

*Date de dépôt : 6 février 2019*

## **Rapport**

**de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2017**

### **Rapport de M. André Pfeffer**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission de l'économie a consacré 6 séances (séances des 12 novembre, 19 novembre, 26 novembre, 3 décembre, 10 décembre et 17 décembre 2018) à traiter de ce projet de loi sous la présidence de M<sup>me</sup> Jocelyne Haller.

Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M<sup>me</sup> Maëlle Guitton, à qui je tiens à adresser mes remerciements, au nom de tous les membres de la commission.

### **Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI.**

M. Dal Busco indique qu'il y a plus de 40% de la population qui est d'origine étrangère et que l'aéroport joue un rôle social important. Il indique qu'il y a par ailleurs plus de 1 000 employés directs à l'aéroport. L'aéroport approche aussi un demi-million de chiffre d'affaires. Il rappelle que l'aéroport verse la moitié de ses bénéfices à l'Etat. Il indique qu'en 2017, il s'agissait de 80 millions de bénéfice. Malgré cela, il explique que l'aéroport adapte son infrastructure et qu'il y a un immense programme de prévu, la fameuse Aile Est. Il précise que les investissements s'élèvent à 125 millions de francs. Il indique par ailleurs que les destinations sont nombreuses, il y a en effet 141 destinations avec 49 pays desservis. Le fret est aussi une activité importante pour l'économie genevoise puisqu'il s'agissait en 2017 de 89 012 tonnes de fret. Il y a également eu 4 663 missions d'accueil

protocolaires. Il explique que tous ces chiffres traduisent l'importance de l'aéroport pour notre canton et notre région.

Il indique ensuite que le rapport retrace toute une série d'actions qui sont celles de la Direction de l'aéroport. Il rappelle par ailleurs qu'il y a 1 000 employés qui travaillent sur la plateforme, mais qu'il y a 11 000 employés en totalité. Il y a d'ailleurs 200 entreprises qui travaillent sur ce lieu. De plus, selon une étude, l'activité aéroportuaire créerait de la richesse à hauteur de 7.2 milliards de francs et générerait, directement ou indirectement, plus de 44 000 emplois. Il précise que ces 5 dernières années, il y a eu plus de 207 millions de francs qui ont été versés dans les caisses du canton.

Il explique que, si on regarde l'impact global et si on compte les vols eux-mêmes, on peut remarquer que l'entreprise cherche à réduire son impact environnemental avec des programmes remarquables en matière d'assainissement énergétique par exemple. Il indique que des engagements forts ont également été pris en matière d'émission de gaz à effet de serre. Il explique que l'AIG est très actif et qu'il a pour objectif de faire la promotion du biocarburant produit à partir de déchets. Il termine en déclarant qu'il y a différents types d'actions qui sont aussi en cours pour l'utilisation de véhicules électriques sur la plateforme.

M. Matthey indique qu'on assiste encore à des croissances de passagers. En 2017, la croissance des mouvements était de 0.5% alors que les projections pour cette année indiquaient plutôt, pour l'aviation de ligne, une baisse de 2 à 3%. Il précise que c'est la première fois qu'il y a un fléchissement qui descend en dessous de l'équilibre. Normalement, d'ici la fin de l'année on devrait être à 2-3% en dessous du statu quo.

Concernant l'Aile Est qui est en construction, il explique que l'aéroport aura la possibilité de valoriser des grands espaces en photovoltaïque. Il précise qu'il y a aussi plusieurs chantiers qui sont ouverts pour la mobilité au sol afin d'avoir davantage de véhicules et de moyens de locomotion électriques sur le tarmac.

Une commissaire (Ve) remarque que M. Dal Busco a indiqué que des bénéfices étaient reversés à l'Etat. Elle demande ce que cela représente par rapport aux coûts externes qui sont non couverts, à l'exception de la redevance sur le bruit. Elle remarque que le rapport de l'ARE indique que 10% des coûts externes, soit l'équivalent de 1.28 milliard de francs, sont provoqués par les transports aériens. Elle demande s'il y a une évaluation des coûts externes qui sont faits spécifiquement par rapport à l'aéroport.

Concernant ensuite la redevance sur le prix, elle observe qu'elle a augmenté de 120%. Elle remarque par ailleurs qu'on va pouvoir isoler 3 200 logements

alors que 3 600 ont déjà été isolés jusqu'à présent. Elle demande depuis quand ces 3 600 logements ont été isolés. Elle demande si, en augmentant de 120%, il ne serait pas possible de faire plus que d'isoler moins que le nombre de logements qui ont déjà été isolés jusqu'à maintenant.

