



Date de dépôt : 12 octobre 2022

Rapport

de la commission de l'économie chargée d'étudier la proposition de motion de Marjorie de Chastonay, Yves de Matteis, Jocelyne Haller, Ruth Bänziger, David Martin, Jean Batou, Salika Wenger : Fin du dumping à l'Aéroport international de Genève (AIG) : pour des conditions de travail socialement et durablement saines

Rapport de Edouard Cuendet (page 4)

Proposition de motion (2680-A)

Fin du dumping à l'Aéroport international de Genève (AIG) : pour des conditions de travail socialement et durablement saines

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- la mobilisation des trois syndicats (SSP trafic aérien, SEV-GATA et Unia) le 11 septembre 2020 ainsi que des centaines d'employé.e.s ;
- les négociations difficiles entre les trois syndicats, SSP trafic aérien, SEV-GATA et Unia, et les entreprises de l'aéroport de Genève et les risques de licenciements encourus ;
- les discussions en cours pour le renouvellement des deux conventions collectives entre l'entreprise du personnel au sol Swissport avec plus de 1200 employé.e.s et les syndicats SEV-GATA et SSP trafic aérien qui arrivent dans une impasse. Avec comme propositions de la direction une diminution des salaires de 20 à 25%, alors même qu'il s'agit déjà de travailleurs.euses précaires. A cette dégradation des conditions de travail pourraient s'ajouter des licenciements collectifs constituant ainsi une double peine pour des salarié.e.s déjà précarisé.e.s par des mois de RHT ;
- l'absence de réponse du Conseil d'Etat aux sollicitations de rencontres des syndicats et l'urgence des échéances ;
- l'annonce, par le directeur de l'AIG, le 24 septembre 2020, de la suppression de 56 postes en 2021 mais aussi d'éventuelles futures restructurations ;
- la très grande précarité dans laquelle peuvent se trouver du jour au lendemain ces centaines d'employé.e.s n'ayant de par leur contrat actuel aucun revenu minimum garanti, employé-e-s qui pourtant travaillent sur la plateforme d'un aéroport public cantonal ;
- la motion 2610 : Fin du dumping Dnata¹ ;
- la convention d'objectifs entre la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat, représenté par le département des infrastructures, et l'Aéroport international de Genève, signée en mai 2019 ;

¹ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02610.pdf>

- le règlement d'exploitation de l'Aéroport international de Genève et notamment **l'article 15** ;
- les conditions générales de l'Aéroport international de Genève relatives à l'achat de biens ou de services ainsi qu'à l'exécution d'un ouvrage (**article III, 1**) ;
- que les conditions de travail telles que décrites dans la convention d'objectifs de l'aéroport doivent être respectées (**article 12, alinéas 1 à 3**),

invite le Conseil d'Etat

- à respecter ses engagements pris notamment à travers la *convention d'objectifs entre la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat, représenté par le département des infrastructures, et l'Aéroport international de Genève*, et à intervenir pour faire respecter **l'article 12, alinéa 2**, de ladite convention, ainsi que le *règlement d'exploitation de l'AIG* et les *conditions générales de l'AIG à l'achat de biens ou de services ainsi qu'à l'exécution d'un ouvrage* notamment en refusant tout licenciement et en particulier tant que les entreprises peuvent bénéficier des aides publiques pendant la durée des RHT ; en refusant la procédure de licenciement collectif ; en veillant à ce que la liberté syndicale et les droits syndicaux soient appliqués ; et donc en évitant un vide conventionnel ;
- à créer un fonds de compensation pour subvenir aux besoins des travailleurs.euses dans la précarité, notamment celles et ceux avec contrat de travail auxiliaire, sur appel, temporaire, CDD, etc. Ce fonds doit être alimenté par les entreprises ayant réalisé des bénéfices ces dernières années, ainsi que par Genève aéroport et par le canton ;
- à tout mettre en œuvre pour que des CCT genevoises ou de secteur soient conclues entre les entreprises de l'aéroport et les partenaires sociaux susmentionnés, sous peine d'exclusion de concession, de mandat ou toute autre activité au sein de l'AIG ;
- à œuvrer pour mettre en place un programme de reconversion professionnelle dans les emplois compatibles avec les exigences du développement durable.

Rapport de Edouard Cuendet

La motion 2680 a figuré à l'ordre du jour de la commission de l'économie lors des séances du 5 octobre 2020 et du 29 août 2022, sous la présidence respective de M. Thierry Cerutti et de M. Jean-Marc Guinchard.

