

Date de dépôt : 26 août 2010

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Hugo Zbinden : Qui a besoin de l'aéroport de Genève?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 1^{er} juillet 2010, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

L'aéroport joue un rôle important en matière de promotion économique des entreprises de Genève et de sa région. Toutefois, une partie importante du trafic aérien de l'aéroport de Genève apparaît lié à une consommation de loisirs opportuniste, en particulier depuis le développement des vols « low cost ».

Or, l'impact environnemental des vols en avion est très lourd. A Genève, le kérosène fourni aux avions à l'aéroport génère des émissions de près d'un million de tonnes de CO₂ par an, soit plus d'un quart des émissions du canton de Genève¹. Ces émissions sont même en très forte augmentation depuis le développement des vols « low cost » : entre 2000 et 2007, elles ont augmenté de 50% !

A l'heure où les changements climatiques nous imposent de réduire nos émissions de CO₂ de manière conséquente (pour des pays tels que la Suisse, le GIEC préconise une réduction de 40% de nos émissions d'ici à 2020 !), le développement de l'aéroport et du nombre de passagers ne peut être illimité. En effet, face au défi climatique et à la crise énergétique qui s'annonce, ni les progrès en matière d'efficacité énergétique des avions (où des efforts importants ont déjà été consentis depuis des décennies par les constructeurs), ni l'utilisation de carburants d'origine renouvelable (dont l'utilisation à grande échelle reste largement hypothétique), ne devraient permettre à terme d'éviter une réduction du trafic aérien.

¹ Plan climat cantonal, Noé21, septembre 2009
<http://www.noé21.org/docs/Plan%20climat%20cantonal%203-12-09.pdf>

Dès lors, il apparaît nécessaire de questionner les importants programmes de développement de l'aéroport au regard du gain réel qu'en retire Genève et son tissu économique en particulier.

Ma question est la suivante :

Le Conseil d'Etat peut-il fournir les statistiques suivantes (si possible sur un nombre d'années significatif) à propos :

- des utilisateurs de l'avion au départ et à l'arrivée de Genève : le motif de voyage et la durée du séjour, la provenance géographique des passagers, le profil sociologique type du passager*
- de la distribution des habitants de Genève et de la région en fonction du nombre de vols effectués par année (combien d'habitants effectuent combien de vols par an ?)*
- des entreprises de Genève et de sa région : Le nombre de vols effectués pour des motifs professionnels par les entreprises selon leur taille (en nombre d'employés et en PIB) et leur type (multinationale, PME,...) et le potentiel de substitution de ces déplacements par la vidéo-conférence et*
- de la distribution des entreprises de Genève et de la région (caractérisées par leur PIB et nombre d'employés) en fonction du nombre de vols effectués par année (combien d'entreprises effectuent combien de vols par an ?).*

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Comme le relève l'interpellant, l'Aéroport international de Genève (AIG) joue un rôle important pour l'économie locale et régionale. Selon la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG, H 3 25), la mission de l'établissement public autonome se dessine de manière plus précise : l'AIG « doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle » en tenant 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. »

L'AIG sert donc non seulement Genève et sa région, mais aussi et avant tout les intérêts nationaux. A ce titre, comme le précise la concession accordée par la Confédération, l'AIG est un « aéroport national », au même titre que ceux de Bâle-Mulhouse et de Zurich. Conformément aux objectifs et aux exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), la vocation de l'AIG est de relier la Suisse au trafic aérien mondial. Le trafic de ligne revêt la première priorité, mais l'AIG doit en outre être ouvert au trafic charter, aux vols taxi de transport, au trafic non commercial, à l'instruction générale et aux vols d'hélicoptères.

Dans les limites du règlement d'exploitation pouvant être approuvé par l'OFAC, l'AIG doit donc être à la disposition de tous les aéronefs admis dans le trafic interne ou international. Le cadre légal et réglementaire exige ainsi que l'AIG serve de plate-forme à l'aviation civile sous tous ses aspects, les besoins de l'aviation militaire restant bien sûr réservés. Simultanément, il exige à juste titre le respect des objectifs de protection de l'environnement.

Pour parvenir à concilier ces objectifs, l'AIG doit d'abord se donner les moyens de conserver un réseau de trafic de ligne dense en offrant aux compagnies d'aviation les conditions leur permettant d'exploiter leurs lignes de manière efficace et sûre. Rappelons en effet que ce ne sont pas les aéroports qui décident de l'ouverture de lignes, mais bien les compagnies d'aviation, en fonction des critères qui leurs appartiennent, essentiellement économiques.