M. Royer répond, par rapport au programme d'insonorisation des bâtiments, que l'aéroport engage, depuis plusieurs années, plusieurs dizaines de millions de francs sur ce sujet. Il explique que ce plan a été revu récemment dans son ampleur afin de pouvoir suivre l'évolution des courbes de bruit. Il indique par ailleurs qu'il devra être revu à l'aune de l'adoption de la fiche PSIA et des futures courbes de bruit afin de redéfinir le périmètre d'action sur le territoire. Il insiste sur le fait qu'il y a une activité assez importante de l'aéroport sur ce sujet. Par ailleurs, il indique que des investissements assez conséquents sont menés pour insonoriser les bâtiments qui sont les plus susceptibles d'être impactés par le bruit.

Concernant ensuite l'évaluation des coûts externes, il indique qu'il y a eu, en 2016, une évaluation des impacts de l'aéroport sur la santé qui a été menée par l'Etat de Genève en partenariat avec l'Université de Genève et un certain nombre d'autres organismes. Il explique qu'ils ont évalué l'impact financier avec une méthodologie scientifique et que selon cette étude, les coûts liés à la santé pour le bruit et la qualité de l'air seraient de l'ordre de 50 millions de francs pour l'aéroport.

La commissaire (Ve) demande si l'étude de l'ARE recouvre les différents aéroports.

M. Royer répond qu'il ne peut pas se prononcer sur cette question.

La commissaire (Ve) demande plus de précisions par rapport à la récente décision du Tribunal fédéral qui a donné raison aux habitants par rapport à un droit à des indemnités.

M. Matthey propose d'approfondir cette question au moment où le budget 2019 de l'aéroport sera présenté puisqu'une part importante de ce budget touche aux questions des provisions.

Un commissaire (S) demande où en est le projet qui devait être mis en place en matière de biokérosène.

M. Royer répond que ce projet a été suspendu. Il explique qu'il était lié à des aides financières de la Confédération, mais qu'elle les a refusées.

Le commissaire (S) remarque qu'il y a beaucoup de destinations en vol low cost depuis Genève sur des villes européennes. Il demande à M. Dal Busco quelle est son appréciation par rapport à un certain tourisme d'achat de la part des Genevois.

M. Dal Busco répond que la pratique de la compagnie low cost la plus importante à Genève en matière de coûts du bagage en soute est dissuasive pour le tourisme d'achat.

Le commissaire (S) observe qu'il y a eu une augmentation de 18.6% du fret pour 80 000 tonnes. Il remarque par ailleurs qu'il y a eu toute une émission sur l'augmentation du fret notamment en ce qui concerne l'or en provenance des Emirats arabes unis. Il demande à M. Dal Busco quelle est son appréciation et comment il peut l'expliquer. Il déclare par ailleurs, concernant la problématique des douanes, qu'il y a moins de 1% de cet or qui est contrôlé. Il demande si le Conseil d'Etat est satisfait de l'augmentation du fret en or. Il demande comment il explique cette augmentation des Emirats arabes unis et ce qu'il pense du contrôle douanier de cette marchandise à l'arrivée de Genève.

M. Dal Busco répond que le contrôle douanier est une compétence fédérale et qu'il ne connaît donc pas le taux en matière de contrôles douaniers. Il déclare cependant que le fait que la plateforme ait une activité de fret précieuse pour l'économie genevoise est une bonne chose. Pour le reste, il ne peut pas répondre.

Le commissaire (S) remarque qu'il n'y a pas assez de douaniers aux frontières du canton dans le cadre du tourisme d'achat et que du coup le Conseil d'Etat fait une démarche proactive auprès de la Confédération pour essayer de raffermir les contrôles et donc demander plus de moyens. Il demande si on ne pourrait pas aussi y songer dans ce cadre-là.

Il demande pour finir si le Conseil d'Etat, ou certains de ses membres sont proactifs, directement ou indirectement, pour amener ce marché à transiter de plus en plus vers Genève.

M. Dal Busco répond à la première remarque que, si des ressources supplémentaires étaient données en matière de douane, elles seraient davantage mises sur le terrain pour contrôler les achats transfrontaliers que sur les contrôles à l'aéroport.

Concernant finalement sa dernière question, il répond, en tant que conseiller d'Etat en charge de cette infrastructure, qu'il n'engage pas et n'entend pas engager une démarche proactive pour développer ces activités. Par contre s'agissant de défendre cet outil qui est indispensable pour l'économie, il indique qu'il est bien présent pour le faire.

## Vote

### 1<sup>er</sup> débat :

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 12322 :

Oui : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 1 MCG)

Non : -

Abstentions : -

**L'entrée en matière est acceptée.**

### 2<sup>e</sup> débat :

Le président procède au vote du 2<sup>e</sup> débat :

Titre et préambule pas d'opposition, adopté

Article unique pas d'opposition, adopté

Un commissaire (S) indique qu'il va s'abstenir sur ce rapport d'activité, non pas parce que l'aéroport est mal géré, mais pour donner un petit signal politique. Il rappelle qu'aujourd'hui, il y a plus de 17 millions de passagers et qu'à l'horizon 2030 il y en aura hypothétiquement 25 millions. A son avis, les dirigeants de l'aéroport n'ont pas une réflexion assez approfondie sur le développement qui lui semble être déséquilibré. Il considère qu'il faut un développement de l'aéroport qui soit plus qualitatif et plus maîtrisé, ce qui ne se ressent pas dans ce rapport d'activité.

Un commissaire (PDC) explique que le PDC n'a pas de critique ou d'intervention à faire sur ce rapport. Il rappelle que, lors de leur audition, la présidente du conseil d'administration et le Directeur général de l'aéroport ont donné un certain nombre de chiffres, qui ont d'ailleurs été repris du rapport, et que de ce fait il n'y a pas beaucoup de questions qui se posent. Il indique que le groupe PDC soutiendra l'adoption de ce rapport qui dénote une bonne évolution de l'aéroport.

Il explique que le groupe PDC veut laisser une latitude à la nouvelle direction de l'aéroport afin de se mettre en place et de peut-être arriver à une meilleure communication que celle qui a été faite sous l'égide de l'ancien

Directeur général dont la communication et les relations publiques n'étaient pas les qualités premières. Il considère qu'avec M. Schneider on arrive à un tournant qui peut être bénéfique et qui va amener l'aéroport à être mieux présenté vis-à-vis de la population. Cela étant, il rappelle au commissaire (S) que les 25 millions de passagers ne sont pas un objectif à l'horizon 2030, mais une possibilité laissée ouverte. Il espère bien que d'ici là, grâce à l'acquisition de gros porteurs moins polluants et plus silencieux par les compagnies aériennes, on arrivera à des solutions qui rassureront les riverains de l'aéroport.

Un commissaire (PLR) rappelle que l'aéroport est une infrastructure indispensable pour l'économie genevoise qui est essentiellement tournée vers l'exportation dans les secteurs de l'horlogerie/bijouterie, du négoce et de la place financière. Tous ces domaines bénéficient de l'apport des PME locales. L'aéroport est donc une infrastructure indispensable pour notre économie et pour la Genève internationale. Il remarque que tout le monde en convient, mais a parfois de la peine à le dire.

En termes d'emplois, il rappelle que cette plateforme aéroportuaire emploie 11 000 personnes, soit autant que les HUG ce qui en fait l'employeur numéro 1 au niveau cantonal.

Au niveau de la responsabilité sociale et environnementale de cette entreprise, il salue les progrès qui ont été faits en termes de communication. Il remarque par ailleurs que ce n'est pas seulement la communication qui a été améliorée et qu'il y a des mesures concrètes qui ont été prises par la nouvelle direction. Il rappelle qu'il y a encore quelques années, il y avait seulement un quart de page du rapport qui était consacré à ces questions alors qu'aujourd'hui une partie est spécifiquement dédiée à ces questions. Il y a donc une révolution culturelle qui s'est passée au niveau de l'aéroport.

Concernant l'infrastructure elle-même, il rappelle qu'il y a une collaboration avec une entreprise pour développer l'utilisation de biokérosène, qu'il y a également l'installation de panneaux solaires en collaboration avec les SIG ainsi qu'un plan de mobilité interne. Il y a donc beaucoup de mesures sur l'infrastructure qui méritent d'être saluées.

Il rappelle par ailleurs l'importance de la desserte pour un bassin de population de cette taille. On a de la chance d'avoir une desserte de très bonne qualité qui est essentielle pour les entreprises et la Genève internationale.

Il indique pour finir qu'il a été particulièrement frappé par le changement dans la qualité de la flotte. Il remarque que la CARPE a de la peine à reconnaître qu'on a des nouveaux types d'appareils comme le Airbus 350 et le Bombardier C-Series qui sont de la dernière génération. Il lit le rapport d'activité de l'aéroport qui prévoit que « les mouvements d'avions de classe 5

et 4 (classes les moins bruyantes) représentaient 89% du trafic de ligne et charter en 2017 ». Il remarque que c'est une progression très sensible. Il explique qu'il souligne cela d'autant plus que l'ARAG disait que contre le bruit ferroviaire on pouvait faire des murs, mais qu'on ne pouvait rien faire contre le bruit des avions. C'est la preuve qu'il s'agit d'un mensonge puisque les progrès techniques sont plus rapides dans le domaine aéroportuaire que dans le domaine ferroviaire.

Pour toutes ces raisons le PLR va accepter ce rapport de gestion 2017.

Une commissaire (Ve) précise que les Verts ne remettent pas en cause l'importance de l'aéroport pour la Genève internationale et l'économie. Elle indique qu'ils sont néanmoins en droit de remettre en question le développement apporté à l'aéroport. Elle explique que les Verts vont donc s'abstenir pour marquer leurs regrets sur ce point. Elle termine en déclarant que, pour l'instant, les choses ne sont pas suffisantes en matière d'environnement.

Un commissaire UDC indique que l'UDC recommande de soutenir ce plan de gestion. Il remarque que l'aéroport de Genève a fait des progrès très significatifs depuis quelques années. Auparavant, il y a eu des manquements voire même du laxisme puisque dans les autres aéroports nationaux ils en sont à leur 2<sup>e</sup> fiche PSIA alors que nous en sommes seulement à notre première fiche. Cependant, maintenant que le progrès est significatif et qu'on va dans une bonne direction, il considère qu'il faut soutenir et encourager le plan de gestion.

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

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

La présidente indique que le groupe EAG va s'abstenir. Elle précise que le groupe EAG ne remet pas en question l'aéroport international de Genève car il est bien géré en tant qu'entreprise. Néanmoins, elle remarque que dans ses incidences sur l'environnement, la population genevoise et les autorités, il y a

un défaut de communication, mais aussi une non-prise en compte d'un certain nombre de préoccupations. Toute la problématique qui est discutée autour de l'IN 163 est précisément au cœur de ces difficultés, il est donc important de les prendre en considération.

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

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

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

Finalement, outre la gestion même de l'aéroport, elle indique que ce qui est important pour le groupe EAG c'est le lien qu'entretient l'aéroport avec les autres entreprises qui développent leurs activités sur son territoire et qui méritent une grande attention sur les conditions de travail et sur les conditions salariales qui sont développées. Elle rappelle que ce n'est pas parce qu'il y a un contrat et que l'aéroport ne doit pas intervenir dans ces contrats qu'il ne peut pas y avoir une prise en compte de ces critères au moment de l'attribution des mandats. En outre, elle indique que le groupe EAG est très attentif à la manière dont s'attribuent les mandats et les critères qui peuvent intervenir dans ces questions.

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

Un commissaire (S) souligne le fait qu'il a parlé de développement maîtrisé, équilibré et plus qualitatif et qu'il ne s'agit pas d'une question de décroissance ou de fermeture de cet aéroport. Il reprend par ailleurs la phrase que le commissaire (PLR) a citée et qui prévoit que « les mouvements d'avions de classe 5 et 4 (classes les moins bruyantes) représentaient 89% du trafic de ligne et charter en 2017 ». Il demande pourquoi les nombreux maires des communes riveraines de cet aéroport, qui sont de droite comme de gauche, disent que c'est insupportable pour la plupart des riverains qui sont autour de

l'aéroport et que cela engendre des problématiques sur la santé et l'enseignement. Il se demande comment cela se fait que 89% du trafic en 2017 se fasse avec des avions qui sont moins bruyants, mais que manifestement les riverains et les autorités communales qui les représentent tirent la sonnette d'alarme.

M. Velasco précise qu'il ne va pas prendre part au vote parce qu'il était administrateur à l'époque où ce rapport a été établi.

3<sup>e</sup> débat :

Le président met aux voix l'ensemble du PL 12322 :

Oui : 8 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 1 MCG)

Non : -

Abstentions : 5 (1 EAG, 2 S, 2 Ve)

**Le PL 12322 est accepté**

La présidente précise que M. Velasco n'a pas pris part au vote.

**Décision pour le rapport :**

*Catégorie de débat    Aux Extraits*

## **Projet de loi (12322-A)**

### **approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2017**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du  
4 octobre 2013 ;  
vu l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin  
1993 ;  
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du  
10 décembre 2014 ;  
vu le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année  
2017,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique Rapport d'activité**

Le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2017  
est approuvé.