

*Date de dépôt: 4 septembre 2001*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi de MM. Christian Grobet, Pierre Vanek, Rémy Pagani et Jean Spielmann modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25)**

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

**Rapporteur: M. Claude Blanc**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a étudié le projet de loi 8359 lors de ses séances des 7, 14 et 21 mai 2001 tenues sous la présidence de M<sup>me</sup> Stéphanie Ruegsegger, en présence de M. Carlo Lamprecht chef du DEEE et de M<sup>me</sup> Laura Bertholon-Barchi, de la direction des affaires juridiques.

On situera le problème en reproduisant *in extenso* l'exposé des motifs :  
« Au moment où la concession de l'aéroport est soumise à une procédure de renouvellement, il est légitime que le Grand Conseil se prononce sur le contenu de celle-ci. »

En d'autres termes, les 4 députés de l'Alliance de Gauche voudraient soumettre à l'approbation du Grand Conseil le renouvellement de la concession de l'aéroport. Il est tout de suite apparu que cette prétention étant contraire au droit fédéral qui stipule très clairement que la concession

d'exploitation des aéroports est du ressort exclusif du Département fédéral des transports, de l'énergie et de la communication.

D'autre part, le projet de loi qui a été déposé le 10 octobre 2000, après la clôture de la procédure d'enquête publique, est manifestement inopérant pour le renouvellement de la concession 2001 puisque (on l'a appris par la suite) ledit renouvellement a été accordé pour une nouvelle période de 50 ans soit jusqu'au 31 mai 2051 ! On a donc largement le temps d'y penser et on aurait pu en rester là.

Toutefois, la commission a tout de même voulu se pencher attentivement sur la problématique soulevée, d'autant que différentes auditions avaient été demandées.

### **Audition de l'UAPG représentée par M. Guy Suchet**

Remarques de l'UAPG concernant le renouvellement de la concession fédérale pour l'exploitation de l'Aéroport international de Genève (AIG).

### **Introduction**

En préambule, nous relèverons que la démarche engagée pour demander le renouvellement de concession est motivée par la durée fixée dans l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique qui est de 50 ans et qui arrive à échéance. C'est toutefois l'occasion de faire un bilan intermédiaire de l'impact de l'Aéroport de Genève, tant sur le plan économique qu'environnemental.

Le dossier soumis à consultation est constitué de cinq éléments distincts :

D'une part, trois volets qui n'amènent que peu de commentaires, ce sont :

- a) L'annexe N° 1, qui est constituée par le règlement d'exploitation de l'Aéroport international de Genève (nouveau projet). C'est un toilettage de l'ancien règlement datant de 1952 et dont l'inscription du principe de système de management environnemental (SME) constitue la principale nouveauté, que nous saluons.
- b) L'annexe 4, est la présentation du business-plan à 10 ans qui évoque un programme d'investissement de l'ordre de 240 millions de francs. Nous relevons que la totalité des frais d'investissements et de fonctionnement est couverte sans aucune subvention des collectivités publiques (ces frais sont couverts par les propres ressources de l'aéroport).
- c) L'annexe N° 5, curriculum de M. Jean-Pierre Jobin, directeur.

D'autre part, deux volets principaux qui sont :

- d) L'étude d'impact sur l'environnement (annexe 2).
- e) L'étude d'impact économique (annexe 3).

Vous trouverez, ci-après, notre avis sur ces deux dossiers importants.

### ***1. Rapport d'impact sur l'environnement***

La gestion des impacts sur l'environnement et la minimisation de ces derniers sont une constante depuis de nombreuses années dans l'organisation de la gestion de l'aéroport. Nous citons : *« Des mesures régulières sont effectuées dans de nombreux domaines touchés par l'exploitation de l'aéroport, notamment pour le trafic aérien, les parkings et certains domaines de l'environnement particulièrement importants. »*

Les exploitants sont donc particulièrement conscients de cet aspect et s'engagent à gérer la problématique de façon globale avec tous les intervenants et toutes les activités de la plate-forme aéroportuaire.

Sur le plan écologique, l'AIG a mis en place un système de management environnemental (SME) qui a d'ailleurs été intégré dans le projet de règlement d'exploitation de l'aéroport, ce qui démontre si besoin était, la volonté réelle d'intégrer cette composante environnementale dans la gestion de l'aéroport.

Du point de vue de l'aménagement du territoire, aussi bien la charte de l'aménagement de l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise, que le plan directeur cantonal, soulignent l'importance du rôle joué par l'aéroport aux niveaux local, régional, national et international et démontrent que l'augmentation prévisible du trafic aérien en Suisse doit d'abord être absorbé par les aéroports existants en adaptant et en augmentant les infrastructures actuelles.

### ***2. Bruit du trafic aérien***

C'est pour la population un des éléments les plus directement perceptibles des impacts qui résultent de la gestion de tous les aéroports. Nous relevons que, déjà en 1966, l'Etat de Genève a mis sur pied une commission pour lutter contre le bruit des avions et que de nombreuses démarches ont été initiées pour minimiser ses effets. En particulier, en 1966, le Conseil d'administration de l'aéroport a adopté le principe de restriction du décollage des avions les

plus bruyants entre 20h.00 et 7h.00.

C'est une mesure proactive en faveur des riverains qui place l'aéroport de Genève, et ceci est particulièrement remarquable, parmi les premiers en Europe pour la limitation du bruit nocturne.

De façon globale, en comparant les conditions actuelles et futures, les restrictions des vols de nuit ne verront pas de changement notable. La période de couvre-feu entre 0h.00 et 5h.00 sera maintenue de même qu'une période de restriction du trafic entre 22h.00 et 24h.00 et entre 5h.00 et 6h.00.

Des progrès très importants ont été faits en matière d'émissions sonores. Nous rappellerons qu'en trente années d'évolution, les avions ont vu leur production sonore au décollage diminuer de 10 à 15 décibels. Malgré une augmentation du nombre de mouvements, les mesures ont relevé une diminution du bruit aérien de jour entre 3 et 5 décibels ces quinze dernières années.

En conclusion, l'augmentation du trafic prévu dans les vingt prochaines années n'entraînera donc pas d'émission de bruit plus élevée qu'aujourd'hui.

Quant au choix des trajectoires, leur optimisation date déjà des années septante. Ce processus a permis de diminuer le nombre d'habitants touchés par les nuisances sonores.

Si une modification importante des trajectoires devait se faire, cela aurait des conséquences importantes, en particulier sur tout le travail effectué durant ces trente dernières années. Cela n'est donc pas souhaitable.

### ***Politique d'insonorisation de l'Aéroport international de Genève***

En 1998, le Conseil d'administration de l'AIG a décidé de supporter le coût de certains travaux d'isolation phonique des habitations proches de l'aéroport pour un montant de l'ordre de 40 millions de francs affectés à cette fin. Il est à relever que cette politique d'insonorisation sur une base volontaire est maintenue par l'AIG, alors que l'Ordonnance sur la protection du bruit Opb, modifiée par le Conseil fédéral, n'exige pas un tel effort.

### ***Pollution de l'air due au trafic aérien***

Du point de vue des émissions de dioxyde d'azote, la zone touchée en 2010 est sensiblement identique à celle évaluée pour l'année de référence 1998. Les émissions supérieures à 15 microgrammes par mètre cube touchent des zones proches de l'aéroport, non habitées.