Dans ce contexte, l'AIG ne poursuit pas une stratégie de développement « low cost », mais bien dans la perspective d'un développement de qualité, pour les usagers de toutes les compagnies qui desservent ou pourraient desservir Genève à l'avenir. Bien qu'une compagnie dite « low cost » ait choisi l'AIG pour baser ses avions dans les circonstances historiques que l'on connaît (retrait de SWISSAIR), sa clientèle est en réalité, du point de vue socio-économique, parfaitement comparable à celle des compagnies traditionnelles. Les passagers des compagnies dites « low cost » à Genève

sont aussi bien des personnes qui voyagent pour découvrir d'autres horizons, que des employés de petites, moyennes et même grandes entreprises qui voyagent pour les affaires. L'intérêt que présentent Genève et son aéroport pour ces compagnies se situe dans le fort potentiel économique de la clientèle desservie, potentiel qui leur permet d'espérer vendre un maximum de prestations à prix élevé (vols réservés dans les meilleurs jours, places en catégorie supérieure, achat de marchandises hors taxes, etc.). Cela dit, pour atteindre la masse critique permettant d'exploiter durablement une ligne, la compagnie doit pouvoir compter sur une relative stabilité de la demande, et donc sur une bonne répartition entre les différents motifs de voyage. C'est ainsi que le développement du trafic touristique garantit aux compagnies aériennes une masse critique leur permettant de continuer d'offrir des prestations de qualité pour les autres types de vol.

La stratégie de développement haut de gamme de l'AIG est par ailleurs également conditionnée par les coûts élevés, en comparaison internationale, des services au sol et de la surveillance aérienne, en particulier en raison du niveau des salaires dans ces secteurs.

Dans la droite ligne de cette stratégie, l'AIG vient d'achever les travaux d'agrandissement et de modernisation de son terminal, afin de lui permettre d'accueillir les passagers dans de meilleures conditions de confort et de sécurité et avec un haut niveau de prestations. De même, le projet de construction d'une aile est approuvé ce printemps par le Conseil d'administration de l'AIG et figurant dans le programme de législature du Conseil d'Etat, vise à permettre à l'AIG d'accueillir dans d'optimales conditions de sécurité et de confort une clientèle exigeante, en particulier pour les vols long-courriers.

Du côté environnemental et des émissions de CO₂, l'AIG exige d'importants efforts de la part des compagnies le desservant, et en fournit autant pour son exploitation propre. A ce titre, il convient d'apporter quelques précisions par rapport à l'énoncé de l'interpellation. Il est exact que la vente totale de kérosène à l'AIG correspond à des émissions de près d'un million de tonnes de CO₂ par an, soit environ un quart des émissions du canton de Genève. Cela dit, ce kérosène ne est utilisé sur un espace bien plus grand que le canton, à savoir la totalité de la distance parcourue par l'avion.

Usuellement, l'inventaire des émissions de l'aéroport est réalisé en considérant le CO₂ émis lors du cycle LTO (Landing and Take-off), c'est-à-dire lorsque l'avion est en-dessous de 3000 pieds (environ 950 m) de hauteur, lors de l'atterrissage, du roulage au sol, et du décollage. La consommation totale de kérosène correspondant à ce cycle LTO est d'environ 30 millions de

litres, les émissions de CO₂ de l'aéroport, en prenant en compte ce cycle LTO, représentent environ 3 % des émissions totales du canton.

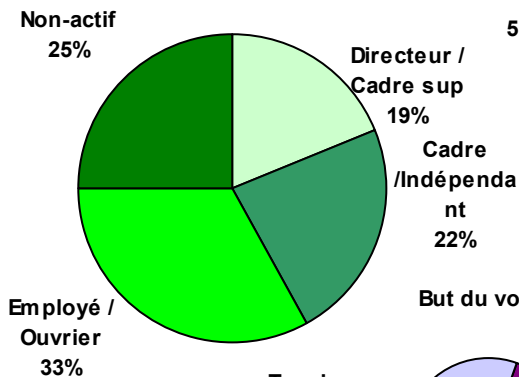
L'AIG a mis en place un système de surtaxes environnementales s'ajoutant aux redevances aéronautiques. Ces surtaxes incitent les compagnies aériennes à faire mouvement à Genève avec une flotte d'appareils offrant les meilleures performances environnementales. Le produit de ces surtaxes n'est pas intégré au budget de l'AIG, mais est entièrement versé au fonds environnement destiné à financer des mesures de protection de l'environnement.

