



Date de dépôt : 5 mai 2025

Rapport

de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi de Céline Bartolomucci, Marjorie de Chastonay, Dilara Bayrak, Sophie Bobillier, Angèle-Marie Habiyakare, Pierre Eckert, Yves de Matteis, Léo Peterschmitt, Julien Nicolet-dit-Félix modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25) (Pour un aéroport sans polluants éternels)

Rapport de majorité de Jacques Béné (page 3)

Rapport de minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 23)

Projet de loi (13533-A)

modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25)
(Pour un aéroport sans polluants éternels)

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. 34A Pollutions liées à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire (nouveau)

¹ L'établissement s'engage à une utilisation raisonnée et durable des produits
chimiques nécessaires à l'exploitation aéroportuaire durant toute l'année.

² L'utilisation de produits contenant des substances per- et polyfluoroalkylées
est interdite sur la plateforme aéroportuaire.

³ L'établissement s'engage à informer les autorités des éventuelles
contaminations de sites, présentes ou passées, aux substances per- et
polyfluoroalkylées ou à d'autres substances chimiques liées aux activités sur
la plateforme aéroportuaire.

⁴ En vertu du principe du pollueur-payeur, l'établissement s'engage à dépolluer
les sites concernés et à prendre en charge les coûts liés.

Art. 37 Coûts de dépollution (nouveau)

¹ L'établissement doit provisionner des coûts de dépollution pour les sites
concernés par une contamination liée à l'exploitation de la plateforme
aéroportuaire.

² Le provisionnement de ces coûts doit s'effectuer, en tout ou partie, par une
réévaluation de la redevance aéroportuaire.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jacques Béné

La commission de l'économie s'est réunie sous la présidence de M. Leonard Ferati. Elle a traité ce projet de loi durant deux séances, soit les 4 et 11 novembre 2024.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Sophie Gainon.

Que les personnes qui ont contribué aux travaux de la commission soient remerciées.

Présentation par M^{me} Céline Bartolomucci, auteure

(Voir annexe 1)

M^{me} Bartolomucci explique que le projet de loi porte sur la modification de la loi sur l'aéroport, avec un focus sur les polluants PFAS. Ce PL fait suite à la M 3019 qui sera présentée à la commission de la santé prochainement. Les PFAS sont omniprésents et il s'agit de substances assez récentes, à tel point que plusieurs textes sont en cours d'examen au niveau fédéral. En janvier 2024, des articles de journaux ont identifié 150 sites pollués aux PFAS, avec des concentrations allant jusqu'à 400 fois la norme de référence actuelle, dont 12 sites concernant les eaux souterraines. **L'objectif du PL est d'interdire l'usage des PFAS à l'aéroport ainsi que de mettre en place des mécanismes de dépollution selon le principe de pollueur-payeur.**

Les PFAS se retrouvent partout, comme dans les revêtements antiadhésifs des poêles, dans les cosmétiques et dans les textiles. Il est avéré aujourd'hui qu'ils provoquent beaucoup d'effets sanitaires en raison du phénomène de bioaccumulation, soit l'accumulation dans les tissus riches en protéines, et particulièrement dans le sang, le foie et les reins. Des liens ont aussi été établis avec des cancers, des troubles endocriniens, des problèmes rénaux et hépatiques, ainsi que des anomalies congénitales, des retards de croissance et des déficiences neurologiques chez l'enfant et le fœtus.

Les PFAS sont également présents dans les mousses anti-incendie, car, parmi les sites identifiés, une concentration importante a été trouvée sur le site des Vernets, où se trouvait le site d'entraînement des pompiers qui utilisaient beaucoup ces mousses.

Les impacts environnementaux se trouvent au niveau des sources d'eau potable, et la bioaccumulation se fait aussi chez les animaux dont l'humain se nourrit.

Plus précisément, la plateforme aéroportuaire se situe près de deux bassins versants, soit le Vengeron et le Nant d'Avanchet. **A l'heure actuelle, les pistes, tarmacs et bâtiments ne sont imperméabilisés qu'à 40% de leurs surfaces, il y a donc un rejet des eaux de ruissellement dans le milieu naturel.**

Plusieurs textes législatifs vont dans le sens du PL, comme **la constitution genevoise à l'article 19 qui indique que toute personne a le droit de vivre dans un environnement sain. La Constitution fédérale demande d'appliquer le principe de pollueur-payeur dans son article 74.** Au vu du fait que la cible, ce sont les mousses anti-incendie utilisées par l'aéroport, ce dernier est la source de la pollution.

Ce PL se justifie en raison d'un problème de santé publique, l'OSAV déclare d'ailleurs que **les PFAS sont un danger reconnu pour la santé humaine.** Il s'agit aussi de protéger l'environnement et d'appliquer des pratiques conformes aux normes. **Au niveau européen, les valeurs concernant les PFAS sont en cours de remaniement, et à court terme les 12 sources d'eaux polluées identifiées seront considérées comme non potables.**

L'article 37 demande à ce que l'aéroport provisionne et prenne en charge les coûts de dépollution, ce qui peut se faire au travers de la réévaluation des redevances aéroportuaires.

Le projet permettra une réduction des risques pour les résidents des alentours de l'aéroport mais aussi pour tous les résidents genevois, car le ruissellement des eaux polluées touche tout le monde. Il faut aussi préserver la qualité des sols et de l'eau. Genève se doit également d'être exemplaire à ce sujet.

Les coûts concrets devront être étudiés par l'aéroport. Au sujet des alternatives, le Valais interdit depuis fin 2023 l'utilisation des mousses anti-incendie contenant des PFAS.

Un député (LC) précise que la découverte de la nocivité des PFAS est récente, mais ces derniers se retrouvent partout, dans les cosmétiques, l'habillement, les pneus de voiture ou les emballages plastiques. Il s'enquiert de l'état d'avancement des textes déposés devant l'Assemblée fédérale, et se demande s'il est judicieux que Genève se lance avant qu'il y ait une unité sur le plan fédéral.

M^{me} Bartolomucci n'est pas au fait de l'avancement des textes fédéraux. Il est possible d'attendre que l'Europe agisse, mais cela voudrait dire que la Suisse serait à la traîne, alors que les PFAS sont présents et polluent. Les effets avérés sont assez dangereux. De plus, en cas d'inaction, les sources polluées seront légalement non potables. Il serait judicieux d'être proactif, d'autant plus que d'autres cantons n'attendent pas les actions de la Confédération. Les substances sont certes récentes, mais leurs effets sur la santé sont connus depuis les années 60 et cela n'est vraiment mis en avant que maintenant.

Le député (LC) précise qu'en cas de volonté de s'attaquer aux PFAS, les normes devront être acceptées sur le plan fédéral.

M^{me} Bartolomucci admet ces propos, mais le présent PL relève de la compétence du canton.