En définitive, l'air respiré en Ville de Genève n'est en quoi que ce soit affecté par les polluants émis par les moteurs d'avions pour l'état actuel ou les états futurs (2010 et 2020).

Il est à relever également que le maximum des émissions prévues en 2010, soit 21 microgrammes par mètre cube, sera inférieur à celui mesuré en 1998, soit 24 microgrammes par mètre cube ; ceci grâce aux progrès technologiques qui rendront les moteurs moins polluants qu'actuellement.

En revanche, pour la période allant de 2010 à 2020, aucune autre diminution n'a été envisagée dans le rapport, ce qui suppose une situation conservatrice la plus pessimiste en matière d'évolution de la pollution atmosphérique due au trafic aérien. Des améliorations techniques devraient vraisemblablement se poursuivre.

### *Trafic induit*

Ce trafic est généré par les passagers, les visiteurs, les employés travaillant sur le site et le fret aérien transporté par camion.

Parmi tous les chiffres énoncés, il est à relever que le nombre d'emplois augmentera d'environ 50 % dans les 20 prochaines années sur le site de l'aéroport. Les prévisions d'augmentation du trafic lié au fret aérien sont de 150 % d'ici 2020. L'augmentation prévisible du nombre de passagers est également très importante et la stratégie retenue pour la gestion future du trafic induit s'appuie sur une politique active de promotion des transports publics pour les passagers, le personnel et le fret.

L'objectif général de transfert modal pour l'AIG à l'horizon 2020 est de 45 % des passagers et du personnel utilisant les transports publics et des transports non polluants, ceci en maintenant un taux de satisfaction supérieur à 80 % concernant les conditions de desserte de l'aéroport.

Cet objectif est ambitieux et seule une très large coopération et la consultation de tous les milieux concernés pourront éventuellement permettre de l'atteindre.

Toutefois, nous sommes d'avis que de vouloir figer la situation actuelle, en particulier en ce qui concerne les parkings, va très rapidement conduire à des conflits. Si l'on considère les documents statistiques annexés à l'étude d'impact et qui analysent la répartition modale en fonction de la provenance géographique des personnes (personnel et usagers), on observe une répartition très différenciée.

Actuellement, les passagers en provenance de la France voisine, par exemple, utilisent à 90 % les transports privés pour venir à l'aéroport. Toutes les mesures incitatives du côté genevois ne changeront pas grand-chose à cette situation, aussi longtemps que nos voisins mettront la priorité sur les infrastructures routières. Les augmentations des tarifs de parkings qui sont envisagées, par exemple, ne produiront aucun report modal supplémentaire pour cette catégorie d'usagers.

L'aéroport envisage de mettre sur pied une commission « transports » réunissant non seulement les responsables techniques des transports, mais également tous les acteurs et personnes concernés par une telle politique des transports.

En raison des choix importants pour Genève en matière de mobilité, l'UAPG demande d'ores et déjà d'être associée aux travaux de cette future commission.

### ***Bruit du trafic au sol***

La stratégie retenue par l'aéroport concernant le report modal permettra de limiter l'augmentation du bruit sur tout le réseau routier de proximité. De même, le niveau de pollution de l'air dû au trafic routier devrait être maîtrisé par ce report.

Nous relevons que, tant en ce qui concerne le respect de l'OPb que de l'Opair, les mesures envisagées par l'AIG ne tiennent pas compte des améliorations techniques fort vraisemblables des véhicules et des diminutions de nuisances prévisibles.

De plus, au niveau du bruit, nous préconisons qu'avant de prendre en considération une réduction éventuelle de l'accessibilité aux transports privés, une politique proactive soit mise en place concernant l'utilisation de revêtements routiers antibruit, en particulier lors de travaux de renouvellement de la chaussée ou lors de la création de nouvelles voies, par exemple.

## **2. Impact économique de l'Aéroport international de Genève**

Après avoir étudié en détail l'aspect environnemental et être arrivé à la conclusion que, globalement, la poursuite de l'activité et son développement n'induiront pas de nuisances nouvelles pour l'environnement, il est effectivement très important d'étudier l'impact économique de notre aéroport.

L'UAPG tient à relever la qualité de l'étude d'impact économique

présentée. Elle est le complément indispensable à l'étude sur l'environnement.

Trois chiffres suffisent à illustrer l'importance économique de l'aéroport :

Premièrement, l'impact économique direct qui ascende à 2,2 milliards de francs par an, ensuite l'impact économique indirect pour un montant de 2,2 milliards par an également, enfin l'impact économique induit qui est, lui, de 4,4 milliards par an.

Au total, l'AIG génère un impact économique global de 8,8 milliards par an, soit 22'000 F par habitant de notre canton.

L'AIG génère 24'000 emplois dans l'ensemble de l'économie, soit 6'500 par effet indirect, 6'500 par effet induit et 11'000 par effet catalyseur. Les organisations internationales de la région ainsi que bon nombre des entreprises commerciales tiennent particulièrement à garder un aéroport de proximité en raison de l'interdépendance très forte de leurs activités et de celles de l'aéroport.

Les activités touristiques sont également très importantes au niveau du flux de passagers.

Le bassin de population concerné par l'aéroport de Genève est de 1'673'000 personnes pour la Suisse romande et de 2'061'500 pour les départements français proches, soit un total de 3'734'500 personnes concernées.

Les activités des transitaires génèrent un chiffre d'affaires de 100 millions par an.

L'assistance en escale et la restauration génèrent un chiffre d'affaires de 195 millions par an.

Les compagnies aériennes génèrent un chiffre d'affaires de 1'013 milliards par an.

L'exploitant de l'aéroport réalise un chiffre d'affaires de 160 millions par an.

L'aviation générale et les taxis aériens réalisent un chiffre d'affaires de 138 millions par an.

En ce qui concerne l'impact indirect, celui-ci est calculé comme étant le chiffre d'affaires généré par les personnes passant par l'aéroport au cours de leur voyage (en particulier les tours opérateurs, les agences de voyages, les hôtels, les restaurants et les commerces de détail).

Le montant de la dépense moyenne par visiteur est de 1'266 F. Pour un nombre de visiteurs entrants de 1'739'000 cela constitue un impact

économique indirect de 2,202 milliards par an.

L'impact induit résulte de l'effet de l'aéroport sur l'économie dans son ensemble, car une grande partie du chiffre d'affaires généré par l'aéroport est dépensé en achats de marchandises et de services émanant d'autres secteurs de l'économie.

Chaque fois que de l'argent issu de l'activité de l'aéroport est dépensé dans d'autres secteurs économiques, on constate un effet multiplicateur.

Pour Genève, étant donné le bassin de population concerné de plus de 3 millions d'habitants, ce facteur multiplicateur est de 2.0. L'impact induit de l'AIG étant de 4,360 milliards, multiplié par ce facteur 2, l'impact global est de 8,720 milliards par an.

L'aéroport est donc un catalyseur indispensable de notre économie et, sans lui, différentes activités seraient sans doute remises en question, en particulier l'établissement ou le maintien du siège d'entreprises multinationales, ainsi que des organisations internationales et non gouvernementales, sans parler de nombreux services spécialisés, notamment les banques.

L'industrie du tourisme est également fortement dépendante de notre aéroport, ainsi que de notre secteur des produits manufacturés et de la logistique, principalement en raison du trafic de fret aérien.