L'AIG s'est enfin doté d'un système de management environnemental (SME) et publie chaque trois ans un rapport environnemental, consultables sur internet <http://www.gva.ch/desktopdefault.aspx/tabid-104/>.

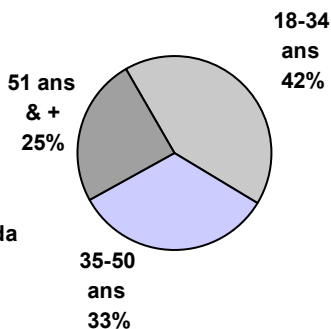
Profil sociologique et but du voyage

Le motif du voyage et le profil sociologique type du passager sont présentés ci-dessous, sachant que la répartition hommes-femmes est de 50%. Le but du voyage des passagers aériens est assez également réparti entre tourisme, travail et famille. Depuis 2001, on peut constater une légère progression des voyages à des fins touristiques (env. 10%).

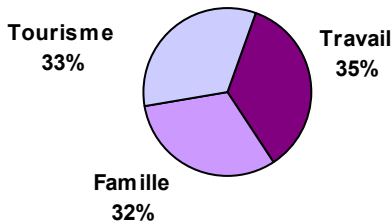
Profession



Age



But du voyage



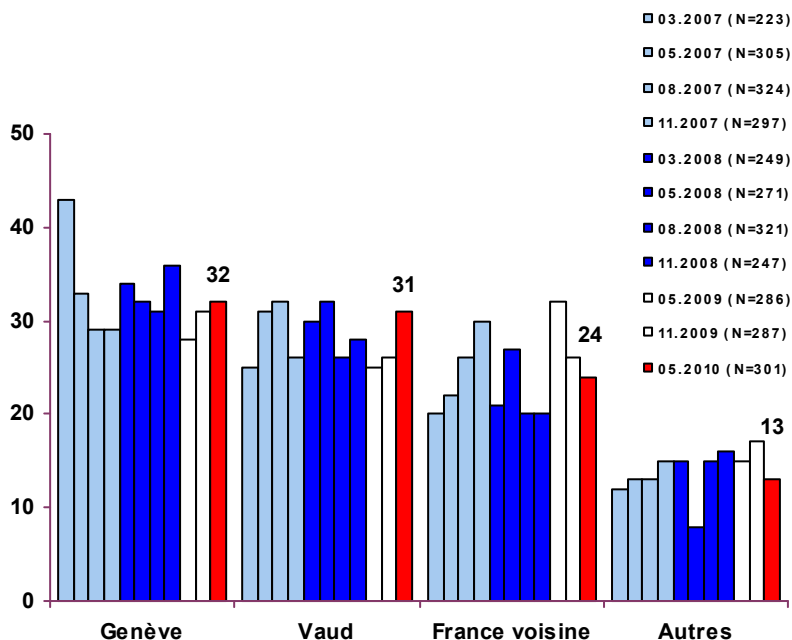
Durée du séjour

La durée du séjour des passagers n'est pas connue, cette question n'est pas traitée dans les enquêtes passagers.