Un député (PLR) se demande si le PL ne serait pas quelque peu opportuniste, car **l'aéroport a déjà décidé depuis 2021 de renoncer aux mousses anti-incendie contenant des PFAS. En 2019, l'aéroport avait entrepris des actions pour les rivières impactées, et a investi plusieurs dizaines de millions de francs afin de réaliser des ouvrages permettant le stockage et le traitement des eaux.** Il se questionne donc sur l'utilité du PL. Les normes sont déjà strictes au niveau cantonal, comme pour les matériaux d'excavation qui doivent être stockés en attente de traitement, alors que la bonne manière de le faire n'est pas encore vraiment connue. L'aéroport ne pourrait donc agir que sur des processus pas bien établis. **L'aéroport agit déjà en amont, le principe de pollueur-payeur est déjà inscrit dans la loi. De plus, l'aéroport est un établissement autonome et il décide de la manière de comptabiliser ses frais et provisions. Quant à la redevance aéroportuaire, elle contient déjà des montants incitatifs dans le domaine de la protection de l'environnement, mais il faut pouvoir la justifier au préalable auprès des compagnies aériennes.**

M^{me} Bartolomucci n'était personnellement pas au courant des problèmes causés par les PFAS. Elle a constaté une problématique de santé publique et environnementale. Elle se demande pourquoi personne n'a encore agi. S'agissant de substances nouvelles, il est peu probable que l'aéroport ait déjà fait ce qu'il fallait, et que la redevance intègre la problématique. En outre, il ne s'agit pas que des mousses anti-incendie mais aussi des produits de dégivrage pour les avions. L'aéroport est certes un établissement autonome, mais une loi gère son exploitation, et il doit donc lui être conforme. Il s'agit d'une question de responsabilité face aux impacts sur la santé publique. De plus, seules 40% des surfaces sont imperméabilisées, ce qui signifie que beaucoup de substances partent dans les eaux de ruissellement. Il vaut la peine que la problématique

soit inscrite dans un PL, et d'entreprendre des actions avant l'apparition d'autres problèmes.

Le député (PLR) demande si M^{me} Bartolomucci considère que l'aéroport applique la loi. Apparemment, il ne l'appliquerait pas, sinon il ne serait pas nécessaire d'inscrire cette problématique dans la loi.

M^{me} Bartolomucci estime qu'au vu de l'étendue de la pollution avérée, l'aéroport n'agit pas suffisamment sur son impact environnemental.

Le député (PLR) se réfère au **site internet de l'Etat (voir annexe 2), qui mentionne au 2 mai 2023 que les taux de PFAS observés dans les ressources et l'eau potable sont de 0,01 microgramme par litres, soit très largement en dessous des valeurs maximales autorisées dans la législation suisse et européenne. Il y a en effet une contamination, mais elle reste dans les normes.**

M^{me} Bartolomucci indique qu'elle n'a pas les mêmes sources. La norme de référence est de 50 nanogrammes par litres, et la contamination du Nant d'Avanchet s'élève à 2700 nanogrammes par litres.

M^{me} Bartolomucci rappelle que les articles du *Temps* ont pris le site du canton comme source. Il s'avère que la norme de référence est dépassée de 400 fois.

Un député (PLR) souhaite savoir si d'autres aéroports de taille comparable ont fait le même constat et ont pris des mesures. De plus, le PL serait peut-être contre-productif car les autres moyens utilisés pour éteindre un incendie sont moins efficaces et favorisent la propagation du feu. L'objectif est tout de même qu'il n'y ait aucune victime. De plus, les substances alternatives doivent être produites en de plus grandes quantités et sont moins stables et plus susceptibles d'engendrer des fuites. En outre, une pollution aux PFAS va sans doute être découverte dans les dépôts TPG de la Jonction, il s'agit de savoir si M^{me} Bartolomucci compte demander une augmentation des tarifs afin que les TPG puissent payer la dépollution.

M^{me} Bartolomucci estime qu'il serait intéressant de discuter avec le Valais au sujet des moyens alternatifs pour la lutte anti-incendie. Il faut aussi mettre en balance les bénéfices et les risques. Ces produits sont nocifs, et les incendies peu fréquents. **L'interdiction des PFAS accélérera sans doute l'innovation pour les solutions alternatives.** La commission décidera des auditions à effectuer. Au sujet des TPG, M^{me} Bartolomucci ne sait pas si des pollutions ont été avérées sur ce site. Il faudra bien sûr agir si tel est le cas, mais les usagers ne devront pas payer pour la pollution engendrée par l'exploitant. Le PL est concentré sur l'aéroport, et l'auteure n'a pas d'informations sur les actions entreprises par les autres.

Une députée (MCG) rejoint les propos du PLR. Elle a travaillé 36 ans à l'aéroport et affirme que ce dernier a investi 25 millions en 2017 pour capturer les polluants. Il a déjà tout mis en œuvre pour récupérer les produits de dégivrage. **En 2019, l'aéroport a obtenu le renouvellement de la certification délivrée par la Fondation Nature et Economie. Jusqu'à 95% des produits de dégivrage sont récupérés.** Le PL semble vouloir diaboliser l'avion, car un avion givré ne peut pas décoller.

M^{me} Bartolomucci indique être issue d'un milieu scientifique et elle se base sur des effets avérés sur la santé. Les PFAS se trouvent dans l'eau potable, et une grande source de pollution se trouve autour de l'aéroport. Elle comprend que ce dernier a déjà beaucoup investi, mais il s'agit d'un business très polluant. La découverte de la nocivité de ces substances est récente, et il ne faut pas se contenter des actions passées. Tout le monde boit de l'eau du robinet, donc chacun est concerné. Néanmoins, si tout est apparemment déjà fait, il n'y a pas de risque à adopter le PL. Au sujet des produits de dégivrage, des alternatives existent certainement.

La députée (MCG) se demande si le fait de rajouter des taxes engendrera moins de pollution. **L'aéroport applique la loi, et un avion ne peut décoller sans produit de dégivrage de novembre à mars.**

M^{me} Bartolomucci réitère que des produits alternatifs peuvent certainement être trouvés. Si tel n'est pas le cas, ce sera l'occasion d'en développer. L'augmentation des taxes incitera à davantage de réflexion avant de renoncer à traiter une pollution. Les taxes sont un frein aux activités polluantes, et le levier fonctionne. Le PL aurait néanmoins dû être présenté à la commission de la santé et non à celle de l'économie.

Une députée (PLR) regrette que l'auteure ne puisse donner des exemples d'actions pour d'autres aéroports, comme celui de Zurich. L'exemple du Valais n'est pas de taille comparable. Le PL laisse le sentiment que l'auteure n'a pas pris connaissance des mesures existantes. Elle se demande ce que représenteraient les coûts de dépollution. Il n'est pas possible de discuter d'un projet de loi sans avoir connaissance des conséquences opérationnelles.

M^{me} Bartolomucci regrette en effet n'avoir pas pu donner d'autres exemples. Par rapport à l'article 34A, il ne s'agit pas d'une demande de crédit, et une évaluation des coûts n'a pas été réalisée. L'aéroport doit s'engager à dépolluer des sites identifiés comme pollués, ce qui a été le cas au travers des articles du *Temps*. L'aéroport peut peut-être oublier de signaler une pollution, et l'idée est d'installer une systématique.

La députée (PLR) estime que la commission est en droit de demander une évaluation des coûts lorsque l'auteure demande une injonction d'identifier les

sites pollués et de payer. Il faut savoir s'il faudrait remplacer tout le tarmac, par exemple.

M^{me} Bartolomucci indique que cela dépendra du site et de la concentration, et les coûts ne peuvent pas être inscrits dans un PL. L'aéroport devra évaluer les coûts, et la santé publique ne devrait pas se monnayer. **Le business aéroportuaire engendre de la pollution à grande échelle, avec des impacts graves sur la santé. Il est normal que l'exploitant prenne en charge les coûts.**

La députée (PLR) souhaitait simplement avoir l'exemple d'un site concerné à l'aéroport, car l'auteure part du principe que plusieurs sites sont pollués.

M^{me} Bartolomucci répond qu'il faudra demander à l'aéroport. Elle donne pour exemple un site pollué : le Nant d'Avanchet.

Un député (Ve) revient sur les remarques sur les TPG. Il sait que le site d'Artamis était très pollué, mais plutôt lié aux SIG. **Les produits de dégivrage ne contiennent pas de PFAS mais des glycols, qui ne sont pas non plus très bons.** Il y a effectivement des PFAS dans les mousses anti-incendie, mais la question est de connaître la fréquence de l'usage. Le dernier grand incendie d'avion date des années 1980. A priori, ces mousses sont utilisées lors d'exercices. Des mousses sont aussi utilisées pour atténuer l'impact d'un avion devant atterrir sans train d'atterrissage, mais le dernier exemple date de 1999. Il faudrait savoir si elles contiennent des PFAS. **La question est de savoir à quelle fréquence les produits contenant des PFAS sont utilisés,** et quel est leur nombre. La pollution du Nant d'Avanchet provient en effet certainement de l'aéroport.

M^{me} Bartolomucci estime que la pollution est récente, et il faut identifier la source.

Un député (MCG) juge que le PL pose des questions intéressantes, même s'il ne l'approuve pas. L'eau potable bue à Genève provient essentiellement du lac. Les contaminations évoquées par le *Temps* concernent des eaux souterraines qui ne sont plus pompées, justement à cause de la pollution. Il doute aussi du lien de causalité entre la pollution de l'aéroport et les cancers. De plus, la zone de pollution des eaux souterraines la plus importante se situe entre l'usine d'incinération et le Bois de Bay, et non à l'aéroport. De fait, la question est plus complexe que présentée, et les réponses ne sont pas claires.

M^{me} Bartolomucci déclare que le fait de ne plus pouvoir pomper les eaux souterraines pour l'eau potable en raison de leur pollution devrait déjà engendrer des réactions. Les eaux devraient servir à la communauté. Au sujet des sources des PFAS, le canton a demandé des informations supplémentaires

pour 4 sites identifiés par rapport à l'utilisation des PFAS, dont Givaudan et les SIG. Le PL se préoccupe des mousses anti-incendie, mais il y a beaucoup d'autres usages des PFAS dans le canton. Cependant, il est plus difficile d'agir sur un acteur privé.

Le député (MCG) précise que les problèmes au sujet du pompage des eaux souterraines se situaient plutôt dans la région de Veyrier, sauf erreur.

Un député (UDC) doute que l'aéroport dégivre sans récupérer les rejets, et se demande d'où vient la pollution.

M^{me} Bartolomucci indique qu'il y a beaucoup d'autres usages des PFAS, dont les mousses anti-incendie. Actuellement, une pollution est constatée au niveau de l'aéroport, et il suffit de leur en demander la provenance. L'auteure n'est évidemment pas contre le fait de dégivrer les avions, mais pense que des alternatives peuvent exister.

Audition de M^{me} Emanuela Dose Sarfatis, secrétaire générale adjointe, DF, M. Gilles Rufenacht, directeur général de Genève Aéroport, et M^{me} Nathalie Rossier-Iten, cheffe du service environnement et développement durable, Genève Aéroport

M. Rufenacht estime que la problématique des PFAS est plus large que l'aéroport et, bien qu'il comprenne la préoccupation sanitaire liée aux polluants éternels, il ne perçoit pas de lien de cause à effet entre la plateforme aéroportuaire et la pollution détectée dans le Nant d'Avanchet. **Il a été démontré que les autoroutes sont aussi une source de pollution aux PFAS à cause des pneus des véhicules, et la proximité de l'autoroute est évidente. Dès lors, il n'y a pas lieu de créer une loi touchant directement Genève Aéroport.** En outre, l'aspect des redevances a causé un second étonnement, car celles-ci sont régies par une loi fédérale. L'ordonnance sur les redevances est la référence légale pour fixer celles de l'aéroport.

M^{me} Rossier-Iten déclare que des investigations ont été menées sur la plateforme aéroportuaire afin de détecter les émetteurs de PFAS éventuels, mais aucun n'a été identifié pour l'instant car, **depuis 2021, l'aéroport utilise des mousses anti-incendie sans PFAS, de même pour les produits de dégivrage**, le fournisseur de ces derniers ayant confirmé l'absence de ces polluants. D'autre part, un sondage a été réalisé sur un chantier qui se situe sur le tarmac, dans l'objectif de détecter les PFAS avant l'évacuation de terre, et les résultats ont été négatifs. Ce type de prélèvement sera réalisé pour chaque future excavation.

Un député (LC) mentionne que le DSM a révélé son intention de procéder à une cartographie des PFAS, et il se demande si le site de l'aéroport y figurera.

M^{me} Rossier-Iten a vu la présentation, mais il est difficile de savoir si le budget du canton prévoyait des investigations à l'aéroport. A ce jour, l'aéroport n'a pas procédé à plus d'investigations en amont, hormis celles évoquées. L'aéroport est grand, bien que paradoxalement petit au niveau opérationnel, ce qui signifie que tous les sondages et travaux demandent beaucoup d'organisation au préalable. Il n'est de fait pas possible d'investiguer à tout va.

Un député (Ve) a compris qu'il n'y avait plus de PFAS dans les mousses anti-incendie actuellement, mais, au vu du fait qu'il s'agit de polluants éternels, il estime que leur présence ne peut être exclue de par leur utilisation avant leur interdiction.

M^{me} Rossier-Iten admet ce postulat, mais le chantier mentionné se situe près de celui des tests des pompiers, et des PFAS n'y ont pas été détectés.

M. Rufenacht confirme qu'une recherche est effectuée à chaque sondage en vue de travaux, et que ces substances n'ont pour le moment pas été trouvées.

Le député (Ve) mentionne que le Nant d'Avanchet serait touché par une pollution aux PFAS, et demande si l'aéroport estime que cela ne provient pas forcément de la plateforme aéroportuaire.

M^{me} Rossier-Iten explique que les PFAS sont des polluants éternels, et que l'eau contaminée s'écoule là où elle le souhaite. Il est difficile de déterminer de manière certaine un lien de causalité avec l'aéroport. Pour le moment, il ne peut être prouvé que l'aéroport est à l'origine de la pollution.

Le député (Ve) requiert confirmation que les sondages menés à proximité du site du SSLIA n'ont pas montré de contamination aux PFAS.

M^{me} Rossier-Iten confirme ces propos.

Le député (Ve) estime que l'aéroport peut demander une augmentation justifiée de la taxe aéroportuaire, bien qu'elle relève du droit fédéral.

M. Rufenacht admet ce propos, mais tempère du fait qu'une augmentation doit être validée par l'OFAC et par le conseil d'administration de l'aéroport. Des négociations se tiennent tous les 4 ans, et si certains éléments sont évidents, telle la redevance bruit, il n'est pas possible de demander une augmentation sans justification et preuve à l'appui. De fait, il serait illogique d'inscrire dans la loi quelque chose qui sera refusé par l'OFAC et par les compagnies aériennes.

Le député (Ve) en conclut donc que cela reste négociable, bien qu'ardu.

M^{me} Rossier-Iten nuance, car il est nécessaire de pouvoir prouver aux compagnies un lien de cause à effet. S'il n'est pas possible d'attribuer une

pollution aux PFAS à une compagnie aérienne de manière certaine, cette dernière refusera de payer une taxe supplémentaire.

Le député (Ve) n'a pas compris les choses en ces termes. Il estime qu'une dépollution éventuelle d'un site contaminé aux PFAS devrait être financée par une augmentation générale de la taxe aéroportuaire pour toutes les compagnies aériennes.

M. Rufenacht répète qu'aucune taxe supplémentaire ne pourra être introduite sans lien de cause à effet. Cela sera refusé par l'OFAC, par le conseil d'administration, et par les compagnies.

M^{me} Rossier-Iten explique que le sujet est sensiblement différent de la problématique du bruit. Ce bruit peut être directement attribué à l'activité des compagnies aériennes.

Le député (Ve) indique que les compagnies paient des taxes en fonction du bruit occasionné.

M^{me} Dose Sarfatis mentionne que la loi fédérale se base sur un accord multilatéral conclu au niveau européen. L'article 39 LA cadre précisément ce qui peut faire l'objet d'une redevance. L'ordonnance d'application de cette loi précise que les redevances servent à payer les atterrissages, les décollages, les passagers, les stationnements et ce qui est incitatif dans le domaine de l'environnement.

Un député (UDC) demande si l'antigel utilisé à Genève Aéroport est employé ailleurs.

M^{me} Rossier-Iten répète que le fournisseur a confirmé l'absence de PFAS dans le produit utilisé.

Un député (Ve) s'enquiert des eaux de ruissellement, et se demande si elles sont récupérées intégralement ou non. Il a vu que les zones d'utilisation de l'antigel sont munies d'un dispositif de récupération, mais la portion du tarmac dédiée aux jets privés se situe clairement dans le bassin versant du Nant d'Avanchet.

M^{me} Rossier-Iten explique qu'une grande partie du tarmac se déverse du côté du Vengeron, et un bassin permet la rétention et la filtration des eaux de ruissellement. Les dégivrants sont eux pompés des deux côtés. Deux bassins de rétention sont en projet du côté du Nant d'Avanchet pour 2026 ou 2028.

Le député (Ve) comprend donc que toute eau de pluie qui tombe sur cette portion du tarmac se déverse sans filtre dans le Nant d'Avanchet. De plus, les pistes d'atterrissage et de décollage pourraient a priori être une source de PFAS au vu de l'abrasion des pneus d'avion.

M. Rufenacht indique qu'**à l'heure actuelle aucun PFAS n'a été identifié sur la zone aéroportuaire.**

Le député (Ve) précise qu'il n'a jamais été prétendu que les produits de dégivrage contenaient des PFAS. Ils contiennent des glycols. La suspicion se portait sur les mousses anti-incendie, et il s'enquiert du lieu d'écoulement des produits utilisés sur le site des pompiers.

M^{me} Rossier-Iten indique que ces eaux s'écoulent du côté du Vengeron.

M. Rufenacht estime que le fait qu'aucun PFAS n'ait été détecté du côté de la caserne est plutôt rassurant. Les tests ont en effet été réalisés en face de l'avion qui est utilisé pour les simulations d'incendie.

Le député (Ve) mentionne que le dernier incendie non simulé date de 1982, avec un avion d'EgyptAir. Il demande si les simulations d'incendie sont restreintes à l'avion dans la caserne des pompiers.

M. Rufenacht confirme ces propos.

Un député (PLR) comprend que les dispositions de l'article 34A du PL sont déjà d'actualité. Quant à l'article 37, au vu du fait qu'aucun site n'est concerné par une contamination à l'heure actuelle, l'aéroport n'a pas la nécessité de provisionner les coûts de dépollution.

M. Rufenacht confirme.

Un député (Ve) estime que la plateforme aéroportuaire est un lieu à risque de contamination, et qu'il n'est pas impossible que l'aéroport doive dans le futur procéder à une dépollution. Il s'étonne de l'absence de provisionnement pour de telles situations.

Discussion interne

Une députée (PLR) précise que **le Conseil d'Etat a communiqué le 13 novembre dernier sur une dotation du premier cadastre cantonal complet des sites pollués sur 4 ans.** Il s'agira de relever tous les sites contaminés, notamment ceux liés aux terrains d'exercice des pompiers. La question des PFAS a aussi été évoquée à la commission de la santé, et cette dernière compte attendre la mise en place du projet du Conseil d'Etat.

Un député (Ve) déclare que les Verts vont soutenir le projet de loi qui est en tous points excellent. L'article 34A est peut-être redondant, mais les réponses de l'aéroport sont insuffisantes au regard de l'article 37. Il est évident que les activités de l'aéroport sont susceptibles de générer des pollutions. En outre, **même si elles ne sont plus utilisées actuellement, les mousses anti-incendie contenant des PFAS l'ont été largement à l'époque. L'idée n'est pas de culpabiliser l'aéroport, mais de le mettre face à ses responsabilités.**

Le bassin versant du Nant d'Avanchet n'abrite que deux activités potentiellement polluantes, soit l'aéroport et les citernes. Prétendre qu'il n'est pas nécessaire de provisionner les coûts de dépollution puisqu'il n'y a pas eu de problème pour l'instant semble léger en matière de principe de précaution.

Un député (PLR) estime que le sujet aurait pu faire l'objet d'une question écrite. Il s'agit d'une énième attaque contre l'aéroport. Il est connu que la source principale de PFAS ce sont les pneus de voitures, et il faudrait viser aussi les TPG dans cette logique, et toute autre activité qui utilise des véhicules.

Les réponses données par l'aéroport démontrent qu'il n'y a aucune raison d'inscrire ces articles dans la loi sur l'aéroport. De plus, les provisionnements se font en cas de risque, mais ce risque touche tous les établissements du canton. **L'aéroport agit de manière responsable, et il n'y aucune raison de lui ajouter des contraintes supplémentaires basées sur une suspicion.** Le groupe PLR refusera donc l'entrée en matière.

Un député (UDC) confirme que le PL est redondant, et que l'article 37 pose problème. Le groupe UDC refusera également l'entrée en matière, et il attire l'attention de la commission sur la construction future de bassins de rétention du côté du Nant d'Avanchet. Il ajoute que 120 000 voitures passent aussi la frontière et sont source de PFAS.

Un député (MCG) indique que l'ordonnance fédérale ORRChim mentionne que les PFAS se retrouvent dans les produits anti-incendie mais également dans l'apprêt de textile et des produits en papier, par exemple. Il faudrait donc taxer tous ceux qui produisent notamment dans le domaine de la sécurité. Par souci d'équité de traitement, il n'est pas correct de viser uniquement l'aéroport, et le groupe MCG se positionnera en défaveur du PL.

Un député (LJS) confirme qu'**il s'agit d'une problématique générale qui ne touche pas que l'aéroport.** L'acharnement contre ce dernier est regrettable et met à mal ses libertés. L'enjeu principal est la santé, qui ne concerne pas que l'aéroport, et il serait plus judicieux de légiférer de manière large pour tous les sites potentiellement concernés par une contamination aux PFAS. De plus, il s'agit de simplifier le système législatif et non de le complexifier davantage. Le groupe LJS votera donc contre le projet de loi.

Vote

1^{er} débat

Vote sur l'entrée en matière du PL 13533 :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

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

Abstentions : –

L'entrée en matière du PL 13533 est refusée.

Conclusions

Ce projet de loi vise à nouveau à clouer au pilori l'aéroport, ce qui n'est pas étonnant venant d'un groupe politique qui vise la décroissance à outrance.

Ce projet de loi est uniquement basé sur des articles de journaux et des suspicions non étayées !!! L'objectif louable du PL est d'interdire l'usage des PFAS à l'aéroport et de mettre en place des mécanismes de dépollution selon le principe du pollueur-payeur, mais la Constitution fédérale demande déjà d'appliquer le principe du pollueur-payeur dans son article 74 et **aucun PFAS n'a été identifié sur la zone aéroportuaire**. Il n'y a donc aucune raison d'inscrire ces articles dans la loi sur l'aéroport.

De plus, le site internet de l'Etat mentionne au 2 mai 2023 que les taux de PFAS observés dans les ressources et l'eau potable du canton sont de 0,01 microgramme par litre, ce qui est « rassurant » et très largement en dessous des valeurs maximales autorisées dans la législation suisse et européenne.

Enfin, le Conseil d'Etat a communiqué le 13 novembre dernier sur une dotation du premier cadastre cantonal complet des sites pollués sur 4 ans. Il est donc inutile de légiférer.

La majorité de la commission reconnaît que les PFAS sont un danger pour la santé humaine, mais il s'agit d'une problématique générale qui ne touche pas que l'aéroport, qui agit de manière responsable, puisque des sondages sont effectués systématiquement en amont de travaux, et que ces substances n'ont pour le moment pas été identifiées.

La majorité de la commission vous invite donc, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser l'entrée en matière sur ce projet de loi.

Catégorie de débat préavisée : II (30 min)

Projet de loi
modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG)
(H 3 25) (Pour un aéroport sans polluants éternels)

Projet de loi 13533 pour un aéroport responsable et sans PFAS



Introduction et contexte

- ▶ Suite de la motion M3019 sur les menaces sanitaires et environnementales dues aux PFAS
- ▶ Les PFAS (substances per- et polyfluoroalkylées) sont omniprésentes et persistantes.
 - ▶ Janvier 2024:
 - ▶ 150 sites pollués aux PFAS dans le canton de Genève
 - ▶ 12 sites concernant les eaux-souterraines
 - ▶ Jusqu'à 400 fois la norme de référence
- ▶ Objectifs du projet de loi:
 - ▶ Interdire l'usage de PFAS à l'Aéroport de Genève.
 - ▶ Mettre en place des mécanismes de dépollution et de responsabilisation selon le principe du pollueur-payeur.

MAPPE DES EAUX SOUS-terrainES, 12 LIEUX CONTAMINÉS AUX PFAS À GENÈVE

12 lieux sont analysés de PFAS dans les eaux souterraines (état de la cartographie des lieux PFAS analysés en fonction de leur niveau). Les valeurs sont liées à la cartographie des données trouvées dans la zone de préliminaire, et à comparer à la norme de référence, qui est de 50 ng/l.



Carte interactive: [KNOX101](#)

Justifications du projet de loi

► Santé publique:

Les PFAS représentent un danger reconnu par l'OSAV pour la santé humaine.

► Protection de l'environnement:

Contamination des eaux souterraines et des sols autour de l'aéroport.

► Exemplarité publique:

- Genève doit adopter des pratiques durables alignées sur les normes européennes.
- Valeurs européennes: plafonds de l'OPBD (ordonnance fédérale sur l'eau potable) remplacés à terme par une valeur maximale de 0,1 µg/l
 - Eau souterraine des 12 sites genevois contaminés ne sera plus considérée comme potable.

Contenu et mécanismes proposés par le PL

► Interdiction des PFAS sur la plateforme aéroportuaire (nouvel article 34A).

Art. 34A Pollutions liées à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire (nouveau)

¹ L'établissement s'engage à une utilisation raisonnée et durable des produits chimiques nécessaires à l'exploitation aéroportuaire durant toute l'année.

² L'utilisation de produits contenant des substances per- et polyfluoroalkylées est interdite sur la plateforme aéroportuaire.

³ L'établissement s'engage à informer les autorités des éventuelles contaminations de sites, présentes ou passées, aux substances per- et polyfluoroalkylées ou à d'autres substances chimiques liées aux activités sur la plateforme aéroportuaire.

⁴ En vertu du principe du pollueur-payeur, l'établissement s'engage à dépolluer les sites concernés et à prendre en charge les coûts liés.

Contenu et mécanismes proposés par le PL

- Responsabilisation financière de l'aéroport via un fonds de provision.

Art. 37 Coûts de dépollution (nouveau)

¹ L'établissement doit provisionner des coûts de dépollution pour les sites concernés par une contamination liée à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

² Le provisionnement de ces coûts doit s'effectuer, en tout ou partie, par une réévaluation de la redevance aéroportuaire.

Ordonnance sur les redevances aéroportuaires

748.131.3

du 25 avril 2012 (OJ le 1^{er} mai 2012)

Je soussigné/édité(e) soussignée
vu l'art. 39 de la loi du 23 décembre 1998 sur l'aéroport (L.A.F.),
vu la directive 2000-43/CE, la directive 96/62/CE et la règlement (CE)
n° 137/2002, dans leurs versions qui lient le Suédoe, en vertu de ch. 1 et 7 de
l'annexe de l'accord du 23 juin 1999 entre la Confédération suédoise et la
Communauté européenne sur le transport aérien,
arrête:

Chapitre premier Dispositions générales

Art. 1. Objet et champ d'application

1. La présente ordonnance règle la facturation et la perception des redevances propres au contrôle de l'utilisation des installations aéroportuaires visées à l'article 39 de la loi sur l'aéroport (L.A.F.) et des taxes à ces installations (redevances aéroportuaires).

2. Les redevances aéroportuaires sont:

- les redevances aéronautiques;
- les redevances d'accès aux installations aéroportuaires (redevances d'accès);
- les redevances d'utilisation des infrastructures existantes (redevances d'utilisation);

3. Les redevances aéronautiques concernent:

- les redevances liées au secteur trafic aérien, en particulier:
 - les redevances d'atterrissage;
 - les redevances passagers;
 - les redevances de stationnement d'avionnet;
 - les redevances de fuel;
 - les redevances à caractère accessoire dans le domaine de la protection de l'environnement;

Avantages attendus

- Pour la santé publique:

Réduction des risques pour les résidents et travailleurs.

- Pour l'environnement et l'alimentation

Préservation de la qualité de l'eau et des sols.

- Exemplarité:

Encourager les autres institutions à adopter des pratiques durables.

Objections potentielles

▶ **Coûts pour l'aéroport:**

Le provisionnement est justifié par le principe du pollueur-payeur.

▶ **Disponibilité d'alternatives:**

Des méthodes de dégivrage et d'extinction d'incendie sans PFAS existent déjà.

⇒ Exemple dans le Valais qui interdit déjà les mousses anti-incendie contenant des PFAS depuis fin 2023

Conclusion

▶ **Synthèse des bénéfices:**

- ▶ Santé publique
- ▶ Protection de l'environnement
- ▶ Image du Canton de Genève

Un engagement pour un cadre de vie sûr et sain pour les générations présentes et futures.



Niveau de PFAS rassurant dans les ressources et l'eau potable à Genève

Type de publication

[Autres communiqués](#)

Date de publication

2 mai 2023

Auteur

OCS - Service de la consommation et des affaires vétérinaires

Publié dans

OCS - Service de la consommation et des affaires vétérinaires



Dans le cadre de l'autocontrôle de l'eau potable, les Services industriels de Genève, sous le contrôle du service de la consommation et des affaires vétérinaires (SCAV), mesurent et suivent les substances alkyles per- et polyfluorées, dites PFAS, dans les ressources (lac, nappes phréatiques) et dans l'eau potable du canton de Genève. D'une manière générale, l'eau potable peut contenir ponctuellement des traces de PFAS, au maximum 0,01 µg/L, soit très largement en dessous des valeurs maximales autorisées dans la législation suisse et européenne.

Afin d'obtenir une vue d'ensemble de la qualité actuelle de l'eau potable des distributeurs d'eau communaux, l'Association des chimistes cantonaux de Suisse (ACCS) effectue régulièrement des analyses de PFAS dans le cadre de campagnes nationales. Les PFAS ne se dégradent pas de manière naturelle et s'accumulent dans l'environnement et dans le cycle de l'eau. Le groupe des PFAS, qui se compose de plus de 6000 substances, est principalement utilisé pour les revêtements résistant à la saleté, à la graisse et à l'eau. Ils pénètrent dans l'environnement par abrasion et par évaporation.

Les taux actuellement observés à Genève sont de 0,01 µg/L maximum, soit très largement en dessous des valeurs maximales autorisées dans la législation suisse et européenne.

Les distributeurs d'eau sont responsables de la qualité de l'eau potable distribuée jusqu'en limite du domaine privé et doivent la contrôler régulièrement. Les laboratoires cantonaux sont quant à eux responsables de la surveillance des distributeurs d'eau. En règle générale, des analyses supplémentaires par les consommateurs ne sont pas nécessaires.

Incidences sur la santé

Les substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS) sont des produits chimiques difficilement biodégradables qui ont été utilisés par l'industrie pendant des décennies. Elles sont encore présentes dans l'environnement et dans la chaîne alimentaire. C'est d'ailleurs notamment par le biais de l'alimentation et de l'eau potable que l'être humain absorbe les PFAS.

Ces dernières années, des études toxicologiques supplémentaires, relatives aux effets des PFAS sur le corps humain et les animaux, ont été menées de manière intensive. Selon les connaissances toxicologiques actuelles, les PFAS peuvent avoir des effets nocifs sur le corps humain en ce qui concerne la réponse immunitaire, le taux de cholestérol et le poids à la naissance. En outre, pour certains PFAS, il existe des indices relatifs aux troubles du

développement du système nerveux, de la fonction thyroïdienne ou à un risque accru de cancer.

Au cours des 20 dernières années, les restrictions légales mises en place ont permis d'améliorer la protection de la population à l'égard du risque sanitaire lié aux PFAS. Les teneurs mesurées à Genève, lesquelles sont 10 à 30 fois inférieures aux valeurs maximales, sont rassurantes pour la santé des consommateurs genevois.

Dispositions légales

Sur la base de données toxicologiques fondées et d'une évaluation des risques, les autorités chargées de la protection de la santé et de l'environnement ont reconnu que les PFAS, malgré leurs nombreuses propriétés utiles, ne devraient à l'avenir plus qu'être utilisées avec la plus grande des retenues. A ce titre, des dispositions légales ont été adoptées :

- Utilisation du PFOS, une substance particulièrement préoccupante en termes de quantité et de santé, est interdite dans toute l'Europe depuis 2010
- Utilisation du PFOA, une autre substance, est quant à elle interdite depuis 2020.
- Une interdiction globale de toutes les PFAS est à l'étude, moyennant des exceptions pour les utilisations indispensables pour l'ensemble de la société.

En décembre 2020, de nouvelles valeurs maximales pour les PFAS ont été fixées dans la directive européenne sur l'eau potable. Les Etats membres de l'UE doivent intégrer ces valeurs maximales dans leur législation nationale et devront prendre les mesures nécessaires pour garantir le respect de ces dernières d'ici au 12 janvier 2026.

En Suisse, des valeurs maximales sont fixées depuis 2017 pour trois substances (voir tableau).

Valeurs maximales selon la directive européenne sur l'eau potable, en vigueur depuis janvier 2023	Valeurs maximales selon l'Ordonnance sur l'eau potable et l'eau des installations de baignade et de douche accessibles au public (OPBD), en vigueur depuis mai 2017
0.5 µg/L Total PFAS 0.1 µg/L Somme de 20 PFAS (Somme d'acides carboxyliques ou sulfoniques perfluorés (C4-C13) selon l'annexe II de la directive sur l'eau potable)	0.3 µg/L Perfluorooctanesulfonate (PFOS) 0.3 µg/L Perfluorhexanesulfonate (PFHxS) 0.5 µg/L Perfluorooctanoate (PFOA)

Valeurs maximales pour l'eau potable, d'ici en 2023

L'Office fédéral de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires (OFSAV) procède, en accord avec le contexte international et particulièrement avec l'Union européenne, à un réexamen des valeurs maximales applicables à l'eau potable en Suisse et envisage, en outre, de fixer des valeurs maximales pour d'autres denrées alimentaires.

Domaines d'application des PFAS et impact environnemental

Les substances alkyles per- et polyfluorées (PFAS) sont des produits chimiques synthétisés industriellement qui, en raison de leur structure, sont à la fois hydrofuges et oléofuges. Ils sont également résistants à la chaleur et aux acides. Ces propriétés leur confèrent un champ d'application très large. Elles sont par exemple utilisées depuis des décennies dans l'industrie textile (vêtements d'extérieur et de sport aux propriétés respirantes, tapis), l'électronique (isolation de câbles, circuits imprimés), l'industrie du papier et de l'impression (étiquettes, films de protection, emballages alimentaires, papier photo), les mousses anti-incendie, les poëles en téflon, le fart pour les skis, les produits d'imprégnation et les cosmétiques. Plusieurs milliers de substances individuelles font partie de la famille des PFAS.

Seuls les fours à haute température permettent d'éliminer les PFAS de manière à éviter leur rejet dans l'environnement. Les PFAS ne sont pas ou peu dégradées dans les stations d'épuration, les eaux ou les sols. Par cette stabilité environnementale exceptionnelle, les PFAS sont transportées à grande distance par l'air, la poussière et la pluie. Absorbées par les animaux et les organismes terrestres, elles peuvent entrer dans la chaîne alimentaire. Leur présence peut également être observée dans les nappes phréatiques.

Date de dépôt : 2 janvier 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

Radio France nous informait à la mi-décembre que le mot « PFAS » faisait partie des dix termes ayant connu, au cours de l'année 2024, la plus importante « croissance de consultation » sur le *Robert en ligne*¹.

Cette information apparemment anecdotique est révélatrice de l'importance et de la soudaineté de l'apparition du terme dans le débat public et, de ce fait, de l'impréparation des acteurs concernés à gérer ces « polluants éternels ».

Et, de fait, il faut convenir que, hors du cercle étroit des chimistes, des biologistes et des épidémiologistes, peu de gens se souciaient de la présence et des effets des substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées jusqu'à ce que leurs méfaits soient révélés publiquement.

Des risques pour la santé

Pourtant, cela fait plus d'une décennie que nombre d'études en (éco-)toxicologie ont fait la démonstration du caractère nuisible de ces substances pour les organismes vivants, à commencer par les humains. La liste des troubles et des maladies associées à ces substances est particulièrement importante et les effets sont suffisamment graves pour que les pouvoirs publics, en Suisse comme en Europe, aient édicté des dispositions visant à interdire le commerce des produits qui en contiennent.

Ce rapport n'a pas pour but de faire la liste de l'impact de ces substances sur le vivant, ce d'autant plus que notre Grand Conseil a estimé judicieux de le renvoyer à la commission de l'économie plutôt qu'à la commission de la santé, comme le suggérait l'autrice du texte, ou encore à la commission de l'environnement.

¹ <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/l-info-de-france-inter/hubris-nyctalope-bipeurs-voici-les-dix-mots-les-plus-recherches-en-2024-sur-le-site-du-robert-1724740>

Une cartographie qui a stupéfait la population

L'apparition du terme dans le vocabulaire courant fait suite à la volonté de plusieurs collectivités publiques de mesurer la contamination aux PFAS de certains effluents industriels et d'établir une cartographie des zones particulièrement polluées et à la publication des résultats inquiétants de ces travaux.

A Genève, c'est à la mi-avril 2024 qu'une cartographie partielle (seul le quart sud-ouest du canton est cartographié) provoque de nombreuses réactions médiatiques² devant l'étendue de la pollution ainsi révélée, ainsi que, dans une certaine mesure, la surprise de constater que certaines zones rurales, mais en lien fort avec les activités industrielles ou les zones de gravière/recyclage, sont également contaminées. (figure 1, ci-dessous).

Secteurs avec analyses de composés poly/perfluorés (PFAS) dans les eaux souterraines (min/max de la somme des 9 PFAS pondérés par leur facteur de toxicité). Valeur de l'annexe 1 OSites = 50 ng/L

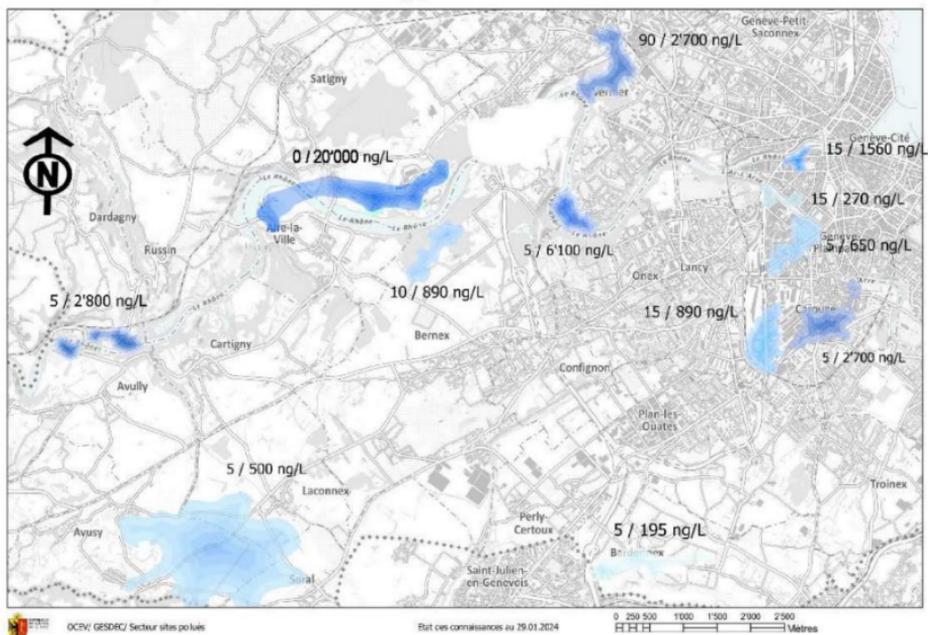


Figure 1 : carte produite par le GESDEC publiée par Le Temps et la RTS en avril 2024

² <https://www.rts.ch/info/regions/geneve/2024/article/geneve-decouvre-d-importants-foyers-de-pollution-aux-pfas-dans-ses-eaux-souterraines-28473940.html>

L'examen de cette carte conduit bien évidemment à s'interroger sur les sources de ces pollutions, en particulier des sites les plus contaminés. Or, parmi les zones les plus atteintes se trouve le bassin versant du Nant d'Avanchet, qui a légitimement retenu l'attention de l'autrice de ce projet de loi.

En effet, le bassin versant de ce modeste cours d'eau a la particularité d'être relativement petit (figure 2) et, surtout, de recouvrir environ la moitié de la plateforme aéroportuaire. Sachant que les produits de dégivrage et les mousses anti-incendie sont d'importantes sources de PFAS, il apparaît donc plausible que la pollution aux PFAS soit, à tout le moins partiellement, en lien avec les activités aéronautiques.

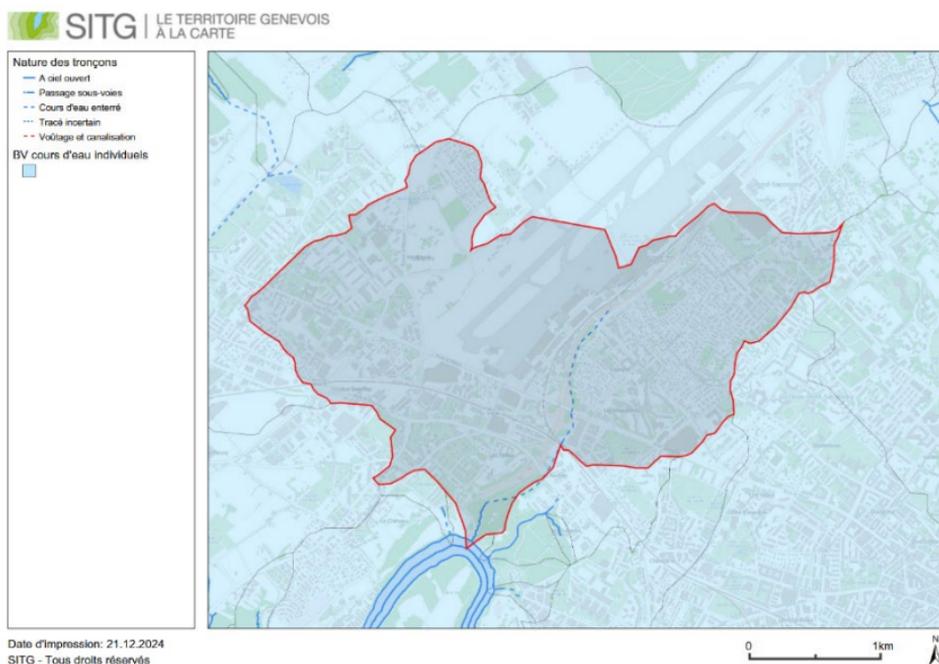


Figure 2 : bassin versant du Nant d'Avanchet (SITG)

Un projet de loi qui ne fait qu'appliquer deux principes libéraux en matière de gestion des risques environnementaux.

Contrairement à certaines affirmations des opposants à ce projet de loi, il n'est nullement question ici de fragiliser ou d'« attaquer » l'aéroport, mais d'appliquer deux principes qui font généralement consensus au-delà des clivages politiques :

- Le **principe du pollueur-payeur**, qui part du principe que l’auteur du dommage doit financer sa réparation. Il figure à l’art. 74 al. 2 de la Constitution fédérale. Ce principe est d’ailleurs largement contesté par celles et ceux qui préfèrent les interdictions strictes à la possibilité de dédommager, mais, en l’occurrence, et compte tenu du fait qu’il s’agit de substances à persistance extrêmement longue, donc potentiellement disséminées il y a plusieurs décennies, il apparaît évident qu’il n’y a pas d’autre choix, à moins évidemment de faire financer par la collectivité des pollutions dues à des activités privées.
- Le **principe de précaution** qui exige que, dans l’incertitude, les acteurs potentiellement en danger (pour eux-mêmes ou pour autrui) prennent les dispositions nécessaires pour que ce risque ne survienne pas ou que ses effets soient atténués au maximum. L’expérience collective de l’épidémie de covid a été un bon exemple de la capacité de nos sociétés, malgré les nombreuses incertitudes, à prendre des décisions parfois extrêmement sévères visant à minimiser l’impact d’un risque mal connu.

Au regard de ces deux principes, les exigences formulées par le projet de loi de renoncer à l’usage des PFAS, d’informer les autorités en cas de pollution, de financer la dépollution et de provisionner les montants semblent incontestables, à moins que l’Etat souhaite que le risque généré par l’aéroport soit couvert par le contribuable.

L’adaptation de la redevance aéroportuaire : une nécessité

L’aéroport produit régulièrement des bénéfices dont il s’enorgueillit de ristourner une large partie (25% ou 50% ces dernières années) à l’Etat qui met à sa disposition ce terrain exceptionnel. Ces bénéfices ne doivent pas occulter le fait que bien des externalités négatives, causées essentiellement par le bruit et la pollution, sont en fait assumées par les habitants ou par l’Etat, qu’il s’agisse de perte de valeur foncière³ ou de dommages sanitaires.

Comme nous avons démontré la nécessité, pour l’aéroport, de provisionner des montants conséquents permettant de couvrir le risque de pollution et qu’il n’est pas question que le contribuable soit contraint de le couvrir, il apparaît nécessaire que l’aéroport augmente ses revenus. Les deux sources principales de financement étant les redevances aériennes (atterrissages et passagers) pour

³ On relève à ce propos que le PLR a déposé le 18 juin 2024 une motion (M 3034) demandant que la valeur locative des immeubles situés sous le couloir de bruit soit abaissée, reconnaissant ainsi l’effet majeur du bruit sur la valeur des immeubles (mais demandant à l’Etat et non à l’aéroport d’assumer son coût).

57% et les redevances commerciales (19%), il semble clair que c'est sur l'activité principale de l'institution, à savoir accueillir des avions et leurs passagers, qu'il s'agit de travailler. Or, il se trouve que l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires⁴ (art. 11, al. 1, lettre a) permet précisément d'adapter ces redevances en cours de période tarifaire « s'il se produit des circonstances extraordinaires ayant une répercussion sur les coûts d'exploitation de l'aéroport ».

La découverte de cette pollution et l'application des deux principes énoncés plus haut constituent sans conteste des « circonstances extraordinaires » qui imposent à l'aéroport d'informer l'OFAC de sa volonté d'adapter les redevances en conséquence.

Un aéroport dans le déni

L'audition du nouveau directeur général de l'aéroport ainsi que celle de la cheffe du service environnement de l'aéroport ont été décevantes à plusieurs titres. En effet, plutôt que de reconnaître les risques associés et de faire la démonstration de sa volonté de les atténuer et de prendre ses responsabilités pour d'éventuelles pollutions causées auparavant, l'aéroport a surtout cherché à se défaire, tout en admettant, lorsque les questions se font plus factuelles, que l'aéroport ne traite que depuis très récemment les eaux de ruissellement du tarmac... et uniquement celles se déversant dans le bassin du Vengeron, au nord-est de la plateforme.

A titre d'exemple, M. Rufenacht a entamé sa démonstration en suggérant que les PFAS du Nant d'Avanchet sont dus aux pneus des automobiles circulant sur l'autoroute. L'hypothèse n'est pas insensée – même si ce sont surtout les freinages et les démarrages qui usent ces pneus –, mais, questionné à ce propos, il concède que l'aéroport n'a jamais étudié les effets sur l'environnement des pneus des avions, bien plus massifs et subissant, à l'atterrissage comme au décollage, des contraintes immensément plus importantes que les pneus des automobiles.

Lorsqu'il est interrogé sur l'importance de provisionner des montants au cas où le lien entre l'activité aérienne et la pollution aux PFAS devait être démontré, le directeur général rétorque que cela n'est pas nécessaire puisque, jusqu'à maintenant, les sondages effectués dans la partie nord-est de l'aéroport ont été rassurants. On invite le lecteur à appliquer cette logique du « tant que je n'ai rien mesuré d'inquiétant, je ne prends aucune précaution » à d'autres activités à risques, par exemple l'exploitation de centrales nucléaires...

⁴ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2012/328/fr>

Pire encore, la commission a appris, au détour de l'audition, qu'aujourd'hui encore les eaux de ruissellement de la partie sud-ouest de la plateforme, correspondant précisément au bassin versant du Nant d'Avanchet, ne sont toujours pas traitées avant de rejoindre le cours d'eau (au contraire de celles s'écoulant vers le nord-est).

Autrement dit, une part importante de la piste ainsi que le secteur du tarmac accueillant les jets privés voient les eaux de pluie lessivant la piste et les avions (rappelons que certains proviennent de pays aux réglementations beaucoup moins contraignantes que les nôtres) s'écouler sans précaution particulière dans un des cours d'eau que l'on découvre comme l'un des plus contaminés aux PFAS.

Le devoir d'exemplarité

Tous les éléments exposés ci-dessus ne démontrent aucunement le lien de causalité entre les activités de l'aéroport et la contamination du cours d'eau. Ils constituent tout au plus un faisceau d'éléments.

Cependant, comme toute institution publique, notre aéroport se doit d'être absolument exemplaire en matière de respect de l'environnement comme de toutes les autres normes imposées aux acteurs économiques. En effet, on imagine mal que notre Etat se permette d'imposer aux entreprises privées des contraintes dont il s'estime dispensé lorsqu'il s'agit d'institutions publiques.

Dans ce sens, plutôt qu'une attitude de déni et de report d'une éventuelle responsabilité sur d'autres activités occupant le bassin versant du Nant d'Avanchet, il est du devoir de notre aéroport de faire preuve de responsabilité et d'exemplarité.

Un traitement particulièrement sommaire par la commission de l'économie

Comme souvent lorsqu'elle est saisie d'objets n'ayant qu'un lien marginal avec les questions économiques, la commission de l'économie ne parvient pas à envisager le caractère multidimensionnel des questions posées. En l'espèce, elle s'est contentée d'auditionner l'autrice et l'aéroport (sans même proposer au département d'exposer son point de vue) pour conclure au rejet du projet de loi en dissimulant son déficit argumentatif derrière l'habituel procès d'intention « anti-aéroport » instruit dès que certains proposent des mesures visant à modérer ou responsabiliser les activités de cette noble institution.

Ce traitement est tout à fait insuffisant s'agissant d'une pollution particulièrement grave mettant en péril la santé d'une part importante de notre population...

En conclusion

Pour toutes ces raisons, Mesdames les députées, Messieurs les députés, la minorité vous invite à renvoyer ce projet de loi à la commission de la santé (ou, subsidiairement, à la commission de l'environnement et de l'agriculture) et, si ces renvois sont refusés, à accepter ce projet de loi.