Les procès-verbaux ont été rédigés par M^{me} Camille Zen-Ruffinen et M^{me} Mathilde Parisi. Le rapporteur tient à les remercier vivement de leur travail.

Contenu de la M 2680

La M 2680 a été déposée le 30 septembre 2020 suite à une action syndicale qui s'est tenue à l'Aéroport international de Genève (AIG) le 11 septembre 2020. En substance, ce texte invite le Conseil d'Etat :

- à respecter ses engagements pris notamment à travers la convention d'objectifs conclue entre le canton et l'AIG, le règlement d'exploitation de l'AIG et les conditions générales de l'AIG à l'achat de biens ou de services ainsi qu'à l'exécution d'un ouvrage ;
- à créer un fonds de compensation pour subvenir aux besoins des travailleurs et des travailleuses dans la précarité ;
- à tout mettre en œuvre pour que des CCT genevoises ou de secteur soient conclues entre les entreprises de l'aéroport et les partenaires sociaux ;
- à œuvrer pour mettre en place un programme de reconversion professionnelle dans les emplois compatibles avec les exigences du développement durable.

Audition de M^{me} Marjorie de Chastonay, auteure de la motion, du 5 octobre 2020

M^{me} de Chastonay rappelle la mobilisation des syndicats sur la question de l'aéroport (péjoration des conditions de travail, renouvellement des CCT). Elle indique que certains employés ont peur. Elle insiste sur l'actualité de la motion qui vise à éviter un vide conventionnel. Pour elle, le danger vient notamment du fait que l'entreprise Swissport a annoncé une diminution des charges salariales de 20 à 25% alors que les employés sont déjà dans une situation précaire. Elle rappelle que ces personnes bénéficient des RHT. A cela, s'ajoute que ces personnes craignent un licenciement collectif. Elle rappelle la sous-enchère salariale qui était déjà d'actualité avant la crise sanitaire. Cette dernière n'a fait qu'empirer les choses. Elle évoque l'annonce du 24 septembre

de la direction de l'aéroport qui parlait d'une suppression de 56 postes (non-renouvellement, réduction du personnel temporaire). Concernant les invites de la motion, elle indique que la première se focalise sur la convention d'objectifs. Elle trouve important que le CE agisse, essaie de discuter avec tous les partenaires. Elle insiste sur le fait que le but est d'éviter un vide conventionnel. Sur la demande de la création d'un fonds de compensation, elle concède que cela peut être discuté, notamment avec les syndicats qu'elle suggère d'auditionner. Cette invite vise à préparer la suite, qui n'est pas rose selon elle. Elle rappelle que beaucoup des gens concernés sont des employés sur appel et se trouvent dans une situation alarmante. La troisième invite veut mettre en œuvre les CCT. A son avis, il s'agit de l'objectif principal, alors que les CCT sont échues et que la discussion est bloquée. Concernant l'invite sur la reconversion professionnelle, elle pense qu'il s'agit d'une suggestion importante. L'idée est d'anticiper les dégâts sociaux.

Un commissaire PLR avoue sa surprise face à cette motion. Il rappelle les propos d'un député Vert qui clamait que tout emploi ne méritait pas d'être sauvé, avis partagé par d'autres de ces collègues de parti. Une divergence de vues semble donc régner au sein du même parti. Il rappelle également que les représentants et représentantes du parti des Verts au Parlement fédéral se sont opposés au soutien financier au trafic aérien, durement frappé par la crise sanitaire. La motion instaure donc une nouvelle forme de syndicalisme, le syndicalisme palliatif. Les motionnaires veulent la mort des emplois concernés, mais souhaitent que cette fin ne soit pas trop douloureuse. Par ailleurs, dans la motion, il ne relève aucune mention de l'importance vitale de l'AIG pour l'économie d'exportation et pour la Genève internationale. Il déplore que ce rôle essentiel de la plateforme aéroportuaire soit dénié.

M^{me} de Chastonay confirme être dans le même parti que les autres élus Verts évoqués. Elle souligne le problème soulevé par les syndicats. Elle indique ne pas soutenir une plateforme aéroportuaire qui pollue énormément, mais elle souhaite soutenir une plateforme dont les conditions de travail sont saines. Elle ne voit pas de contradiction à soutenir ce point de vue du partenariat. Elle souhaite alerter le CE par cette motion.

Le même commissaire PLR rappelle que l'OCIRT a constaté qu'il n'y avait pas de dumping salarial à l'aéroport. Il évoque également l'entrée en vigueur du salaire minimum suite à la votation du 27 septembre 2020. En outre, il demande à la première signataire de la motion si elle soutient l'aéroport concernant son apport au tissu économique et à la Genève internationale.

M^{me} de Chastonay déclare ne pas soutenir la plateforme aéroportuaire. Elle rappelle l'invite demandant une reconversion. Sur le dumping salarial, elle est désolée en ce qui concerne l'avis l'OCIRT. Concernant le salaire minimum,

elle expose qu'elle s'est rendue à l'AIG et a pu constater que Dnata avait indiqué qu'il s'agissait d'un point qui méritait réflexion. Cette entreprise n'est pas fermée au dialogue social. Elle insiste sur le fait que le salaire minimum ne contrevient pas aux CCT.

Un autre commissaire PLR souhaite revenir sur le salaire minimum. C'est le premier point discuté dans les CCT, selon lui. Il indique que la votation du 27 septembre 2020 remet complètement en cause le partenariat social. Il peine à voir comment les négociations vont se passer dorénavant. Il rappelle aussi les autres motions sur le dumping salarial qui avaient été mises à mal par M^{me} Stoll de l'OCIRT. Cette dernière a clairement expliqué qu'il n'y avait pas de dumping salarial, notamment lorsque les salaires sont au-dessus des usages et s'il y a une CCT. Il demande à la première signataire quand elle cessera de parler de dumping salarial.

M^{me} de Chastonay indique qu'elle arrêtera de parler de dumping salarial quand il n'y en aura plus. Elle souhaite que le partenariat social continue. Elle insiste sur le fait que c'est un processus à long terme. Elle ne comprend pas le refus de discussion des entreprises, même avant la votation, notamment dans la situation sanitaire actuelle.

Un commissaire PDC demande à la première signataire si elle sait si l'un ou l'autre des partenaires est intervenu auprès de la CRCT, qui est compétente en cas de vide conventionnel. Il revient sur le fonds de compensation qui doit permettre d'améliorer les conditions salariales des employés concernés. Or, il s'avère que l'AIG ne fera pas de bénéfice et que l'Etat ne touchera donc pas la moitié de ces bénéfices. Il voit mal comment l'AIG peut soutenir ce fonds de compensation. Il demande pourquoi faire un cas particulier des entreprises de l'AIG.

M^{me} de Chastonay répond à propos de la CRCT qu'elle a été saisie par les syndicats et que des discussions sont prévues. Elle rappelle que le but de la motion est de maintenir/renouveler les conventions, éviter un licenciement massif et élaborer un plan social. A propos du fonds de compensation, elle concède que le financement proposé n'est pas forcément le meilleur, mais que cette mesure est néanmoins intéressante. Elle propose de la moduler.

Un commissaire UDC souhaite revenir sur les invites. Pour la première, il constate que les RHT et les licenciements collectifs sont très encadrés. Pour la deuxième invite, il remarque que la survie des entreprises pour le futur est assurée par les mesures de RHT, qui ont été appliquées de manière massive et prolongée. Il trouve exagéré de créer un fonds. A propos du soutien aux CCT, il concède que tout le monde est d'accord. Par contre, le fait de vouloir imposer les vues des syndicats créerait des déséquilibres. Dans les CCT, il relève qu'il

existe déjà des fonds destinés à soutenir la formation. Ainsi, la quatrième invite, comme les trois autres, est déjà largement réalisée.

M^{me} de Chastonay admet que la liberté syndicale existe, mais qu'il est important de l'affirmer. Elle rappelle que l'objectif principal est de prolonger les CCT. Elle veut éviter un vide conventionnel compte tenu de la crise économique. Elle insiste sur le fait que sa 4^e invite parle d'un programme de reconversion pour accélérer les choses. Elle veut des alternatives différentes de celles existant actuellement. Elle souhaite que l'avenir de ces personnes soit prévu.

Un troisième commissaire PLR revient sur la première invite de la motion. Il rappelle la réponse à la M 2610 concernant Dnata. Il la lit : « Depuis l'été 2019, à la demande des syndicats, l'AIG a accepté de délivrer aux secrétaires/représentants syndicaux des 4 syndicats actifs sur le site une carte d'identité aéroportuaire (CIA), les autorisant à accéder aux locaux de pause des employés travaillant en zone sécurisée (locaux situés après le contrôle sûreté). Selon la réglementation stricte en matière de sûreté, les CIA sont destinées aux personnes qui justifient d'un besoin professionnel en lien avec l'activité aéroportuaire. La délivrance d'une CIA aux représentants syndicaux constitue donc une exception, dans le but de favoriser l'exercice des droits syndicaux et, partant, le dialogue social ».

Il relève que les CCT se basent sur un accord. Il trouve paradoxal de retirer une concession. Il rappelle qu'on ne peut pas forcer quelqu'un à conclure un accord.

M^{me} de Chastonay reconnaît qu'une réponse a déjà été donnée, mais elle veut que cela soit élargi à d'autres entreprises que Dnata. Il rappelle que les syndicats sont dans une situation difficile. Elle ne comprend pas la fin des CCT vu le contexte. A propos des concessions, elle trouve important de contrôler que les entreprises qui en bénéficient respectent le droit en vigueur dans le canton. Elle pense que, quand il y a des concessions octroyées, il faut contrôler que les CCT soient respectées, tout comme les usages.

Un commissaire Vert précise que les Verts n'ont jamais prôné la disparition de l'aéroport, mais demande un contrôle de sa croissance, comme le demandait la votation de l'an dernier. Il conteste les affirmations du premier commissaire PLR. Il pense que tout emploi ne doit pas être soutenu par l'Etat. Il veut que la relance économique respecte la transition écologique. Il affirme ne jamais avoir contesté la valeur économique de l'aéroport. Il pense simplement que le doublement de passagers est excessif. Il constate que la direction de l'AIG a indiqué que la situation future de la plateforme aéroportuaire sera difficile et

que des licenciements auront lieu. Il aimerait que l'auteure de la motion développe la dernière invite.

M^{me} de Chastonay précise ses propos : ce n'est pas qu'elle ne soutient pas l'aéroport, mais précise ne pas soutenir l'augmentation du trafic aérien. Elle indique que la 4^e invite est large afin de pouvoir toucher les entreprises et éviter que les travailleurs se retrouvent sans travail et à l'aide sociale. Elle voit une reconversion dans les transports publics.

Une commissaire d'EAG souhaite intervenir sur le dumping salarial. Elle rappelle l'élément abusif et répété, ainsi que le critère de la sous-enchère salariale. Elle se souvient avoir entendu le directeur de l'AIG dire qu'il pouvait difficilement intervenir dans la question des rapports de travail. Elle rappelle que c'était une dénonciation de la CCT cantonale. Sur le salaire minimum, elle n'entend pas qu'il annule les CCT. Elle insiste sur le fait que le salaire minimum définit un plancher et non pas un plafond.

Un commissaire socialiste rappelle qu'une CCT peut être mise à jour avec l'introduction du salaire minimum. Il est d'avis que l'Etat doit, pour l'AIG, tout faire pour que les partenaires sociaux puissent discuter et permettre les reconversions professionnelles. Il aimerait bien éviter les licenciements, mais il souhaite savoir comment y parvenir si l'AIG a une activité réduite de 50%.

M^{me} de Chastonay répond que l'objectif est d'éviter un maximum de licenciements en essayant d'anticiper et en maintenant un plan social. Elle déplore le refus de discussions de la part des entreprises suite à l'expiration des CCT. Elle concède que tous les licenciements ne pourront pas être évités.

A propos de la création du fonds, le même commissaire socialiste demande si, selon l'évolution du COVID, elle envisage de créer d'autres fonds.

M^{me} de Chastonay le confirme. Elle a pris en considération les employés qui étaient dans une situation précaire, notamment ceux de l'AIG. Elle rappelle que la crise aura des conséquences sur toute la population. Elle indique que la conjoncture, vu le projet de budget du canton, n'y est pas favorable. Elle pense que l'argent peut être trouvé. Elle veut prévoir et anticiper. Elle insiste sur le fait que le cœur de la motion est d'éviter le vide conventionnel.

Un autre commissaire PDC indique que la motion met le doigt sur un problème sérieux, à savoir les licenciements. Il considère toutefois que les mesures proposées sont problématiques. Il constate que la première invite veut éviter tous les licenciements. La deuxième ne permet d'impliquer que le canton. Il rappelle que la base des CCT repose sur un accord des partenaires sociaux. Il considère que même la dernière invite est limitative. Il demande à la première signataire si le libellé très restrictif des invites ne coupe pas la

discussion avec les partenaires sociaux. Il ne voit pas comment l'AIG peut discuter avec un libellé si restrictif.

M^{me} de Chastonay pense que les choses doivent être claires. Sur la première invite, elle veut éviter, pendant au moins la durée des RHT, tout licenciement. Concernant les CCT, elle veut anticiper la péjoration des conditions de travail et la crise qui va s'aggraver. Elle indique que la motion vise à permettre la poursuite des discussions dans le cadre de la paix du travail. Elle ne trouve pas que sa motion soit fermée. Elle souhaite simplement éviter le vide conventionnel. Quant à sa 4^e invite, elle ne la considère pas comme trop restrictive. Elle vise une transition en lien avec l'émission de gaz à effets de serre. Il s'agit de trouver des mesures qui entrent dans le cadre de cette vision.

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, et de M^{me} Léonie Chevret, juriste au secrétariat général du DI, du 29 août 2022

M. Dal Busco relève que la motion a été déposée en 2020, lorsque la commission traitait et parlait de la situation à l'aéroport, dans plusieurs domaines. Depuis cette date, plusieurs améliorations ont eu lieu sur la plateforme aéroportuaire.

M. Dal Busco ajoute qu'il a été surpris de lire dans la motion que le Conseil d'Etat n'aurait pas répondu aux sollicitations de rencontre des syndicats. Il rappelle qu'il a participé, avec M. Poggia et les syndicats, à trois ou quatre séances dans ce contexte. Le Conseil d'Etat a fait son possible pour maintenir et renforcer le dispositif. Il relève également la mention de la suppression de 56 postes au sein de l'effectif de l'AIG. En définitive, il n'y a eu que quatre postes supprimés. Une série d'éléments ne sont donc pas exacts dans les considérants de la motion.

M. Dal Busco précise que des discussions étaient en cours en 2020 et qu'elles ont malheureusement dégénéré. Elles portaient notamment sur le renouvellement de la convention collective entre Swissport et Dnata. Cette problématique a été résolue, avec la signature d'une nouvelle convention collective, le 8 février 2022. Le travail des partenaires sociaux a donc abouti et le vide conventionnel n'existe plus aujourd'hui.

Concernant les perspectives, M. Dal Busco salue le travail du conseil d'administration, qui a œuvré pour conserver des compétences spécialisées et des forces de travail, afin de pouvoir faire face à la reprise. L'AIG a subi des pertes importantes et a dû recourir à des emprunts de plusieurs centaines de millions. La direction de l'aéroport a maintenu les effectifs, dans sa stratégie et n'a pas eu besoin de procéder à la totalité des suppressions de postes. L'alarmisme de cette motion n'a donc plus sens aujourd'hui.

M. Dal Busco relève qu'une série d'actions a concouru à faire en sorte que la situation des salariés dans les entreprises Swissport et Dnata se trouve renforcée par la convention collective. Lorsqu'il n'y a pas de convention collective, ce sont les usages qui doivent s'appliquer. La question des usages a également été renforcée. La CRCT est intervenue et a édicté un contrat type de travail. Sur cette base, l'OCIRT a établi un nouveau document définissant de manière précise les usages. Il n'existe aucune marge de manœuvre pour déroger à ces deux documents. Le climat social actuel est apaisé et les tensions se sont estompées. Pour le Conseil d'Etat, la motion n'est plus d'actualité.

M^{me} Chevret précise en complément qu'un rapport sur la M 2610, qui porte sur le même sujet, sera prochainement rendu par le Conseil d'Etat.

Un commissaire socialiste pense qu'il est important de souligner la situation problématique à laquelle l'aéroport a fait face et qu'on ne peut pas faire comme si de rien n'était.

Un commissaire PLR relève que l'audition de la première signataire était remplie de contradictions. En effet, cette dernière voulait sauver les emplois de l'aéroport, alors qu'elle voulait fermer la plateforme aéroportuaire. Elle a clairement déclaré qu'elle ne pouvait pas soutenir la plateforme aéroportuaire.

Cette motion est selon lui entièrement dépassée. Il fait ensuite référence à cette invite des Verts portant sur une économie planifiée, un programme de reconversion professionnelle forcée des emplois de l'aéroport. Il demande comment M. Dal Busco envisage la reconversion des 11 000 collaboratrices et collaborateurs de l'aéroport voulue par la première signataire.

M. Dal Busco relève que la question de reconversion professionnelle va au-delà de la question de l'aéroport. Selon lui, une transition ne peut se faire que dans la durée. Il y a forcément des métiers qui vont évoluer dans le cadre de la transition. S'agissant de la plateforme, c'est la seule branche qui n'est pas régie par des dispositions locales mais par des dispositions nationales, dans un contexte international. Il pense que la transition va conduire à une mutation de la branche qui s'est engagée à atteindre la neutralité carbone en 2050. Il y aura donc une mutation dans plusieurs secteurs avec des reconversions à la clé et un accompagnement.

Un commissaire Vert relève que ce n'est pas parce que la première signataire a dit que ce n'était pas à l'Etat de soutenir l'aéroport qu'elle souhaite sa disparition. Il n'est pas indiqué que le souhait est de reconvertir l'ensemble des emplois. Il s'agit simplement de reconvertir les emplois qui disparaissent et l'Etat peut apporter un certain soutien à cette reconversion. Il admet que les deux premières invites n'ont plus lieu d'être. Ensuite, concernant les CCT, il demande si Dnata en a une.

M^{me} Chervet répond que tout ce qui a été négocié est entré en vigueur au mois de juin 2022. Le contrat type de travail concerne l'ensemble des entreprises qui font exécuter une prestation d'assistance au sol. Les usages sont là pour les entreprises qui exécutent elles-mêmes une prestation d'assistance au sol. Ainsi, tout le monde est logé à la même enseigne. Elle explique ensuite que Dnata n'est pas signataire de la convention collective de travail, mais qu'elle est soumise aux nouveaux usages, auxquels elle ne peut pas déroger.

Un autre commissaire PLR reprend le procès-verbal de l'audition de la première signataire dans lequel M^{me} de Chastonay déclare ne pas soutenir la plateforme aéroportuaire.

Discussion en commission et vote

Un commissaire Vert pense qu'il faudrait retirer cette motion ; toutefois, cette alternative ne semble pas être envisageable, au vu de la position de la première auteure.

Un commissaire PLR estime que cette motion est périmée. Les interventions de M. Dal Busco et de M^{me} Chervet ont démontré que cette motion est totalement dépassée. Il rappelle le côté contradictoire du dépôt d'une telle motion, par une personne luttant contre l'aéroport, et insiste sur ce point. Ensuite, il relève qu'un rapport du Conseil d'Etat au sujet de la M 2610 sera bientôt communiqué. Il estime que le seul sort à réserver à cette motion est de la rejeter sèchement.

Un député MCG indique que le MCG ne va pas entrer en matière sur cette motion, car elle n'est plus d'actualité. Il serait sage de la part des Verts de la retirer, s'ils ont la possibilité de le faire.

Un commissaire socialiste souligne que son groupe va s'abstenir, en solidarité avec les Verts. Il relève que cette motion comprend des éléments intéressants. La zone aéroportuaire a souvent été sujette à des conflits sociaux, et de grandes avancées ont été effectuées.

Un député UDC précise que son groupe rejettera cette motion, car elle n'est plus d'actualité et n'a donc aucune raison d'être. Il relève que les RHT ont joué un rôle très important, y compris pour l'aéroport, et que les CTT et usages ont fixé des règles claires.

Un commissaire d'EAG expose que son groupe va s'abstenir, car la motion est dépassée. Une motion peut toujours être déposée ultérieurement, s'il y a de réels problèmes.

Un député PDC souligne que le PDC va refuser cette motion pour les diverses raisons évoquées précédemment. En 2020, l'aéroport a été l'objet de

plusieurs problèmes, qui ont été réglés depuis. Il tient à saluer le calme de l'aéroport, par rapport à la situation économique.

Un autre commissaire PDC relève que la seconde invite, qui demande la création d'un fonds alimenté par les entreprises ayant réalisé des bénéfices ces dernières années, lui pose problème en termes d'unité de la manière et de légistique.

Vote sur la M 2680

Le président met aux voix la M 2680 :

Oui :	—
Non :	9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions :	6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Au vu de ce qui précède, la majorité de la commission vous invite à rejeter la M 2680.