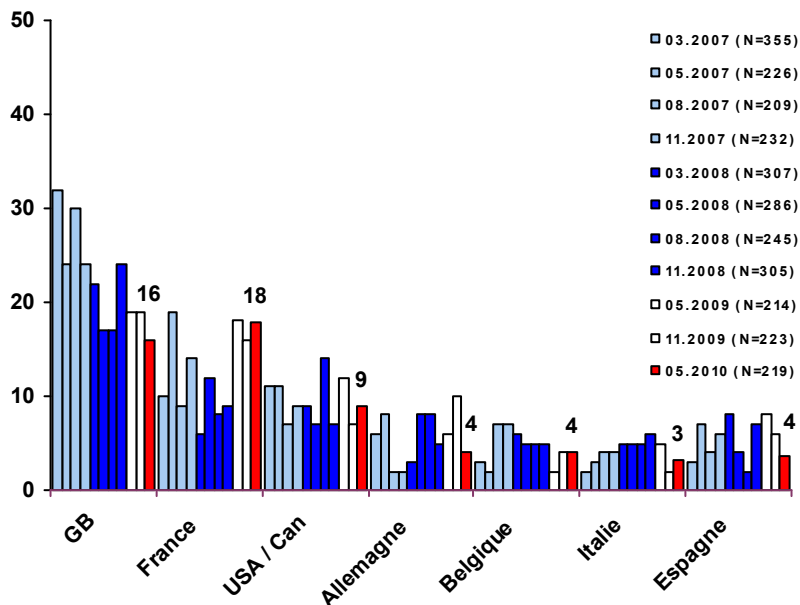
Provenance géographique des passagers

La provenance des passagers résidant dans la zone de chalandise de l'AIG (« outgoing ») se décline selon le schéma ci-dessous (en pourcentage du total des passagers).

On observe ainsi une nette prédominance des passagers de la région franco-valdo-genevoise. La plupart des passagers issus d'autres cantons suisses résident dans les cantons romands, à l'exception du Jura qui fait partie traditionnellement de la zone de chalandise de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

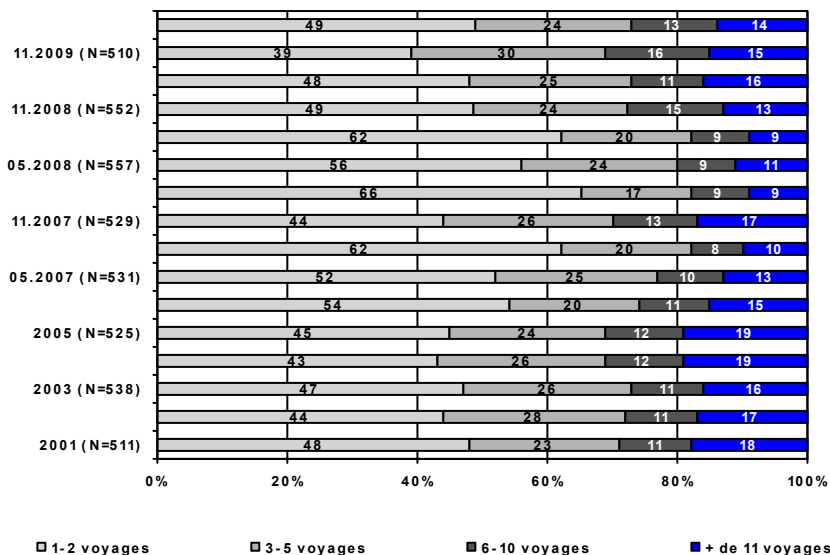


La provenance des passagers étrangers résidant à l'extérieur de la zone de chalandise (« incoming ») se décline selon le schéma ci-dessous, les chiffres étant exprimés en pourcentage du total des passagers.



Fréquence des voyages par l'AIG au cours des 12 derniers mois

Les enquêtes de l'AIG ne sont effectuées qu'auprès des passagers, en conséquence, nous n'avons pas connaissance de la répartition des habitants du canton en fonction du nombre de vols annuels qu'ils font. Par contre, la figure suivante représente, parmi les passagers de l'AIG, leur fréquence annuelle d'utilisation de l'avion.



Utilisation de l'aéroport par les entreprises

En ce qui concerne les questions concernant l'utilisation de l'aéroport par les entreprises, l'AIG ne dispose pas d'éléments permettant de répondre aux questions posées. Les informations disponibles proviennent d'une étude interne à l'AIG qui a permis d'établir que 8 multinationales importantes utilisent environ 30'000 voyages aériens depuis l'aéroport de Genève, et que 11 organisations internationales utilisent environ 50'000 voyages aériens.

Pour le surplus, même s'il est difficile à quantifier, l'impact induit et catalyseur (rôle qualitatif en faveur du maintien et du développement de l'activité économique de la région) de l'aéroport est très conséquent. On rappellera que globalement, l'impact économique de l'aéroport est évalué à environ 9 milliards de francs. Sans le développement des liaisons aériennes au départ et à destination de Genève, non seulement la Genève internationale

n'existerait pas, mais le bassin lémanique n'accueillerait pas le siège régional de nombre de sociétés multinationales et Genève ne serait pas un centre de première importance pour l'industrie bancaire, horlogère et pharmaceutique, ainsi que dans le domaine du commerce des matières premières.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP