on évoque une surtaxe de bruit, en précisant que son utilisation est vouée à l'assainissement des habitations, il faut

remarquer que si le concept peut revêtir du sens, il ne faut pas oublier que cet investissement dans l'insonorisation des bâtiments protège du bruit uniquement quand on est enfermé chez soi. Donc cette surtaxe bruit n'est pas efficace si l'on ambitionne simplement de pouvoir vivre les fenêtres ouvertes ou de passer du temps à l'extérieur.

La croissance du trafic aérien n'est pas une fatalité

La croissance continue de l'aéroport et du trafic aérien n'est pas inéluctable. Les habitudes de voyage par avion prises ces dernières années (low cost) peuvent être modifiées. Il faut indubitablement repenser le prix des billets d'avion. Il n'est pas concevable, pas acceptable qu'un aller simple pour Barcelone, Berlin ou Londres coûte quasiment le même prix qu'un aller-retour demi-tarif Genève-Berne.

Les autorités et ce parlement doivent prendre leurs responsabilités. En 2030, lorsque les projections de la fiche PSIA seront réalisées, il fera nettement moins bon vivre à Genève. Les zones à proximité de l'AIG ou situées dans l'axe du trafic aérien seront sinistrées et leur valeur immobilière obérée par les restrictions de construction, de rénovation, etc.

Alors oui, il nous incombe, il vous incombe aujourd'hui de prendre la responsabilité et l'engagement de préserver un équilibre entre le développement économique de l'AIG et l'intérêt de la population. C'est pourquoi, Mesdames et Messieurs les députés, la rapporteuse de 3^e minorité vous invite à soutenir l'initiative 163 et à refuser le contreprojet.

Projet de contreprojet à l'IN 163 présenté par le PLR (Etat au 15.11.18)**Texte commenté V 15 11 18 IP**Modification de la Constitution genevoise

Chapitre III Tâches publiques

(…)

Section 8 Mobilité

(…)

Art. 191A Trafic aérien (nouveau)

1. Genève Aéroport est un établissement autonome de droit public.
2. Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat veille à ce que la qualité de la desserte aérienne réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale.
3. L'Etat prend les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, dans le respect du droit supérieur, tout en visant un équilibre entre les enjeux économiques, le développement des emplois et les exigences d'un développement durable en accord avec sa mission.
4. Genève Aéroport rend compte aux autorités cantonales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés, puis mis en œuvre en lien avec la Confédération. Au début de la législature, une convention d'objectifs est signée entre le Conseil d'Etat et Genève Aéroport.

Approche comparée IN 163 (CARPE) et projet de contre-projet :
Exigence IN repris dans le CP 2 texte indiqué en rouge

AI	IN 163	Contre-projet 163	IN	L AIG -> droit existant	Commentaires PLR	Commentaires Verts
1	L'aéroport international de Genève est un établissement de droit public	Genève Aéroport est un établissement autonome de droit public.		<p>Art. 1 Principe Etablissement "La gestion et l'exploitation de l'aéroport sont confiées, dans les limites de la concession fédérale, à un établissement de droit public appelé « Aéroport international de Genève ».</p> <p>Personnalité juridique 2 L'établissement est autonome et jouit de la pleine personnalité juridique.</p>	L'autonomie a été légalement consacrée le 10 janvier 1993 avec l'adoption de la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) H 3 25	Ok
2	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	Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat veille à ce que la qualité de la desserte aérienne réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale.		<p>Art. 2 Mission 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 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.</p>	<p>Nommer la qualité de la desserte aérienne permet de mettre l'accent sur la volonté de s'orienter vers une évolution qualitative et non quantitative. Mentionner la Genève internationale renforce considérablement le poids politique du texte. Par ailleurs, il n'est pas opportun de mentionner la limitation des nuisances. Le dispositif cantonal Pact'Air, et le PSIA s'attachent à les contenir</p>	<p>Non, sur ce point : leur proposition n'apporte rien : - Le terme qualité réfère à la desserte qui ne me semble pas s'opposer au quantitatif / low cost sous entendu dans le comm. Mais pourrait impliquer des vols réguliers ou autres qualité.... - il met sur le même pied les besoin loisirs (population), affaires (économie) et organisation internationale</p>

			<p>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.</p>	<p>L'Etat prend les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, dans le respect du droit supérieur, tout en visant un équilibre entre les enjeux économiques, le développement des emplois et les exigences d'un développement durable en accord avec sa mission.</p>	<p>Arr.2 Mission</p> <p>2 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement</p>	<p>et entendent à terme les limiter.</p> <p>La législation environnementale qui régit l'aéroport est principalement fédérale. Le projet de contre-projet offre donc l'avantage de respecter le droit supérieur en ancrant clairement la volonté de limiter les nuisances dans un esprit de développement durable tout en insistant aussi sur les enjeux économiques et le développement des emplois. Il évite des zones de conflits entre le canton et la Confédération.</p>	<p>Gain indiqué en rouge. Par contre la question de la protection de l'environnement est clairement minimisée, parce que englobée dans la notion de DD, avec mention de la prédominance des objectifs économiques</p>
3			<p>L'aéroport de Genève rend compte aux autorités cantonales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés puis mis en œuvre au regard des</p>	<p>Genève Aéroport rend compte aux autorités cantonales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés, puis mis en œuvre en lien avec la Confédération. Au</p>	<p>Art.38 Compétences du Conseil d'Etat</p> <p>¹ Les budgets d'exploitation et d'investissement adoptés par le conseil d'administration sont transmis au conseil d'Etat, avant le 15 décembre de chaque année, pour approbation. Ils sont accompagnés de rapports explicatifs. ² Les états financiers ainsi que le rapport de gestion annuel sont remis</p>	<p>Le projet de contre-projet est plus clair sur la gouvernance. Pour la représentation des communes, il s'en tient aux compétences actuelles de la LAIG (présence au CA des</p>	<p>Référence à la Convention d'objectifs (qui existe déjà). Il supprime contrôle par le GC et le lien aux autorités communales.</p>
4							

<p><i>limites définies 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</i></p>	<p><i>début de la législation, une convention d'objectifs est signée entre le Conseil d'Etat et Genève Aéroport.</i></p>	<p>au Conseil d'Etat, dans les délais prescrits par celui-ci, afin que ce dernier présente au Grand Conseil le projet de loi relatif à leur approbation.</p>	<p>communes riveraines). En ce qui concerne le rapport au Grand Conseil, il est ainsi évité de solliciter excessivement le législatif. Les représentants du Grand Conseil exercent déjà une surveillance. En revanche, en mentionnant la nécessité de rendre compte aux autorités cantonales, il laisse la possibilité au Conseil d'Etat d'exercer son influence via l'adoption d'une convention d'objectifs.</p>
--	--	--	---

Audition de l'ARAG annexe 2

Problèmes de santé et d'environnement causés par les nuisances du trafic aérien: bruit et pollutions

Bruit

Pour les riverains de l'aéroport et populations survolées, le bruit est la première nuisance, immédiatement perceptible. Le bruit des avions est particulièrement dérangeant et difficile à contrôler. Nous avons donc le pénible privilège d'être directement conscients des nuisances du trafic aéroportuaire. En effet, nous ne pouvons pas ignorer que les émissions sonores générées par les avions sont associées à des pollutions. Si la gêne causée par le bruit est en soi une atteinte à la santé, selon l'OMS (2018), le bruit excessif est aussi à l'origine de troubles du sommeil, pertes d'ouïe & acouphènes, troubles du développement et de l'apprentissage chez les enfants et adolescents, problèmes péri-nataux, stress et maladies cardiovasculaires.

Actuellement nous déplorons une augmentation des mouvements bruyants (décollages et atterrissages) le soir, après 22h et même la nuit entre 00h00 et 06h00. Or selon les **standards internationaux pour la santé préconisés par l'OMS : 8h de tranquillité nocturne sont nécessaires pour un sommeil réparateur.**

Il a été attesté que les bruits nocturnes ne perturbent pas seulement les cycles du sommeil, empêchant d'atteindre le sommeil profond, mais aussi les fluctuations fines de la vigilance et le système cardiovasculaire, même sans réveil conscient. Il en résulte une réaction de stress, avec élévation de la pression artérielle (HTA) et une augmentation du risque d'infarctus du myocarde.

Les troubles du développement des enfants et adolescents peuvent affecter les capacités cognitives, la lecture, la mémoire. Les enfants exposés aux bruits ont plus souvent des troubles de l'attention et même des traits autistiques.

Actuellement le contrôle des immissions sonores autour de l'aéroport n'est pas satisfaisant :

- Les bruits exprimés par des moyennes issues de modèles de calcul n'expriment pas entièrement les pics de bruits, le spectre sonore, les vibrations, ni les réflexions. Les courbes sont difficiles à interpréter et comprendre pour la plupart des citoyens concernés.
- Il manque des mesures en conditions réelles autour de l'aéroport et sous les couloirs aériens (station NABEL). La population a besoin d'être informée avec précision de la situation locale, et pas seulement avec des données agrégées et des estimations opaques.
- Les taxes perçues par l'aéroport de Genève sont insuffisantes, dérisoires : « Les taxes d'atterrissage et de passagers perçues en fonction du bruit par les aéroports de Genève et de Bâle représentent moins de 3% des taxes sur l'ensemble de la Suisse, l'aéroport de Zurich en collectant 97% » (7) . Cette disproportion est difficile à comprendre. Qu'est-ce qui incite l'Aéroport de Genève à miser sur le bas de gamme ? Il est indispensable que l'Aéroport de Genève assume ses responsabilités en internalisant correctement les coûts de ses nuisances, c'est-à-dire en percevant des taxes plus élevées.

Pollution de l'air

La pollution de l'air est aujourd'hui classée comme cancérigène certain pour l'homme par l'OMS. elle représente, selon cet organisme, l'une des premières causes environnementales de décès par cancer dans le monde.

Contrairement au bruit localisé, les polluants sont entraînés par le vent et s'ils sont particulièrement concentrés aux abords de l'aéroport, ils sont entraînés par le vent dans toute la région. Parmi eux, les gaz à effet de serre impactent de plus en plus gravement le climat.

Nocivité des principaux polluants physico-chimiques

- particules fines et ultrafines (PM10 et PM2.5) toxiques, cancer
- dioxyde d'azote (NO₂) irritant, maladies respiratoires, décès, eutrophisation des sols
- ozone (O₃) irritant, maladies respiratoires, fatigue, décès
- suies

Globalement ces polluants causent des atteintes à la santé et au développement des enfants, des maladies aiguës et chroniques, dont maladies respiratoires & infarctus, souffrances, et des décès prématurés. Selon l'étude EIS (Rapport Swiss TPH-pollution de l'air 2016), la surmortalité due à l'élévation des NO₂ passerait de 21 à 42 entre 2014 à 2030 en cas d'application de l'augmentation du trafic aérien comme envisagé.

Répercussions des nuisances des transports sur les coûts de la santé

Les maladies chroniques paient un lourd tribut au coûts de la santé (OFSP).

Dans une étude publiée en 2015, le Sénat estimait les coûts sanitaires, sociaux et économiques de la pollution de l'air de l'ordre de 68 à 97 milliards d'Euros par an en France. (1150 à 1630 € par an et par personne).

Les gaz à effets de serre (GES) perturbent de plus en plus le climat

Les moteurs d'avions émettent non seulement du CO₂ mais aussi des NO_x. Ces gaz se transforment en contact avec la vapeur d'eau en acide nitrique, corrosif. En altitude les GES se transforment sous l'effet du soleil en polluants secondaires plus nocifs.

Le temps a manqué pour développer ce point. On peut se référer au PLAN CLIMAT CANTONAL (PCC) - Volet 1 et 2 : « Favoriser une mobilité sobre en carbone » « ... il conviendra d'élaborer une stratégie spécifique et, conjointement, d'engager une réflexion sur le développement de l'aéroport avec l'ensemble des parties concernées, ceci afin de concilier les intérêts environnementaux, sociaux et économiques. »

Le dernier rapport du GIEC confirme la nécessité absolue d'agir sans délai pour le climat.

Des références sont à disposition dans le site aragge.ch