Cette étude confirme à nouveau le rôle de l'AIG en tant que catalyseur de l'activité économique de la région. L'aéroport agit comme un aimant qui attire des organisations et des entreprises internationales à Genève et dans sa grande région, et stimule les investissements.

### **3. Conclusions**

L'étude d'impact économique a été conduite avec beaucoup de professionnalisme par un bureau spécialisé, dont l'expérience internationale dans ce genre d'exercice donne encore plus de poids aux résultats. Le rapport économique démontre l'importance vitale de l'AIG pour Genève, la région et la Suisse.

Nous soutenons donc avec enthousiasme la demande de renouvellement de la concession fédérale, avec d'autant plus de conviction que l'étude d'impact sur l'environnement, très fouillée également, parvient à la conclusion que la poursuite et le développement des activités font l'objet d'une totale maîtrise environnementale.

Sur cette note très optimiste pour Genève, nous aimerions conclure en tirant un enseignement sur la manière dont a été mené ce dossier.

Dans la perspective de promouvoir un développement durable, ce que le canton et nos autorités ont à plusieurs reprises déclaré soutenir, nous souhaitons que tous les futurs dossiers importants qui seront mis à l'enquête publique prennent en exemple ce dossier, et que toute étude environnementale soit systématiquement accompagnée d'une étude des impacts économiques.

### *Audition d'une délégation de communes riveraines de l'AIG*

Cette délégation, conduite par M. Christophe Iseli, maire de Vernier, est composée de M<sup>me</sup> Françoise Le Sourd maire-adjointe de la commune française de Prévessin-Moens, M. Raymond Golaz, syndic de la commune vaudoise de Chavannes-des-Bois, M<sup>me</sup> Diane Vasquez, présidente de l'AFRAG (groupement des communes de Chens-sur-Léman, Messery, Nernier et Yvoire) et M<sup>e</sup> Joëlle Cottier, conseil de l'association (en constitution) des communes riveraines de l'AIG.

M. Iseli informe que leur délégation représente une association en constitution, qui regroupe une quarantaine de communes genevoises, vaudoises et françaises. Il remarque que les contacts qui ont été pris en vue de la création de cette association sont bien antérieurs aux déboires de l'aéroport de Zurich et que l'objectif de ce groupement de communes n'est pas une action à brève échéance. M. Iseli explique que dans le cadre de la procédure de renouvellement de la concession, les communes ont pu consulter les études d'impact réalisées par l'AIG, mais il s'est avéré que ces dossiers étaient très techniques et les informations difficiles à obtenir. C'est la raison pour laquelle les communes voisines de l'AIG ont décidé de se regrouper et de partager les frais d'un spécialiste qui puisse examiner ces dossiers en détail. Par ailleurs, l'association essaie de se faire entendre là où elle peut. Ainsi, des démarches ont été entreprises auprès de l'OFAC et un courrier a été adressé à M. Leuenberger. M. Iseli rappelle en quelques points la teneur de cette lettre.

- La pertinence de l'étude d'impact sur l'environnement est mise en doute, car elle couvre un horizon de 20 ans, alors que la concession est renouvelée pour une durée de 50 ans.
- Les représentants des communes font part de leurs inquiétudes devant la dispersion des trajectoires des avions, les informations sur le terrain les

laissant dubitatifs.

- Les vols de nuit doivent être limités, non seulement globalement, mais en évitant de surcharger certaines heures, car d'autres sont interdites.

M. Iseli explique que le souhait des communes est que le règlement d'exploitation de l'AIG soit revu et tienne compte de leurs soucis. En effet, le nouveau règlement n'a pratiquement pas été modifié, alors même que le Tribunal fédéral a cassé les normes de bruit qui avaient été fixées et demandé au Conseil fédéral de les changer. Cela dit, en ce qui concerne la concession, M. Iseli informe que l'OFAC a la certitude que son renouvellement sera chose faite d'ici la fin du mois et cela pour 50 ans. Il remarque que les communes ayant fait recours seront toutefois consultées au moment d'établir le nouveau règlement d'exploitation.

M<sup>me</sup> Le Sourd rappelle qu'une dizaine de communes françaises ont fait opposition à la procédure de renouvellement de la concession de l'AIG. En juin 2000, à l'initiative de la commune de Prévessin-Moens, une étude a été lancée dans le but de trouver des moyens de limiter les nuisances sonores. Le rapport, établi par des experts du droit de l'environnement, a été déposé en février 2001 auprès du préfet de l'Ain et du directeur général de l'aviation civile. Les mesures qu'il préconise sont les suivantes :

- la réalisation d'une étude acoustique globale sur le territoire français, notamment sur la commune de Ferney-Voltaire, très exposée ;
- la réunion de la commission franco-suisse, instituée par la Convention de 1945 sur les aménagements aéroportuaires de Cointrin ;
- la suspension de la procédure de renouvellement de la concession jusqu'à la réunion de la commission franco-suisse ;
- une révision de la convention : élargissement des compétences de la commission mixte pour une meilleure représentation des communes françaises et introduction d'un volet environnement.

M<sup>me</sup> Le Sourd explique que le sujet a fini par émouvoir les autorités françaises et que le préfet de l'Ain a décidé d'organiser une rencontre, le 22 mai 2001, à Bourg-en-Bresse, siège de la préfecture, qui réunira les autorités locales françaises et suisses.

M. Golaz remarque que l'opposition de sa commune est due essentiellement au manque d'information de la part de l'AIG. Il explique que les trajectoires ont énormément évolué et pourtant les responsables de l'AIG persistent à dire que cela est faux et que les habitants de la commune doivent rêver. M. Golaz tient à signaler que sa commune ne serait pas forcément en

train de faire opposition si l'AIG lui avait donné davantage d'information, notamment au sujet des vols d'hélicoptères à basse altitude qui se sont multipliés ces derniers mois.

M<sup>me</sup> Vasquez ne comprend pas que des avions survolent Yvoire, alors que le lac est assez large. Elle explique que les communes qu'elle représente ont fait opposition à la procédure de renouvellement de la concession et plus particulièrement au règlement d'exploitation, car elles estiment qu'il serait dommage d'accorder une autorisation de renouvellement de la concession sans poser des limitations. Elle remarque que les statistiques montrent que les vols de nuit ont augmenté de 55 % entre 1990 (3850) et 2000 (5900) et qu'il est illusoire de croire que les vols s'arrêtent à 24 heures. M<sup>me</sup> Vasquez estime que ce genre de problème devrait être pris en compte dans le règlement d'exploitation.

M<sup>e</sup> Cottier pense que ce qui est arrivé à Zurich devrait inciter à la réflexion, de manière à éviter d'autres erreurs. Elle reconnaît que l'aspect économique profite à toute la région, mais pas au mépris de la qualité de vie qu'il est important de maintenir et qui a aussi des conséquences économiques. Elle prend l'exemple de la Goldküste, dont les habitants, de gros contribuables, commencent à fuir en raison de la multiplication des survols. Elle signale à ce propos que la commune d'Anières commence à se plaindre et que cela ne concerne plus uniquement Vernier et Meyrin. M<sup>e</sup> Cottier note que les riverains de l'AIG ne valent pas moins que les riverains allemands qui ont obtenu satisfaction sur plusieurs points.

M. Iseli aimerait expliquer les raisons de cette association de 40 communes, alors qu'il existe déjà des associations de riverains. Il indique que l'approche n'est pas la même, car les collectivités prennent en compte d'autres problèmes, tels que l'emploi, l'aménagement du territoire, la circulation, alors que les associations de riverains ne vont pas aussi loin dans leurs démarches. M. Iseli explique que les communes veulent parler d'une seule voix.

## **Audition de la CICG représentée par Hans-Peter Graf, membre de la direction**

### ***1. Préliminaires***

Je me présente : secrétaire de la CCIG, membre de la direction en charge de l'économie extérieure (commerce extérieur, intégration européenne, promotion de Genève et de son économie), région, aménagement, infrastructure,

transports.

Quelques mots pour vous situer la CCIG que vous connaissez bien sûr déjà : la seule Chambre du canton, une des 18 CCI en Suisse est une association privée, section cantonale genevoise du Vorort (qui s'appelle désormais *économie suisse* ). Elle regroupe 1300 entreprises membres de tous les secteurs économiques et de toute taille, représentant 77'000 emplois à Genève. Nous sommes prestataires de services et porte-parole de l'économie : le point de vue défendu par notre Chambre est celui de l'ensemble de l'économie genevoise, donc de Genève et les conditions offertes aux agents économiques sur son territoire, ceci à la différence de la vision patronale et sectorielle des différentes associations de branche regroupées à la FSP et à l'UAPG.

Or une bonne accessibilité internationale figure parmi les conditions-cadre cruciales. Selon les enquêtes menées tous les ans par le consultant londonien Healey & Baker, auprès de plus de 500 entreprises européennes, la qualité des « *liaisons de transports avec d'autres villes à l'échelle nationale ou internationale* » figure au deuxième rang des facteurs décisifs motivant une implantation, seule la qualité de « *l'accès au marché* » est jugée plus importante.

Ceci est particulièrement vrai pour Genève en tant que « plus petite des villes internationales ». Pour maintenir cette position, Genève dépend des liaisons aériennes que nous offre notre aéroport. Voilà pourquoi la CCIG s'est engagée depuis toujours en faveur de notre aéroport. A Genève, notre Chambre a notamment animé la campagne anti-référendaire de 1991 sur l'adaptation de l'aérogare et a su trouver appui alors de 72 % du vote du peuple genevois. Nous nous sommes également engagés non sans succès lors des diverses révisions de la Loi fédérale sur l'aviation et nous nous battons, dans nos contacts réguliers avec les compagnies aériennes et avec les autorités, pour une bonne desserte de notre aéroport.

## **Nouvelle Constitution fédérale**

### **« Art. 87 Transports**

La législation sur le transport ferroviaire, les téléphériques, la navigation, l'aviation et la navigation spatiale relève de la compétence de la Confédération »

## **2. Rappel des prises de position au sujet de la procédure du**

### ***renouvellement de la concession de l'aéroport***

Notre Chambre s'est déjà prononcée sur la question qui nous occupe aujourd'hui, permettez-moi donc de rappeler les positions que nous avons prises :

#### ***Rapport d'activité 2000 de la CCIG, page 45***

« *Toujours sur un plan législatif, l'actuelle majorité a voté un projet de loi 8359 proposé en octobre par des députés de l'Alliance de Gauche et qui soumettra à l'avenir tout renouvellement ou modification de la concession de l'aéroport – qui dans notre ordre juridique est clairement de la compétence fédérale – à une approbation du Grand Conseil ! »*

#### ***Extrait du courrier de la CCIG, adressé le 10 juillet 2000 au président du DEEE sur le renouvellement de la concession***

« *La mise en consultation sous rubrique, publiée dans la Feuille d'Avis Officielle de la République et canton de Genève du 7 juin 2000, N° 65, page 3/895 ainsi que dans la Feuille Fédérale, N° 22 du 6 juin, page 2896-7, a retenu toute notre attention....*

#### ***A propos de la procédure***

« *Notre Chambre est particulièrement sensible au fait que, par courrier du 5 juin, vous avez attiré l'attention de notre association comme d'autres parties concernées sur cette procédure et sur la possibilité de communiquer à l'autorité cantonale nos points de vue et d'éventuelles observations. La demande de renouvellement de la concession fédérale pour l'exploitation de l'Aéroport International de Genève (AIG) et les documents joints à ce dossier – en particulier le projet de réglementation d'exploitation de l'AIG, les études d'impact sur l'environnement et sur l'économie – ont ensuite fait, le 26 juin dernier, l'objet d'une séance d'information, mise sur pied par le directeur général de l'AIG. Des représentants des communes intéressées et des différentes associations (pour autant qu'ils se soient donnés la peine de se déplacer) de même que des élus et des hauts fonctionnaires venus de France voisine ont ainsi eu une information de première main et ont pu obtenir des réponses à toutes leurs questions. La qualité des documents qui font l'objet de la consultation trouve ainsi son égale dans la manière dont votre Département et l'AIG ont su gérer la procédure. Nous tenons à vous en remercier et vous en féliciter ! »*

### ***3. Un projet de loi inutile et inopportun***

Dans l'ordre juridique de notre pays le renouvellement ou la modification de la concession des aéroports est donc clairement et exclusivement de la compétence fédérale et la procédure actuelle nous paraît suffisamment transparente pour que les Genevois – comme les Français voisins puissent/aient pu s'exprimer.

La CCIG n'a pas à prescrire au Grand Conseil la liste des sujets sur lesquels il se prononce.

Cependant dans ce cas précis, la CCIG constate que le projet de loi 8359 entend ancrer dans une loi cantonale une procédure se superposant à la procédure fédérale. Ceci nous paraît non seulement inutile, mais hautement inopportun, puisqu'il risque d'aller dans une logique de blocage des institutions et est contraire à la Constitution fédérale. Nous nous demandons également s'il est conforme avec la Constitution genevoise, article 128.

### **Inutile, puisque l'actuelle procédure de renouvellement de la concession touche à sa fin**

La procédure de renouvellement de la concession fédérale d'exploitation déposée par l'Aéroport international de Genève (AIG) le 5 mai 2000 est bien avancée. Grâce à la mise à l'enquête et au processus d'information évoqués ci-dessus, le Conseil d'Etat a pris l'avis des communes et des principales organisations du canton. Sur cette base, par courrier adressé au conseiller fédéral Leuenberger, le 6 septembre 2000, le gouvernement genevois a apporté son soutien à la demande de renouvellement de la concession. Voir communiqué du point-presse du Conseil d'Etat du 6 septembre 2000.

Selon les renseignements que la CCIG a obtenu auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), la concession fédérale d'exploitation sera délivrée à la fin du mois de mai à l'Aéroport international de Genève, afin de remplacer celle qui expire au terme de la durée légale de validité de cinquante ans.

L'OFAC nous a fait remarquer que,

*« à l'occasion de la procédure préalable au renouvellement de la concession, plusieurs associations et particuliers, ainsi que des communes genevoises, vaudoises et françaises ont déposé des oppositions. Les opposants ont réservé leur droit de recours contre l'octroi de la concession par le DETEC et l'approbation du règlement d'exploitation par l'Office fédéral de l'aviation civile.*

*Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) qualifie l'AIG d'aéroport national au même titre que Bâle et Zurich. Sa vocation est de relier la Suisse au trafic aérien mondial, le trafic de lignes y revêt la*

*première priorité. L'AIG est en outre ouvert au trafic charter, aux vols taxi, au trafic non commercial, à l'instruction générale et aux vols d'hélicoptères. Dans les limites de ses capacités, et selon les dispositions de son règlement d'exploitation, l'AIG est à la disposition de tous les aéronefs admis en trafic interne et international.*

*Un nouveau règlement d'exploitation a été élaboré à l'occasion du renouvellement de la concession de l'AIG, son approbation a donné lieu au réexamen des exigences spécifiques de l'aviation, des exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. A cette fin, une étude de l'impact sur l'environnement a été réalisée. Cette étude a été soumise pour évaluation à l'Office fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.*

*Le renouvellement de la concession de l'Aéroport ne modifie nullement la vocation qui est la sienne depuis plus de cinquante ans ».*

Inutile, puisque le prochain renouvellement de la concession sera pour dans 50 ans. Conformément à l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) du 23 novembre 1994 (RS 748.131.1), article 13, la concession pour les aéroports est octroyée pour une durée de 50 ans.

Inopportun, puisque le projet de loi 8359 risque d'aller dans une logique de blocage des institutions sur un plan de l'interaction entre la Confédération et le canton.

Nos craintes se situent moins sur un terrain juridique que politique.

Juridiquement, le projet de loi cantonale qui vous est soumis ne sert pas même à modifier la répartition des compétences, prévue par la Constitution fédérale. La procédure d'approbation de la concession restera réglée par la loi fédérale. Or aux termes de la loi fédérale sur l'aviation du 21 décembre 1948, (LA, révisée en 1998, RS 748.0), article 36, lettre a, la concession est octroyée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Sur un plan politique, une telle loi genevoise risque cependant de créer des ambiguïtés qui risquent d'aller dans une logique de blocage des institutions dans notre système fédéral.

La confusion sur un plan politique risque d'être d'autant plus grande que le projet de loi 8359 utilise le terme inadéquat de « *approbation du Grand Conseil* », alors que ce n'est ni au Grand Conseil ni au Conseil d'Etat genevois mais au DETEC d'approuver. Aux termes de l'article 36D de la loi fédérale, la compétence du canton se limite à se prononcer au sujet du

nouveau règlement d'exploitation élaboré à l'occasion du renouvellement de la concession de l'AIG !

Doutes relatifs à la conformité avec la répartition des compétences entre exécutif et législatif prévue par la constitution genevoise.

L'article 128 de notre Constitution stipule sous le titre

« *Relations extérieures* » :

*1 Le Conseil d'Etat est chargé des relations extérieures dans les limites de la constitution fédérale*

*2 Dans tous les cas où le Grand Conseil est appelé à statuer sur les relations extérieures et les affaires fédérales, le préavis du Conseil d'Etat est nécessaire »*

L'approche proposée par les auteurs du projet de loi 8359 prend le contre-pied à cette répartition des compétences prévue par la constitution.

A notre avis, avant de se prononcer, la constitutionnalité d'une telle approche mérite donc d'être tirée au clair également sur le plan strictement interne genevois.

#### **4. Conclusion**

De l'avis de la CCIG, le présent projet devrait donc être retiré. Si la majorité de la commission ne peut pas suivre une telle procédure, la commission devrait tout au moins examiner nos objections en procédant à des auditions supplémentaires, à savoir de

- M. André Auer, directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) ;
- et d'un juriste constitutionnaliste.

De l'avis de la CCIG, la question des formes et de l'étendue du contrôle politique sur le développement de notre aéroport mérite d'être élucidée dans le cadre de vos futurs travaux sur le statut de l'Aéroport, à savoir sur les deux projets de lois 8201 et 8298. A cette occasion, notre Chambre souhaitera très vivement vous faire connaître le point de vue des milieux économiques.

#### **Audition de M. Jean-Pierre Jobin, directeur général de l'AIG**

La présidente souhaite la bienvenue à M. Jobin, directeur de l'AIG. Elle rappelle que la commission avait souhaité l'auditionner pour connaître son avis au sujet du projet de loi 8359 et pour savoir où en était la procédure de renouvellement de la concession.

Avant toute chose, M. Jobin voudrait rappeler que l'art. 87 CS stipule clairement que tout le domaine de l'aviation civile relève de la compétence exclusive de la Confédération. De ce fait, tous les acteurs de ce milieu (aéroports, compagnies aériennes, etc.) sont obligatoirement au bénéfice d'une concession délivrée par la Confédération. En l'occurrence, les aéroports de Zurich et de Genève bénéficient d'une concession délivrée en 1951 et qui arrivera à terme le 31 mai 2001. C'est pourquoi, le 11 février 2000, le conseil d'administration de l'AIG (1) a décidé à l'unanimité de ses membres de solliciter à Berne le renouvellement de la concession. Le 5 mars 2000 une lettre a été adressée à M. Leuenberger, en sa qualité de ministre des transports, sollicitant en vertu de la législation fédérale le renouvellement de cette concession fédérale de 50 ans. L'AIG a remis à cette occasion au DETEC les 4 documents exigés par la loi pour pouvoir espérer obtenir le renouvellement de la concession, c'est-à-dire : une étude d'impact environnementale et économique, un business-plan décennal et un projet de règlement d'exploitation.

M. Jobin explique que la concession est liée au règlement d'exploitation, mais il s'agit de deux niveaux distincts. Le renouvellement de la concession étant de la compétence du DETEC, tandis que le règlement d'exploitation est, lui, soumis à l'approbation de l'OFAC.

M. Jobin reconnaît qu'une période de 50 ans peut paraître relativement longue, mais il remarque que cela est tout de même assez logique lorsque l'on connaît les montants d'investissements que requiert une infrastructure aéroportuaire. Par ailleurs, il explique que les conditions d'exploitation, les restrictions concernant les vols de nuit, la répartition du trafic, les routes et les trajectoires figurent dans le règlement d'exploitation, qui a une validité maximale de 50 ans, mais qui peut-être modifié en tout temps.

(1) M. Jobin remarque que la concession fédérale a été transférée à l'établissement public autonome AIG en janvier 1994.

Lorsque certains disent qu'une période de 50 ans est trop longue, M. Jobin considère qu'il faut distinguer les garanties formelles d'exploitation, des garanties matérielles.

M. Jobin poursuit l'historique. La demande de renouvellement de la concession a été déposée le 5 mai 2001 et a fait l'objet d'une publication dans la FAO de Genève, de Vaud et de la Confédération. Le canton a alors entamé une procédure de consultation qui a permis à tous les milieux concernés de faire valoir leurs objections et remarques à l'OFAC et DETEC, y compris les communes vaudoises et françaises. M. Jobin souligne la volonté délibérée de

laisser la possibilité de s'exprimer aux riverains suisses et français.

Du côté suisse, la procédure de consultation est arrivée à échéance le 10 juillet, tandis que du côté français, une prolongation a été accordée au 13 octobre. La Confédération a ensuite été saisie de toutes les remarques et l'AIG a répondu aux commentaires suisses le 25 septembre et aux commentaires français le 30 novembre. Par ailleurs, 35 communes suisses et françaises ont écrit directement au DETEC et à l'OFAC le 25 mars 2001 (trop tard donc). De son côté, le Conseil d'Etat a également pris position et adressé officiellement ses remarques à M. Leuenberger le 6 septembre 2000.

M. Jobin ajoute que l'AIG a dû fournir deux documents complémentaires par la suite. Une étude d'impact de l'aviation légère et une actualisation des prévisions de trafic. Il explique que les prévisions figurant dans le rapport envoyé en mai 2000 ont été calculées sur la base du trafic effectif en 1998. Or, il s'est avéré que le trafic a augmenté sensiblement entre 1999 et 2000, d'où la nécessité de réactualiser les prévisions sur la base du trafic effectif en 1999-2000. M. Jobin informe que ces documents ont été envoyés le 11 mai 2001 à Berne et que l'AIG attend désormais sereinement le renouvellement de la concession, qui devrait intervenir avant la fin du mois.

Répondant à diverses questions, M. Jobin ajoute ce qui suit.

Il explique que le règlement d'exploitation est approuvé par l'OFAC parallèlement à l'acte formel de renouvellement de la concession. Il est ensuite susceptible d'être modifié en tout temps à la demande de l'exploitant, mais sur décision de la Confédération. M. Jobin a omis de dire que si l'AIG sollicite le renouvellement du règlement d'exploitation, c'est en raison du renouvellement de la concession. Il explique que l'AIG n'a aucune volonté de modifier fondamentalement le fonctionnement de l'aéroport. Il remarque que la situation de Zurich est plus délicate, car l'aéroport doit se plier à des restrictions de survol et organiser une répartition différente du trafic sur les trois pistes. Il explique que cela ne pose pas de problème à Genève, car l'aéroport ne possède qu'une seule piste. M. Jobin confirme donc qu'aucun changement fondamental n'a été prévu au niveau des trajectoires.

M. Jobin remarque que le règlement d'exploitation n'est valable qu'une fois approuvé par l'OFAC, mais qu'il peut toutefois être modifié en tout temps à la demande du conseil d'administration ou de l'autorité concédante.

M. Jobin rappelle que la concession et le règlement d'exploitation relèvent tous deux de la compétence de la Confédération. Cela dit, la demande de modification du règlement d'exploitation peut venir sous la forme d'une

résolution du Grand Conseil. Il n'en demeure pas moins qu'en dernier ressort la décision appartient à la Confédération. M. Jobin informe qu'en 1972 le canton a voulu restreindre le bruit dans les aéroports. Le Grand Conseil a donc voté une résolution imposant des restrictions nocturnes. Cette loi a été soumise à Berne qui a répondu en trois lignes que ces dispositions n'avaient aucune base constitutionnelle.

M. Jobin ajoute que l'AIG est actuellement en train d'examiner avec Skyguide s'il est techniquement possible de déplacer l'axe d'approche. Il signale que celui-ci doit se trouver nécessairement dans l'axe de la piste. M. Jobin explique que les avions passent actuellement à 300 m au large de la pointe de Messery-Nernier et que les communes riveraines voudraient que l'axe soit décalé vers le Jura. Il note que les approches en zigzag ne se font pas encore, que l'étude est cependant en cours, mais que la décision finale sera de toute façon soumise à l'acceptation de la Confédération.

Concernant les normes de bruit, M. Jobin rappelle que le Conseil fédéral a formellement approuvé les zones de bruit NSI (noise standard index) en 1997. Peu après, le gouvernement a estimé opportun de transférer ces domaines dans la loi sur la protection de l'environnement. Un groupe a alors été mandaté pour déterminer un meilleur indicateur. Un rapport a été rendu en 1999 et le 12 avril 2000, le Conseil fédéral a fixé sur la base de cette étude de nouvelles valeurs limites, qui sont entrées en vigueur en mai 2000 et ont annulé le plan de zones NSI. Cependant, le 8 décembre 2000, le Tribunal fédéral a annulé ces valeurs limite expliquant qu'elles ne correspondaient pas aux critères de la loi sur la protection de l'environnement. Depuis lors, explique M. Jobin, c'est le vide juridique et l'aéroport est dans l'attente. Il remarque que la charge sonore a été calculée et figure dans les compléments aux études d'impacts fournis le 11 mai, mais qu'il est impossible de connaître son incidence économique, tant que les valeurs limites n'auront pas été fixées. Cela dit, M. Jobin ne pense pas que cela remette en question le renouvellement de la concession ou l'approbation du règlement d'exploitation, car l'aéroport reste soumis à la loi sur la protection de l'environnement et que celle-ci stipule clairement que les mesures d'assainissement sont à la charge de l'exploitant.

Ici le rapporteur signale qu'entre-temps le Conseil fédéral a édicté de nouvelles valeurs limites beaucoup plus draconiennes qui devraient être de nature à rassurer un certain nombre de riverains mais qui vont entraîner de nouvelles charges financières très lourdes pour l'exploitant de l'aéroport.

Concernant les difficultés rencontrées par l'aéroport de Zurich, M. Jobin

signale qu'il n'y a aucune raison que l'aéroport de Genève devienne la poubelle de Zurich. Il rappelle qu'en terme de restrictions du trafic et de surtaxes bruit et pollution, Genève sera au même niveau que Zurich. M. Jobin explique qu'il est possible que Swissair, dans le cadre de sa nouvelle stratégie, décide de rapatrier certaines lignes sur Cointrin, mais qu'il n'existe aucune volonté d'attirer sur Genève le trafic poubelle que Zurich n'accepte pas.

En ce qui concerne les données actualisées, l'AIG prévoit une augmentation du trafic de 100 % en terme de passagers et de 40 % en terme de mouvements d'avions. Si l'on tient compte de l'évolution technique des appareils, il apparaît que la charge globale sonore calculée à quelques dizaines de mètres de la piste ne va pas augmenter durant les 20 années à venir.

M. Jobin remarque qu'il faut distinguer les heures creuses des heures de pointe, aucun vol n'étant programmé entre 24h00 et 06h00, à l'exception des vols sanitaires et de transports d'organes. Par ailleurs, la fréquence des mouvements dépend également de la météo, les espacements se réduisant par beau temps. M. Jobin remarque également que le phénomène des turbulences de sillage fait qu'une certaine cadence doit être respectée. On ne peut, par exemple, faire décoller un petit avion à la suite d'un gros appareil. Cela dit, M. Jobin rappelle que le nombre de mouvements est limité par la capacité de la piste. Il indique que le nombre de mouvements est en moyenne de 35 par heure.

A une question concernant le Fonds de lutte contre le bruit, M. Jobin explique que le fonds environnemental est alimenté par deux surtaxes, l'une sur le bruit et l'autre sur les émissions gazeuses, calculées en fonction du tonnage des appareils. Il précise que ces taxes génèrent un revenu de 5 millions de CHF et que le fonds dispose actuellement de 50 millions de CHF. M. Jobin ajoute que la gestion de ce fonds relève de la compétence de la Commission de consultation pour la lutte contre les nuisances, qui est composée de 20 commissaires et dont la composition est quasi paritaire, 9 membres sur 20 subissant les nuisances (5 représentants des communes riveraines de l'AIG désignées par l'ACG, 1 représentant des communes françaises, 3 représentants de mouvement de protection de l'environnement). Cette commission se réunit au moins quatre fois par année et rend un rapport annuel qui est soumis au Conseil d'Etat et au conseil d'administration. M. Jobin précise qu'en dernier ressort le budget et les comptes sont approuvés par le conseil d'administration. M. Jobin confirme qu'une partie de ce fonds est affectée à des dispositifs antibruit ou antipollution, tels que les prises mentionnées précédemment, et une autre à l'insonorisation des

habitations situées à proximité de l'aéroport. M. Jobin rappelle à ce propos que le Tribunal fédéral a décidé que les indemnités aux riverains seraient supportées par le canton et l'insonorisation par l'AIG.

### **Audition de M. André Auer, directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile**

La présidente remercie M. Auer d'avoir répondu à l'invitation de la commission et de s'être déplacé depuis Berne. Elle suppose que les commissaires voulaient savoir où en était la procédure de renouvellement de la concession de l'aéroport et les conséquences que le projet de loi 8359 pourrait avoir sur ces démarches.

M. Auer remarque que c'est toujours avec grand plaisir qu'il se rend à Genève. Avant de répondre à ces questions, il se présente rapidement. Juriste de formation, bilingue, M. Auer travaille depuis 25 ans à l'OFAC dont il occupe le poste de directeur depuis 1993.

En ce qui concerne la procédure de renouvellement de la concession, M. Auer confirme que le dossier est prêt pour une signature, que la concession est prête et que l'OFAC est sur le point de conférer à l'AIG le droit d'exploiter l'aéroport, et en particulier le droit de prélever des taxes. M. Auer remarque que la concession est souvent confondue avec le règlement d'exploitation. Il insiste pourtant sur l'importance de bien différencier les deux actes. La concession est un acte très court qui donne simplement le droit d'exploiter un aéroport pour une durée de 50 ans. En revanche, les procédures de vol, les heures d'ouverture de l'aéroport, les mesures environnementales et plus généralement, toutes les règles de fonctionnement de l'aéroport figurent dans le règlement d'exploitation. M. Auer précise également que le renouvellement de la concession est du ressort du DETEC, tandis que le règlement d'exploitation est approuvé par l'OFAC. M. Auer rappelle que ces procédures ont fait l'objet d'une vaste consultation auprès des milieux concernés (associations, communes riveraines, etc.), qui ont eu accès au rapport d'impact économique et environnemental réalisé par l'AIG.

Pour répondre à la deuxième question, M. Auer avoue qu'il ne voit pas très bien quel est le but de ce projet. Il rappelle que le droit cantonal ne peut se superposer au droit fédéral, et que celui-ci prévoit que tout le domaine de l'aviation civile relève de la compétence exclusive de la Confédération. Il n'est donc pas possible légalement de dire que tout renouvellement de la concession doit être soumis à l'approbation du Grand Conseil. M. Auer explique qu'il appartient au DETEC de se prononcer sur le renouvellement de

la concession.

M. Auer rappelle le contenu de l'art. 36 de la loi sur l'aviation civile. Il explique qu'il appartient à l'exploitant de soumettre le projet de règlement d'exploitation à l'OFAC.

### **Art. 36c Règlement d'exploitation**

1 L'exploitant doit édicter un règlement d'exploitation.

2 Le règlement d'exploitation fixe les modalités concrètes de l'exploitation telle qu'elle résulte du plan sectoriel « Infrastructure aéronautique », de la concession ou de l'autorisation d'exploitation et, le cas échéant, de la décision d'approbation des plans ; le règlement d'exploitation doit notamment définir :

- a) l'organisation de l'aérodrome ;
- b) les procédures d'approche et de départ ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome.

3. L'exploitant soumet le règlement d'exploitation à l'approbation de l'office.

4. Si l'exploitant établit ou adopte le règlement d'exploitation lors de la mise en place ou de la modification d'une installation d'aéroport, l'office approuve ce règlement au plus tôt lors de l'approbation des plans du projet.

A la question de savoir si le Grand Conseil peut suggérer des modifications à l'OFAC concernant les trajectoires ou les heures d'ouverture de l'aéroport, M. Auer est prêt à écouter toute suggestion. Cela dit, lorsque l'OFAC reçoit une demande de l'exploitant, il procède à une vaste consultation avant de répondre. Par ailleurs, les demandes doivent être publiées dans des organes officiels et sont ensuite mises à l'enquête publique, l'OFAC se chargeant d'évaluer les remarques et les suggestions. M. Auer remarque que le règlement est modifié une à deux fois par année, étant donné que l'aviation est un secteur très dynamique et en plein développement.

Concernant le lien juridique existant entre le règlement d'exploitation et la procédure de renouvellement de la concession M. Auer répond que l'art. 12 de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) prévoit qu'une des conditions au renouvellement de la concession est que le règlement d'exploitation puisse être adopté.

### **Art. 12 Conditions d'octroi de la concession**

1. La concession est octroyée lorsque :

- a) l'exploitation de l'installation est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA ;
- b) le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour satisfaire aux obligations découlant de la loi, de la concession et du règlement d'exploitation ;
- c) le règlement d'exploitation peut être approuvé.

2. L'autorité peut refuser d'octroyer la concession en particulier lorsque le financement de l'installation et de l'exploitation de l'aéroport semble manifestement compromis.

M. Auer explique que M. Leuenberger viendra lui demander fin mai si le règlement d'exploitation peut être adopté.

M. Auer relève que la commission a évoqué dans son courrier le cas de l'aéroport de Zurich. Il reconnaît que le renouvellement de la concession de l'aéroport de Kloten est similaire à celui de l'aéroport de Cointrin. En effet, tous deux sont des aéroports nationaux et leurs concessions arrivent à terme le même jour, le 31 mai 2001. Toutefois, il existe également certaines différences. M. Auer explique que les négociations avec l'Allemagne ont été bloquées après plusieurs tours de négociations et que l'affaire a été élevée au niveau ministériel. Le 23 avril, M. Leuenberger a rencontré son homologue allemand. Les deux hommes ont tranché sur plusieurs points-clés. M. Auer informe que le département possède les éléments-clés de cet accord qu'il devra terminer avant septembre. Une fois l'accord signé, l'exploitant devra s'y référer pour élaborer un nouveau concept d'exploitation de l'aéroport de Zurich.

A la fin des auditions, la commission en revient au point de départ, à savoir que le projet de loi s'oppose au droit fédéral et qu'il arrive comme la grêle après les vendanges, puisque la concession (on l'a appris entre-temps) vient d'être renouvelée jusqu'au 31 mai 2051.

La commission invite donc les auteurs du projet de loi à le retirer, ce à quoi ils se refusent, comme on pouvait bien s'y attendre.

En conséquence, la commission par 6 voix (2 L, 2 R, 2 DC) contre 4 (3 AdG, 1 Ve) et 3 abstentions (S) vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de rejeter le projet de loi 8359.

*Annexe I : demande de renouvellement de la concession fédérale*

*Annexe II : lettre de la commune de Vernier et diverses autres communes à l'OFAC du 5 mars 2001*

*Annexe III : lettre de la commune de Meyrin à l'OFAC du 13 mars 2001*

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

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

### **Article 1**

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

#### **Art. 1, al. 3 (nouveau)**

<sup>3</sup> Tout renouvellement ou modification de la concession de l'aéroport est  
soumis à l'approbation du Grand Conseil qui se détermine sous forme de  
résolution.

### **Article 2**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation.

*ANNEXE 1*

*ANNEXE 2*

*ANNEXE 3*

Date de dépôt : 4 septembre 2001  
Messagerie

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

**Rapporteur: M. Rémy Pagani**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Sans remettre en question le rôle économique de l'Aéroport international de Genève-Cointrin pour l'ensemble des habitants de la région, il importe pour notre Parlement de proposer des solutions visant, d'une part, à maîtriser le développement de cet instrument, tant du point de vue de son impact économique que des désagréments qu'il engendre pour tous ceux qui habitent aux alentours du site et sous les trajectoires des avions et, d'autre part, à participer à notre échelle à l'effort de l'ensemble des habitants de la planète pour réduire l'effet de serre. Ainsi notre engagement doit aller dans le sens d'un développement de l'aéroport qui ne se fasse pas au mépris de la qualité de la vie, cette dernière ayant aussi des conséquences économiques. En effet, comment imaginer un tel outil dont l'infrastructure serait à ce point surdimensionnée qu'il mettrait en péril son propre avenir et les très lourds investissements financiers que la collectivité consent au fil des années ? Pour s'en convaincre il n'est que de citer les difficultés que rencontre actuellement l'aéroport de Zurich-Kloten avec ses riverains et son proche voisin l'Allemagne.

Ce danger est d'autant plus grand que la direction de l'Aéroport de Genève-Cointrin, en tant qu'entité administrative autonome, a démontré à de nombreuses reprises sa volonté de surdévelopper cet instrument. Elle parle aujourd'hui par exemple de doubler le nombre de passagers à l'horizon 2020, sans citer le recours plus que téméraire qu'elle a interjeté auprès du Tribunal fédéral contre la décision de notre Parlement qui lui imposait de prendre en charge l'indemnisation financière de certains riverains selon le principe du pollueur-payeur.

Il incombe donc à notre Parlement de se donner les moyens de maîtriser le

développement de cet instrument économique donc d'indiquer, sous la forme d'une résolution, le sens et les conditions de son accord au renouvellement de la concession.

### **Réduire les imitions de CO<sup>2</sup>**

Si l'on considère que l'ensemble des imitions de polluants de l'aéroport est aujourd'hui encore sous contrôle, il n'en reste pas moins que l'intensification des mouvements d'avions ne fait que participer à l'augmentation des rejets de gaz carbonique dans l'atmosphère. Les engagements internationaux pris lors du sommet de Rio et, plus récemment, de Kyoto, vont conduire de nombreux gouvernements à imposer, à terme, des limitations drastiques dans le transport aérien afin de réduire les imitions de CO<sup>2</sup>. Ainsi, la seule alternative aux transports aériens continentaux sur le long terme sera le transfert modal (rail, transport en commun routier, etc.). Dans ces conditions et sérieusement, on ne peut pas croire que cette limitation sera décrétée par les directions des aéroports sans de fortes pressions politiques. Ces dernières ne pourront être exercées que par des associations riveraines déterminées, des gouvernements éclairés et des parlements responsables.

Pour l'ensemble de ces raisons, il est donc impératif que les choix stratégiques relatifs à cet instrument économique que représente l'aéroport ne se limitent pas à un cercle restreint de personnes, *a fortiori* non élus, mais qu'ils soient l'objet d'un large débat démocratique. Or, depuis que l'aéroport a été rendu autonome, notre Parlement, comme le gouvernement, n'ont plus leur mot à dire notamment sur des questions primordiales comme le renouvellement de la concession. Tout juste a-t-on donné son avis du côté du Conseil d'Etat. C'est pourquoi, même si le prochain renouvellement doit intervenir dans cinquante ans, il doit être validé par une instance parlementaire cantonale sous la forme d'une résolution.

### **Augmentation du trafic**

En ce qui concerne les données actualisées, l'AIG prévoit une augmentation du trafic de 100 % en terme de passagers et de 40 % en terme de mouvement d'avions d'ici à 2020. Si l'on tient compte de l'évolution technique des appareils, il apparaît, toujours selon l'AIG, que la charge globale sonore calculée à quelques dizaines de mètres de la piste ne va pas augmenter durant les vingt années à venir. Pourtant, les responsables de l'aéroport se gardent bien de signaler que si aujourd'hui cette charge est intermittente demain, avec

l'augmentation du va-et-vient des avions, elle sera constante. Ainsi, déjà aujourd'hui, les habitants des communes françaises situées sous la trajectoire des avions se plaignent de l'augmentation de ce phénomène tant du point de vue de la pollution sonore que de celui de la charge des poussières résiduelles de kérosène au sol.

De plus, il faut savoir que le Conseil fédéral a formellement approuvé les zones de bruit NSI (noise standard index) en 1997. Peu après, le gouvernement a estimé opportun de transférer ce domaine dans la loi sur la protection de l'environnement. Un groupe a alors été mandaté pour déterminer un meilleur indicateur. Un rapport a été rendu en 1999 et, le 12 avril 2000, le Conseil fédéral a fixé, sur la base de cette étude, de nouvelles valeurs limites qui sont entrées en vigueur en mai 2000 et ont annulé le plan de zones NSI. Cependant, le 8 décembre 2000, le Tribunal fédéral a annulé ces valeurs limites expliquant qu'elles ne correspondaient pas aux critères de la loi sur la protection de l'environnement. Depuis lors, c'est le vide juridique et les aéroports suisses sont dans l'expectative. L'aéroport restant toutefois soumis à la loi sur la protection de l'environnement qui stipule clairement que les mesures d'assainissement sont à la charge de l'exploitant. Ainsi, à terme, il est vraisemblable qu'une facture considérable relative à l'assainissement des bâtiments proches va être mise à la charge de l'aéroport.

### **Pertinence de l'étude d'impact et réalité quotidienne**

Sur le long terme, on peut mettre en doute la pertinence de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par l'aéroport, d'abord parce qu'elle n'a pas réuni l'ensemble des critères d'indépendance par le simple fait qu'elle a été financée par l'aéroport et ensuite parce qu'elle ne couvre que les vingt prochaines années, alors que la concession est renouvelée pour une durée de cinquante ans.

Les représentants de la quarantaine de communes que la commission a auditionnés ont fait part de leurs inquiétudes devant la dispersion des trajectoires des avions, ainsi que de leur exigence de limitations des vols de nuit, non seulement globalement, mais aussi en évitant de surcharger certaines heures du fait de l'interdiction des vols nocturnes.

Il a été remarqué par ces mêmes représentants que les chiffres des statistiques concernant les vols de nuit ont augmenté de 55 % entre 1990 (3850) et 2000 (5900) et qu'il est illusoire de croire que les vols s'arrêtent à 0 heure.

Une dizaine de communes françaises ont fait opposition à la procédure de renouvellement de la concession de l'AIG. De plus, en juin 2000, à l'initiative de la commune de Prévessin-Moens, une étude a été lancée dans le but de trouver des moyens de limiter les nuisances sonores de l'aéroport. Le rapport, établi par des experts du droit de l'environnement, a été déposé en février 2001 auprès du préfet de l'Ain et du directeur général de l'aviation civile. Les mesures qu'il préconise sont les suivantes :

- la réalisation d'une étude acoustique globale sur le territoire français, notamment sur la commune de Ferney-Voltaire, très exposée ;
- la réunion de la commission franco-suisse, instituée par la Convention de 1945 sur les aménagements aéroportuaires de Cointrin ;
- la suspension de la procédure de renouvellement de la concession jusqu'à la réunion de la commission franco-suisse ;
- une révision de la convention : élargissement des compétences de la commission mixte pour une meilleure représentation des communes françaises et introduction d'un volet environnemental.

A l'évidence, ces demandes n'ont pas trouvé grâce auprès des autorités suisses puisque la concession a été renouvelée depuis.

Au vu de ces explications, le rapporteur de minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à entrer en matière sur le présent projet de loi, à le voter en ayant comme préoccupation première de garantir aux générations futures le droit de décider des priorités qu'ils entendront donner à leur mode de transport.