

Date de dépôt : 12 octobre 2020

Rapport

de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Yvan Rochat, Isabelle Pasquier, Marjorie de Chastonay, Pierre Eckert, Delphine Klopfenstein Broggin, Paloma Tschudi, Jean Rossiaud, Alessandra Oriolo, Frédérique Perler, François Lefort, Philippe Poget modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25) (Urgence climatique : l'aéroport doit diminuer ses émissions de gaz à effet de serre)

Rapport de majorité de M. Jean-Marc Guinchard (page 1)

Rapport de première minorité de M. Thomas Wenger (page 14)

Rapport de seconde minorité de M. Pierre Eckert (page 17)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Jean-Marc Guinchard

Mesdames les députées,

Messieurs les députés,

La commission de l'économie a consacré cinq séances à ce projet de loi 12580, les 6, 13 et 27 janvier ainsi que le 24 février 2020 sous la présidence de M. François Lefort, puis le 7 septembre 2020 sous celle de M. Thierry Cerutti.

Nous avons bénéficié de l'appui de M^{me} Sahra Leyvraz-Currat, conseillère juridique (CHA).

Les procès-verbaux ont été tenus avec précision et exactitude par M^{me} Camille Zen-Ruffinen et M. Vincent Moret.

Que toutes et tous soient ici remercié(e)s pour leur appui précieux et leur collaboration efficace.

Séance du 6 janvier 2020

Présentation par M. Yvan Rochat, auteur

Le président cède la parole à M. Rochat.

M. Rochat indique que ce projet cible la loi sur l'aéroport, et particulièrement l'art. 2 al. 3. Le but est de formuler une commande politique claire en matière de réduction des gaz à effet de serre. Ce projet de loi vient compléter de façon adéquate la constitution votée par le peuple. Il vient également soutenir le Conseil d'Etat dans son communiqué du 4 décembre 2019 actant l'urgence climatique et visant à réduire les gaz à effet de serre de 60% d'ici 2030. L'aéroport émet 23% des gaz à effet de serre dans le canton. Il est plus intelligent de se tourner vers ceux qui émettent beaucoup de façon à pouvoir trouver des possibilités de diminution importante. L'aéroport agit tant sur l'activité hors trafic aérien (8000 tonnes) que sur l'activité aérienne (plus de 220 000 tonnes). L'aéroport aujourd'hui n'a pas d'autre piste que de travailler sur les émissions aériennes. Ce projet de loi vient exprimer l'impératif d'une diminution des gaz à effet de serre tout en permettant un moyen de transport aux citoyens.

Un député (PDC) relève qu'il existe une convention d'objectifs du Conseil d'Etat. Il demande si son texte vise une incitation ou une obligation en matière de diminution des émissions.

M. Rochat dit que les efforts sont concentrés aujourd'hui sur l'activité hors aérienne. Toutefois, au regard des impacts massifs du trafic aérien, c'est extrêmement peu. L'AIG a une commission consultative et une sous-commission qui s'occupe des questions de CO₂. Cette dernière tourne en rond car elle n'a pas vraiment de compréhension ou d'indices politiques lui disant qu'il y a matière à travailler sur les 220 000 tonnes liées au trafic aérien. Il dit par exemple que les vols vers Paris représentent près de 600 000 passagers par année. Le transfert vers le rail pour ces vols par exemple est totalement possible. Il y a de quoi ne pas s'occuper que des 8000 tonnes de CO₂ concernant le trafic hors aérien.

Le même député (PDC) demande si la convention d'objectifs n'est pas un indice politique suffisant pour la sous-commission susmentionnée et

demande si la proposition de motion déposée par le PDC pour l'augmentation des taxes d'atterrissage et de décollage va dans le bon sens.

M. Rochat confirme que cette dernière va dans le bon sens, mais il faut aller plus loin. La convention peut être un des outils utiles.

Le même député (PDC) indique être d'accord avec le transfert modal de l'air vers le rail pour des destinations comme Paris. Deux éléments sont toutefois gênants. Premièrement, les trains suisses sont chers et parfois plus chers qu'un billet d'avion. Deuxièmement, en fin d'année, il a fait trois voyages de deux heures et demie debout en première classe. Il y a donc des améliorations à faire à ce niveau.

M. Rochat dit que le gouvernement allemand a annoncé une baisse des tarifs pour les trains. Il faut se demander si les immenses bénéfiques faits par le trafic aérien ne pourraient pas permettre de faire baisser les tarifs.

Un député (PLR) rappelle que le transport aérien ne représente que 2,8% de la pollution. Il faut garder ainsi une vision relative. Il partage l'analyse du transfert modal vers le train pour certaines destinations. Il demande si, dans le cadre réglementaire, ces mesures resteraient incitatives. Il demande concrètement ce qu'il a en tête comme pistes pour réduire les émissions de CO₂. Il salue également le travail en matière de compensation de l'aéroport et d'Easyjet et rappelle à ce propos qu'Easyjet compte notamment renouveler massivement sa flotte avec des avions polluant 56% moins.

M. Rochat dit que ce projet de loi est formulé de façon à donner au Conseil d'Etat la possibilité de formuler des pistes concrètes. La question des taxes se fait au niveau fédéral. La question des compensations doit être relativisée. Aujourd'hui, l'aéroport fait des compensations pour l'activité hors aérien. Cela concerne un projet au Kenya et un en Turquie, de façon à permettre à des populations de se fournir en énergie sans brûler du bois. Ce sont des populations très peu émettrices de gaz à effet de serre. Ils ne sont donc pas au cœur du problème. C'est là-dessus que l'aéroport a de la peine à agir. Les compensations d'Easyjet sont de l'ordre de 50 centimes par tonne de CO₂ alors que l'impact de la tonne de CO₂ a un impact de 180 francs. C'est quelque chose qui n'est pas jouable en termes d'impact sur la société au niveau des compensations. Il y a un certain nombre de pistes qui ne sont pas exploitées aujourd'hui et qui doivent l'être.

Le même député (PLR) demande ce qu'il imagine concrètement, soit s'il est dans une logique de contrainte comme décider de l'existence des dessertes ou pas.

M. Rochat estime qu'il y a des modes de transport qu'il faut favoriser et d'autres modes qui doivent être rendus moins incitatifs. Ce ne sont pas des interdictions mais des incitations.

Un autre député (PLR) demande comment il peut prévoir des mesures coercitives qui soient contraires à la concession et à la fiche SIA. Il demande s'il reconnaît la primauté du droit fédéral.

M. Rochat dit que ce sera au canton de mettre en œuvre ce projet de loi en collaboration avec la Confédération. Il confirme que ce texte a été rédigé dans l'esprit de respecter le droit fédéral.

Le même député (PLR) est heureux qu'il reconnaisse, pour une fois, la primauté du droit fédéral. Il ajoute que les trains français carburent à l'énergie nucléaire alors que son groupe est contre cela.

M. Rochat indique que l'énergie nucléaire doit progressivement être retirée. Cela n'empêche qu'il y a des gains importants à utiliser le train, y compris le train français. L'énergie électrique française n'est pas non plus que nucléaire. Il indique que si les émissions baissaient à 150 000 tonnes demain suite au renouvellement d'Easyjet, ce serait superbe. Le travail doit toutefois être fait à tous les niveaux sans s'en remettre seulement au progrès technologique.

Un député (Ve) demande si ce projet de loi ne parle que de baisse des émissions de gaz à effet de serre.

M. Rochat confirme cela.

Un député (PDC) demande s'il part du principe que le travail au niveau de l'aéroport ne va pas se faire dans le sens du rapport annuel et de la convention d'objectifs. Visiblement, la voie de la compensation a été choisie et cela ne lui convient pas.

M. Rochat dit que la voie de compensation ne convient pas au canton non plus. Il faut réussir à diminuer l'émission de gaz à effet de serre en dehors des questions de compensation. Et, à ce niveau, l'aéroport ne sait pas comment faire. Ainsi, il faut une commande politique plus orientée.

Le même député (PDC) demande si la sous-commission travaille dans ce sens.

M. Rochat indique qu'il fait partie de cette sous-commission. Cette dernière n'arrive pas aujourd'hui à aboutir pour trouver un modèle qui favorise le transfert modal. Ce dernier doit être trouvé.

Un député (UDC) demande si ces mesures législatives locales ne sont pas une entrave pour l'initiative mondiale CORSIA. Il demande également si ce n'est pas une entrave au niveau des activités locales.

M. Rochat relève que CORSIA a des objectifs modérés par rapport aux enjeux. L'objectif de ce projet de loi est de trouver au niveau local un certain nombre de solutions qui peuvent être continuées et développées ailleurs et à d'autres niveaux.

Le même député (UDC) demande s'il pense qu'il y a un risque d'entraver les progrès technologiques que les sociétés comptent entreprendre.

M. Rochat ne pense pas.

Discussion interne

Un député (PLR) propose d'auditionner l'aéroport.

Un député (S) propose l'audition de M. Rémy Zinder.

Le président demande si les commissaires souhaitent auditionner le Conseil d'Etat. Les commissaires acceptent toutes ces auditions.

Séance du 13 janvier 2019

Audition de M. Rémy Zinder, directeur du service cantonal du développement durable, DT

M. Zinder explique que les émissions aériennes n'ont pas été abordées par la COP21. L'objectif est de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre en 2030 alors que l'étude à l'époque prévoyait une augmentation de 15 millions de passagers à 25 millions en 2030 ainsi qu'une augmentation de 190 mouvements à 214 mouvements pour cette même date. La stabilisation contenue est un objectif ambitieux. En 2017, le volet 2 du plan climat a été adopté par le Conseil d'Etat. Dans ce document est indiquée la création d'une sous-commission pour la lutte contre les nuisances du trafic aérien avec pour but de faire le suivi et de faire remonter cela à la commission consultative. Cette commission s'est réunie à cinq reprises et ne fait que le suivi des émissions du trafic aérien. Il explique également que le Scope 1 concerne les émissions directes sur le territoire. Le Scope 2 est lié à l'achat de l'énergie. Le Scope 3 concerne les émissions à l'étranger mais nécessaires pour les biens de consommation apportés ici. Aujourd'hui, la sous-commission travaille sur différentes listes de destinations, notamment les destinations atteignables en moins de 4h en train. Cela concerne par exemple les personnes allant à Paris ou à Zurich. Il rappelle que, en matière de CO₂, il s'agit d'une compétence exclusive de la Confédération. Ils ont une marge de manœuvre ainsi qui est relativement faible.

Il existe plusieurs pistes pour réduire les émissions et la première concerne l'amélioration de la performance environnementale. Les nouveaux

avions consomment entre 20 et 25% de carburant en moins. Il y a des procédures opérationnelles qui peuvent être améliorées, par exemple le tracé des vols. Il y a le développement de carburants durables ainsi que la mise en place de mesures économiques basées sur la compensation, appelées aussi CORSIA. Pour pallier le fait que la COP21 n'a pas pris en compte les émissions aériennes, CORSIA a été mis en place. La trajectoire de stabilisation de l'émission de gaz à effet de serre se concrétisera pour autant que les compagnies continuent d'améliorer leur flotte avec la même vitesse.

Un député (PDC) relève qu'il a cru comprendre que la sous-commission n'avait pas les moyens pour faire le travail qui est le sien. Il relève également que le nombre de passagers pour Paris ou Zurich est relativement faible au regard de toutes les autres destinations.

M. Zinder indique que le travail de cette sous-commission se fait sur son domaine de maîtrise, donc pas sur le CO₂ vu que c'est une compétence de la Confédération. Ils cherchent des solutions qui visent ces vols pour Paris et Zurich.

Le même député résume que l'ambition de réduction de 60% du Conseil d'Etat est atteignable avec les compensations.

M. Zinder rétorque que réduire de 60% les émissions d'ici dix ans c'est supprimer un peu plus d'un vol sur deux. C'est donc compliqué.

Un député (Ve) demande comment sont calculés les émissions du trafic aérien et le bilan carbone de l'aéroport.

M. Zinder dit que l'aéroport représente 23% du bilan carbone et que 22% relèvent des résidents qui habitent le canton. Il existe différentes méthodologies possibles et ils ont choisi celle de l'office de l'aviation civile qui comprend tous les vols au départ et à l'arrivée de Genève.

Le même député demande si l'objectif de réduction de 60% des émissions est transversal.

M. Zinder dit que cela concerne des réductions non linéaires pour les trois premiers Scope. Par exemple, sur l'axe des bâtiments, ils visent une réduction de 92% des énergies fossiles dans les bâtiments.

Le président demande si l'aéroport a fait son bilan carbone au niveau des activités aéroportuaires.

M. Zinder indique qu'ils ont compensé 8000 tonnes de CO₂ en 2018 pour être neutres.

Séance du lundi 27 janvier 2020

Auditions de M^{me} et MM. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat DI, André Schneider, directeur général de l'AIG, Philippe Matthey, secrétaire général DI, et Léonie Chevret, juriste DI

M. Dal Busco explique que le PL modifie la LAIG. Il comprend que les auteurs souhaitent mentionner les enjeux climatiques. Sur le plan formel, il indique que le CE n'est pas opposé à cette idée, car ce sont des objectifs qui sont aussi poursuivis par la convention d'objectifs. Sur les modifications de l'art. 2, il constate que les al. 1 et 2 voient passer de l'al. 2 à l'al. 1 « dans le respect des objectifs de protection de l'environnement ». Selon lui, cela ne change rien, il ne voit donc aucun inconvénient à ce changement. Concernant l'al. 3 nouveau, il relève la question que le CE se pose est de savoir ce qui est entendu par l'aéroport, soit l'établissement (en tant que tel, avec ses émissions propres), mais s'il est entendu par l'aéroport également les émissions dues au trafic aérien, alors il constate que cette interprétation ne relève pas du droit cantonal. Il rappelle que la loi CO₂ est discutée au Parlement à Berne. A son sens, il faut préciser la mention de l'objectif et de volontarisme souhaitée par la loi. Il insiste sur le fait que cela doit concerner les activités propres de l'aéroport et non pas les émissions du trafic aérien, car cela relève du droit supérieur.

M. Schneider complète que les al. 1 et 2 ne leur posent pas de problème, sauf le fait que la sécurité de vol doit continuer de primer sur le reste. Il propose de garder la formulation de l'al. 1 mais de la soumettre à sa demande, soit de faire passer la sécurité de vol en premier lieu et qu'aucune action ne puisse être prise au-delà de cet aspect. Pour l'al. 3, il explique que si la formulation souhaite englober l'émission des avions, il faut reconnaître le droit fédéral et donc clarifier la formulation (comme proposé dans la présentation), en ajoutant dans le texte que cela est soumis à la législation fédérale.

Un député (Ve) relève que les rédacteurs étaient conscients que le trafic aérien était du ressort fédéral. Il avoue que cela a été volontairement laissé vague. Il admet que le seul endroit où une action peut être menée c'est sur les activités propres à l'aéroport. Il ne voit pas le problème, car il a été avancé que l'AIG prenait des mesures pour gérer l'impact climatique du trafic aérien.

M. Schneider souhaite faire tout son possible pour réduire les émissions de CO₂ des avions, mais il indique avoir beaucoup moins d'emprise directe sur cet aspect et dépendre de la loi supérieure. Raison pour laquelle il ne demande pas la suppression mais une formulation plus précise.

Un député (PLR) souligne la hiérarchie des normes. Il relève que M. Rochat avait explicitement dit que cela visait expressément le trafic aérien et que le but était d'interdire les vols pour Paris et Zurich afin que les usagers prennent le train. Il relève que cela n'empêche pas le dialogue entre le canton, l'aéroport et les autorités fédérales.

Le président remercie les intervenants.

Discussion interne

Un député (PLR) pense qu'il serait illogique de voter la M 2589 avant de finir les travaux sur la loi sur l'internalisation. Il pense que ces objets dépendent l'un de l'autre.

Le président rappelle les différentes auditions prévues. Il indique que la commission arrive à terme des séances prévues pour ces sujets.

Un député (S) remarque qu'il n'y a pas de lien entre les deux projets, mais qu'il s'agit d'un PL et d'une motion. Il propose de se prononcer indépendamment sur les sujets.

Le même député (PLR) relève que, dans tous les débats de début de séance sur la motion, il était fait référence au PL sur l'internalisation. Il insiste sur le lien intrinsèque entre les deux projets.

Le même député (S) relève que c'est une question politique. Il ne voit pas de raison d'attendre. Il pense que la commission doit trancher sur la solution à privilégier.

Un député (Ve) souhaite s'exprimer au nom des auteurs de la motion. Il remarque que si un bénéfice de zéro doit être attribué cela ne reste pas incompatible. Il ne s'oppose pas au fait de faire dépendre les projets l'un de l'autre et de d'abord voter le PL sur l'internalisation avant de voter la motion.

Un député (PLR) relève que la politique est constituée des consensus. Il propose de faire une commission *ad hoc* sur l'aéroport vu le nombre d'objets s'y rapportant et suggère de faire le point avec les PL de la commission de l'environnement. Il soutient l'idée d'avoir un débat global, notamment avec la commission de l'environnement et après avoir traité de la problématique de l'internalisation.

Un député (S) tient à souligner que d'habitude le PLR est pour la réduction du nombre de commissions, alors qu'aujourd'hui il propose l'élaboration d'une nouvelle commission. Il concède le mérite d'une vision plus globale par rapport à une vision purement économique. Sur la motion, il a voulu souligner la dimension politique et le meilleur traitement possible pour une motion, soit le renvoi au CE afin que ce dernier rende un rapport. Il

ne souhaite pas sur-amplifier la portée d'une motion, raison pour laquelle il propose d'aller de l'avant avec la motion.

Un député (PDC) relève que M. Dal Busco a déclaré qu'il reviendrait avec les chiffres exacts qui indiqueront clairement s'il y a un bénéfice ou un déficit. Il rejoint le député (Ve) et propose d'attendre les chiffres.

Le président met aux voix la proposition du député (PLR) de remettre le vote de la M 2589 et le PL 12580 postérieurement à l'audition de M. Dal Busco :

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

Non : 2 (2 S)

Abstentions : –

La proposition est acceptée.

Séance du 7 septembre 2020

Un député (PLR) remarque que l'aéroport a quasiment fermé et donc rempli la mission de ce PL. Il relève que les auditions ont montré que les signataires n'aimaient pas le droit fédéral vu que le PL empiète sur la compétence fédérale en influant sur l'émission du trafic aérien. Or cela ressort de la compétence de la Confédération. Il souligne la hiérarchie des normes.

Au niveau cantonal, il renvoie à la présentation de l'aéroport du 27 janvier 2020 qui montrait les mesures prises sur l'infrastructure, seul domaine de compétence du canton. Pour lui, le PL n'a aucune raison d'être.

Un député (Ve) ne voit pas en quoi le PL est non conforme au droit fédéral. Il relit les missions demandées et revient sur l'initiative 163 lancée et adoptée. Il insiste sur le fait que le PL est totalement compatible avec le droit et tente de trouver un équilibre avec les utilisateurs. Il ne se réjouit pas de la perte des emplois, mais salue le fait que la quantité des gaz à effet de serre diminue. Il pense qu'il faut toutefois équilibrer les intérêts de la population riveraine et ceux du développement économique.

Un député (S) indique que son groupe soutient les Verts et le PL. Il rappelle l'initiative lancée. Il ne veut pas fermer l'aéroport, mais faire en sorte que ce dernier tienne compte de l'urgence climatique. Il rappelle que l'aéroport avait, en 2019, 18 millions de passagers. Il évoque les incidences atmosphériques et les nuisances sonores que cela engendre. Il ne voit pas d'objectif chiffré contraire au droit fédéral.

Un député (PLR) relève que son collègue (Ve) n'a parlé que du trafic aérien, ce qui relève du droit fédéral. Il attire l'attention sur le fait qu'un PL va être déposé sur l'application de l'initiative, donc ce texte arrive trop tard. Il trouve cela insensé de traiter ce PL. Deuxièmement, concernant les emplois, il lui rappelle qu'il avait affirmé que certains emplois ne méritaient pas d'être maintenus. En bref, pour lui, ce PL n'a aucun sens vu le PL du CE qui va arriver.

Un député (UDC) ajoute que tout ce qui se passe sur le tarmac est de la compétence fédérale et que le canton ne peut s'occuper que des infrastructures et de la gestion du bâtiment de l'aéroport. Il reprend l'art. 2 al. 3 du PL qui est précisément non conforme au droit supérieur. Si le PL doit entrer en matière, il fera un amendement pour supprimer cet art. 2 al. 3.

Un député (Ve) corrige avoir dit que tout emploi n'était pas bon à prendre. Il relève que la commission doit se positionner sur des projets de relance. Il pense que le PLR est pour ne rien relancer du tout et les socialistes pour tout relancer. Or, les Verts sont pour la relance mais dans des secteurs définis. Il remarque que l'OFAC n'a pas le monopole de tout l'aéroport. Il évoque le fait que la politique de développement économique est mise en place par le conseil d'administration de l'aéroport.

Un député (PDC) rappelle que, lors des auditions, notamment de l'OFAC, il avait été dit que la plateforme genevoise se portait bien. Il demande aux députés de regarder les conséquences d'un refus ou d'un accord de ce PL. Il revient sur l'IN 163 dont un PL reprendra la problématique. Donc le PDC refusera ce PL.

Un député (Ve) souhaite transmettre au PLR qu'il est fatiguant de relever l'argument des emplois sur chaque projet. Il souhaite garder à l'esprit que les Verts veulent créer des activités et dépenser l'argent public aux bons endroits. Il rappelle les différentes subventions publiques des autres aéroports. Il insiste sur le fait qu'ils sont des créateurs d'emplois de secteurs qui se développent. Il ne veut pas dépenser dans des secteurs polluants mais en subventionnant de nouvelles choses. Il relève le manque de main-d'œuvre, notamment dans le domaine ferroviaire.

Vote

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12580 :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Abstentions : –

L'entrée en matière est refusée.

Catégorie de débat préavisée : II (40 minutes)

Conclusions

Mesdames les députées,

Messieurs les députés,

La commission de l'économie a eu l'occasion, depuis le début de cette année, de traiter pas moins de cinq textes, projets de lois, motions ou rapport d'activité de 2019, concernant l'aéroport international de Genève.

Ces divers textes ont permis aux membres de la commission d'auditionner à plusieurs reprises les offices ou les personnes concernés, mais en particulier le département de tutelle de l'aéroport ainsi que sa présidente et son directeur général.

Ces auditions, crise sanitaire oblige, ont permis aux députés de se rendre compte de la situation extrêmement délicate que traverse à l'heure actuelle notre aéroport. La baisse drastique des mouvements aéroportuaires, jusqu'à près de 90% de la totalité des mouvements depuis la mi-mars, ont déjà et auront encore des conséquences très lourdes sur les recettes ainsi que sur les emplois de cette plateforme.

En ce qui concerne le présent projet de loi, le PL 12580, la majorité de la commission a estimé que toutes les mesures concernant les émissions de CO₂ provoquées par le trafic aérien obéissent à des règles de droit fédéral et ne peuvent être prises que par la Confédération. Le canton, quant à lui, ne peut prendre des mesures que lorsque celles-ci concernent des émissions contribuant à la pollution atmosphérique dégagée par l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaire. Cet élément de non-conformité au droit fédéral du présent projet de loi a été relevé à plusieurs reprises au cours des auditions qui se sont déroulées devant la commission.

Il faut alors constater que la minorité de la commission, composée de la gauche, des Verts et de l'extrême gauche, n'a toujours pas réussi, année après année et mois après mois, au fil des différents textes concernant notre aéroport qui sont régulièrement traités en commission de l'économie, à comprendre et admettre que toutes les activités liées directement au trafic aérien obéissent à des règles de droit international ainsi qu'au droit fédéral.

Sur le plan cantonal, c'est la convention d'objectifs signée entre l'aéroport et le Conseil d'Etat qui permet de traiter les problèmes liés à la gestion de l'infrastructure elle-même.

La majorité de la commission constate également, en particulier en cette période de crise, que les contraintes souhaitées par la minorité au fil des différents textes qui nous sont proposés ne feraient qu'augmenter les difficultés de l'aéroport sur le plan financier et sur celui de l'emploi. La majorité tient ainsi à rappeler l'importance vitale et stratégique de notre aéroport en faveur de toute notre activité d'exportation comme aussi en faveur des activités déployées par les organisations internationales dont les besoins en déplacements sont primordiaux.

Il sied dès lors, d'une part, d'attendre la loi d'application de l'initiative 163 pour une gestion plus démocratique de l'aéroport et, surtout, de laisser à ce dernier les marges de manœuvre nécessaires et une certaine liberté d'action afin de pouvoir se sortir de la présente crise dans les meilleures conditions possibles.

Il faut rappeler aussi que les différentes mesures systématiquement proposées pour la gestion de l'aéroport – nous pensons en particulier à l'internalisation du personnel de sécurité – auraient pour effet de diminuer drastiquement le bénéfice annuel de l'aéroport dont la moitié (40 millions) est versée chaque année à l'Etat.

D'un établissement public bénéficiaire, nous risquerions alors de passer à une simple entité subventionnée si la crise perdurait et si l'on continuait de charger les finances de l'aéroport.

Sur cette base, Mesdames les députées, Messieurs les députés, nous vous remercions dès lors de bien vouloir refuser l'entrée en matière de ce projet de loi avec la même majorité que celle que nous avons rencontrée au sein des débats de la commission.

Projet de loi (12580-A)

modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25)
(Urgence climatique : l'aéroport doit diminuer ses émissions de gaz à effet de serre)

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 2, al. 1 (nouvelle teneur), al. 2 (nouvelle teneur) et al. 3 (nouveau, l'al. 3 ancien devenant l'al. 4)

¹ L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses
installations dans le respect des objectifs de protection de l'environnement et
en offrant, au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité
et de confort pour ses utilisateurs.

² Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie
économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts
généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert.

³ Il tient particulièrement compte de l'urgence climatique et met en œuvre
une stratégie spécifique de réduction des émissions de gaz à effet de serre
générées par l'aéroport, dans le respect des objectifs et délais figurant au plan
climat cantonal et en étroite collaboration avec l'ensemble des sociétés
actives à l'aéroport.

Art. 23, al. 2 (nouvelle teneur)

² Elle veille à ce que l'établissement tienne compte, dans son activité, des
objectifs de protection de l'environnement conformément à l'article 2,
alinéas 1 et 3.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la
Feuille d'avis officielle.

Date de dépôt : 13 octobre 2020

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames les députées,
Messieurs les députés,

Pour une meilleure protection de l'environnement par l'aéroport de Genève

En pleine urgence climatique et environnementale, à l'heure d'une mobilisation sans égal pour sauver notre planète et nos conditions de vie, nous devons agir immédiatement dans de nombreux domaines dont le trafic aérien. Pour ce faire, nous devons prendre des décisions politiques courageuses afin de préserver l'environnement, réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique et protéger la santé des résident.e.s de notre région.

Le 24 novembre 2019, 56,27% de la population genevoise acceptait l'initiative 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève » qui demandait justement de prendre davantage en compte les nuisances et la protection de l'environnement.

Une croissance démesurée de l'aéroport

Le nombre de passager.ère.s à l'aéroport de Genève a doublé de 2009 à 2019 approchant le chiffre pharaonique de 18 millions. En parallèle, les nuisances ont explosé, en particulier le bruit (notamment nocturne) et la pollution de l'air, ainsi que les émissions de CO₂, responsables du réchauffement climatique, dont 23% sont dues au trafic aérien à Genève. Ainsi, tous les efforts effectués ces dix dernières années (mobilité durable, isolation des bâtiments...) ont été annulés par le développement du trafic aérien, qui a fait croître les émissions qui lui sont liées de plus de 60%. Dans le bilan carbone de la population genevoise, il pèse aussi lourd que le chauffage des bâtiments.

Or, si l'aéroport est important pour le canton de Genève, en termes d'emplois, d'activités économiques, touristiques et culturelles ainsi que pour la Genève internationale, son développement doit absolument être concerté et maîtrisé pour ne pas sacrifier la population et sa santé et pour prendre en compte les incidences sur l'environnement notamment en termes de nuisances sonores et de pollution atmosphérique. L'aéroport de Genève se situe dans un territoire extrêmement urbanisé, à seulement quelques kilomètres du centre-ville de Genève. De nombreuses villes et communes sont directement impactées par le trafic aérien. Cette situation touche directement plus de 60 000 riverains.

De plus, l'augmentation du nombre de vols et de passager.ère.s n'est pas compatible avec l'accord de Paris sur le climat entré en vigueur pour la Suisse en novembre 2017. Si le traité de Paris ne mentionne pas explicitement l'aviation, il précise que les émissions de gaz à effet de serre devront être réduites à « net zéro » dans la deuxième moitié du siècle. Cet objectif ne pourra pas être réalisé si le secteur de l'aviation continue à croître à ce rythme. Idem pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050 lié au plan climat cantonal du canton de Genève.

Aujourd'hui Covid-19, demain business as usual

Certes, la crise sanitaire due au Covid-19 a des répercussions importantes sur les activités de l'aéroport, notamment une baisse drastique temporaire du nombre de vols et de passager.ère.s. Toutefois, une fois la situation sanitaire stabilisée et la crise économique passée, rien n'indique que *business as usual* le nombre de vols et de passager.ère.s ne reprenne rapidement l'ascenseur pour atteindre les chiffres énoncés de 25 millions de passager.ère.s en 2030.

Une loi pour protéger l'environnement

Avec ce projet de loi, la loi sur l'Aéroport international de Genève du 10 juin 1993 serait modifiée à son article 2, alinéa 1, en ajoutant comme mission de l'aéroport de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations dans le respect des objectifs de protection de l'environnement ; à l'alinéa 3, en stipulant qu'il tient particulièrement compte de l'urgence climatique et met en œuvre une stratégie spécifique de réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par l'aéroport, dans le respect des objectifs et délais figurant au plan climat cantonal et en étroite collaboration avec l'ensemble des sociétés actives à l'aéroport.

Taxes sur les billets d'avion et le kérosène

Il est clair que cette loi cantonale ne suffira pas à réduire suffisamment les impacts environnementaux de l'aéroport et de son trafic aérien. Rappelons ici qu'une importante partie des vols de Genève Aéroport concerne des vols de courte distance (moins de 1000 kilomètres) qui pour certains (Paris, Zurich, Munich, etc.) peuvent être transférés sur d'autres moyens de transport, le train de jour comme de nuit par exemple. C'est pourquoi l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂ au niveau fédéral est un bon premier pas, mais pas suffisant. Une taxe sur le kérosène doit également être instaurée en Suisse et au niveau mondial. Aujourd'hui, le kérosène n'est pas taxé en Suisse tandis qu'il l'est au décollage d'un pays européen pour une destination européenne. Rien ne justifie d'exempter de taxe ce carburant polluant.

Enfin, les taxes de l'aéroport de Genève ne sont pas assez élevées pour être réellement incitatives. A titre d'exemple, pour les surtaxes de pollution, le coefficient de surcharge par unité de pollution n'est que de 1,50 franc à Genève, contre 2,40 francs à Zurich et plus de 4 francs à Lugano. Cette taxe ne rapporte que 1 million de francs par an à Genève, alors que nombre d'habitants du canton sont impactés.

Conclusion

Ce projet de loi va dans le sens d'une meilleure protection de l'environnement et tient compte de l'urgence climatique avec comme objectifs de réduire les nuisances émises par l'aéroport et son trafic aérien.

C'est pourquoi nous vous engageons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à suivre la minorité de la commission et à voter ce projet de loi.

Date de dépôt : 13 octobre 2020

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Pierre Eckert

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les activités de l'Aéroport de Genève génèrent certes des retombées économiques, mais aussi de nombreuses nuisances pour une partie importante de la population genevoise. Selon le premier volet du plan climat cantonal, le trafic aérien généré à Genève contribue à hauteur de 23% du bilan carbone du canton en ce qui concerne le transport de passagers, auquel on peut ajouter 8% pour le fret. A l'heure où le canton de Genève a déclaré l'urgence climatique et où la Suisse cherche à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, la loi sur l'aéroport doit être amendée afin qu'elle réponde également à ces objectifs.

Depuis quelques années, la culture du low cost (toutes compagnies aériennes confondues) a contribué au doublement du nombre de passagers passant par l'aéroport de Genève. La plupart proviennent du bassin de chalandise comportant la Suisse romande et la France voisine, le transit restant modeste. Ce doublement ne correspond à aucune réalité économique, puisque dans le même temps la population est loin d'avoir doublé et que le PIB n'a crû que de 30%. L'offre bon marché a donc manifestement créé la demande.

Le projet de loi est en fait simple et ne demande qu'à adapter l'article 2 de la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) pour redéfinir ses missions, en équilibrant mieux les aspects économiques et les aspects liés à la protection de l'environnement et la santé de la population. Ces derniers recouvrent la qualité de l'air, la réduction du bruit et la protection du climat par une réduction notable de l'émission des gaz à effet de serre liée au trafic aérien.

Le projet de loi demande donc d'ajouter à l'exploitation « au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs », les termes « dans le respect des objectifs de protection de l'environnement ». Ce n'est tout de même pas trop demander que de concilier

ces deux aspects dans la mission de l'aéroport ! Cet équilibre est d'ailleurs également requis par l'initiative 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève » acceptée par 56,27% de la population. L'objectif de protection de l'environnement est d'ailleurs déjà inclus dans la loi actuelle. Il a simplement été placé dans le même alinéa que l'objectif économique de façon à ce qu'ils soient considérés au même niveau.

L'alinéa qui a été ajouté demande en outre que « l'établissement tient particulièrement compte de l'urgence climatique et met en œuvre une stratégie spécifique de réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par l'aéroport, dans le respect des objectifs et délais figurant au plan climat cantonal et en étroite collaboration avec l'ensemble des sociétés actives à l'aéroport ». Il s'agit simplement de pouvoir connecter les objectifs du plan climat cantonal aux actions de l'aéroport. Notons encore que cet objectif n'est pas très contraignant, puisqu'il laisse à l'aéroport la latitude d'agir par l'entremise d'une maîtrise du trafic, de l'utilisation de carburants alternatifs ou d'une réduction de la consommation nominale de la flotte utilisant la plateforme aéroportuaire. Les auteurs du projet de loi ne souhaitent pas toutefois l'utilisation excessive de compensations carbone à l'étranger, car il est important que l'ensemble des nations, surtout les plus riches, participe à la sauvegarde climatique de la planète.

Le court débat qui a eu lieu à la fin des auditions a mis en évidence deux types d'opposition. La première relève que la hiérarchie des normes entre le niveau fédéral et le niveau cantonal n'est pas définie de façon claire. L'autre met en évidence le fait qu'une adaptation de la LAIG est de toute façon en cours puisque l'IN 163 doit être mise en œuvre.

Pour répondre à la première opposition, nous noterons que ni la direction de Genève Aéroport ni le département des infrastructures (DI) ne se sont opposés à ce projet de loi. Ces entités ont juste souhaité que l'alinéa 3 soit précisé. Le DI a même formulé un amendement que le rapporteur de minorité reprend à son compte.

Amendement :**Art. 2, al. 3 (nouvelle teneur)**

³ Il tient particulièrement compte de l'urgence climatique et met en œuvre une stratégie spécifique de réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par la plateforme, dans le respect des objectifs et délais figurant au plan climat cantonal pour les infrastructures et les services aéroportuaires. S'agissant des émissions du trafic aérien, l'établissement intègre dans sa stratégie la politique climatique fédérale en la matière, en étroite collaboration avec l'ensemble des sociétés actives sur la plateforme aéroportuaire.

Cet amendement distingue ce qui est du rôle cantonal et ce qui relève de la compétence fédérale et devrait répondre à la première opposition. L'alinéa 4 est le même que l'alinéa 3 de la LAIG actuelle et doit être maintenu pour que l'article 2 soit complet.

Pour répondre à la deuxième opposition, il faut noter que, suite à l'adoption de l'IN 163, la LAIG devra effectivement être revue. La proposition du Conseil d'Etat mise en consultation durant l'été 2020 ne frappe toutefois que les aspects organisationnels comme la convention d'objectifs et la composition du conseil d'administration, mais ne touche pas l'article 2 qui concerne la mission de l'établissement. Il est toutefois essentiel que cette mission soit précisée.

Cela est d'autant plus important dans la situation actuelle de pandémie où le trafic a été réduit à une valeur proche de zéro. L'aéroport devra dans les années qui viennent se reconstruire, mais se reconstruire sur des bases durables qui préservent à la fois l'économie de la région genevoise, sa population et le climat de la planète. Il pourra de cette façon même recevoir le soutien du parti des Verts !