

Date de dépôt : 17 décembre 2014

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de Mme Lisa Mazzone : Y a-t-il un pilote dans l'avion ? Quelle est la position du Conseil d'Etat concernant la croissance effrénée de l'aéroport ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 14 novembre 2014, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

L'Aéroport international de Genève a connu une croissance sans précédent ces dernières années. Le nombre de passagers est en effet passé de 8,6 à 14,4 millions en dix ans (2004-2013), soit une augmentation de plus de 67%, tandis que le nombre de vols commerciaux augmentait de 24% durant la même période.

Les vols « low cost » se taillent la part du lion, puisqu'ils représentent aujourd'hui quelque 44% des vols. Les compagnies qui les proposent dopent la demande en pratiquant des prix artificiellement bas qui ne comprennent pas les externalités. Ainsi, le kérosène est le seul agent énergétique qui n'est pas taxé et le trafic aérien est absent de la loi suisse sur le CO₂. L'impact sur l'environnement et la santé publique ne sont donc pas pris en compte dans le calcul du prix. Genève Aéroport favorise en outre l'arrivée des compagnies « low cost » avec des taxes d'aéroport qui se situent parmi les plus basses d'Europe.

Le premier enjeu de cette explosion des déplacements aériens est la pollution de l'air qu'elle induit. Les émissions de CO₂ des vols au départ de Genève ont ainsi augmenté de 75% durant cette même période, atteignant désormais 1,14 million de tonnes par an. Sans parler de l'augmentation des nuisances sonores dont se plaignent, à juste titre, les riverains de l'aéroport.

L'augmentation de la consommation de kérosène (+75% en dix ans) a du reste tout bonnement annulé les efforts conséquents fournis par les Genevois, tous acteurs confondus, en matière de mobilité (réduction de 15% de la consommation d'énergie entre 2005 et 2010, notamment grâce au redéploiement du réseau de transports publics) et de consommation thermique (réduction de 20% entre 1990 et 2010). Ainsi, la croissance de l'aéroport constitue un obstacle majeur à l'objectif poursuivi par le Conseil d'Etat d'atteindre la société à 2 000 watts d'ici à 2050, qui est présenté au point 24 du Programme de législature 2013-2018.

Au niveau de la vie économique genevoise, l'attractivité des vols « low cost » affaiblit le potentiel du tourisme local et de l'offre de loisirs pour favoriser un tourisme externe à notre région. Cela contredit les politiques publiques en la matière et fragilise l'économie régionale.

Enfin, l'augmentation du trafic aérien a des conséquences non négligeables sur les infrastructures autour de l'aéroport et sur la mobilité entre l'aéroport et le centre-ville. Ces éléments devraient faire partie intégrante d'une planification responsable du développement de l'aéroport.

Au niveau stratégique, l'évolution de l'aéroport vers une orientation clairement « low cost » ne nous paraît pas répondre aux besoins du canton et à la mission de service public de l'aéroport que sont le maintien et le développement des organisations internationales et le besoin de desserte pour l'économie genevoise, tel que cela ressort du Programme de législature 2013-2018.

Aujourd'hui, nous avons le sentiment que l'Etat ne planifie pas l'évolution de l'aéroport mais se contente de la suivre au gré des projets de Genève Aéroport et sous la pression des compagnies aériennes. L'aéroport devrait pourtant s'inscrire dans la planification du canton et être pris en compte dans les objectifs poursuivis par nos politiques publiques, notamment l'amélioration de la qualité de l'air. A la lecture du Plan de mesures OPair, on s'étonne que la seule mesure concernant Genève Aéroport porte exclusivement sur le site aéroportuaire et ne mentionne même pas le trafic aérien, pourtant à la source des nuisances (mesure 13 du plan OPair : « diminuer la consommation d'énergie (électrique et thermique) du site de 10% par rapport à 2010 ; augmenter la part d'électricité renouvelable à 12% de l'électricité totale consommée ; atteindre un taux de 25% de véhicules éco-compatibles, et de 35% de véhicules répondant aux dernières

normes antipollution ; atteindre un taux d'utilisation des modes de transport durables de 45% pour les passagers et les employés en 2020 »¹).

Le développement de Genève Aéroport génère certes un bénéfice dont la moitié est rétrocédé au canton, mais il doit être mis en balance avec les coûts environnementaux, sociétaux et économiques qu'il provoque.

Alors que le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), document fédéral qui donne le cadre pour la planification et l'exploitation de l'aéroport, est en cours d'élaboration, en collaboration avec le canton, il est indispensable que le Conseil d'Etat précise ses intentions quant au développement de l'aéroport et améliore la transparence à ce sujet. Le Grand Conseil et la société civile doivent être intégrés et consultés pour prendre part aux décisions relatives à l'aéroport, dont l'impact sur la vie des habitantes et des habitants de toute la région est considérable.

Par conséquent, nous aimerions savoir :

- **Quel est l'objectif du Conseil d'Etat en termes d'évolution du nombre de passagers et de vols dans les dix, vingt, trente et quarante prochaines années ?**
- **Comment cet objectif s'accorde-t-il avec le plan de mesures OPair et celui d'atteindre la société à 2 000 watts d'ici à 2050 ?**
- **Quelle est la mission de service public que le Conseil d'Etat entend confier à l'aéroport de Genève ? Dans ce cadre, le Conseil d'Etat peut-il préciser sa position sur les vols « low cost » ?**
- **Quelle sera la position de l'Etat concernant le développement de l'aéroport dans le cadre de l'élaboration du PSIA ?**
- **Existe-t-il des plans de l'extension du Terminal Sud ? Cas échéant, ces documents sont-ils accessibles au Grand Conseil ?**
- **Existe-t-il un projet de Terminal Nord ? Cas échéant, existe-t-il des plans et un échéancier accessibles au Grand Conseil ?**
- **Quelle est la stratégie de consultation prévue concernant les options retenues pour l'évolution de l'aéroport ?**

¹ Plan de mesures OPair 2013-2016, p. 29.

- *Le Conseil d'Etat s'appuie-t-il sur des études qui permettent d'évaluer les retombées positives et négatives de l'attractivité de Genève Aéroport, notamment en matière de dépenses de santé publique liées à la pollution de l'air et aux nuisances sonores, de besoin en infrastructures à la charge de la collectivité, de dépenses touristiques exportées et de tourisme d'achat concurrençant nos commerces locaux ? Si ce n'est pas le cas, le Conseil d'Etat compte-t-il commander de telles études ?*

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat de l'attention qu'il portera à notre demande.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les questions soumises relativement au développement de l'aéroport portent sur des thèmes qui sont discutés dans le cadre du processus de coordination en vue de la rédaction de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'Aéroport international de Genève.

Le PSIA a pour fonction de permettre une optimisation des infrastructures aéronautiques du pays. L'infrastructure aéronautique doit permettre de garantir la compétitivité de la place économique suisse et de la région, en assurant les déplacements de la manière la plus efficace et la plus écologique possible. Dans cette perspective, l'utilisation optimale des aéroports existants a la priorité sur la construction de nouvelles installations.

Le PSIA constitue à la fois un instrument de la politique aéronautique, coordonné avec la politique européenne des transports, ainsi qu'un outil de planification directrice du territoire, au même titre que le plan directeur cantonal (PDCn 2030). C'est ainsi que la politique aéronautique doit être harmonisée avec la politique d'organisation du territoire, en tenant compte des principes du développement durable. La Confédération ne doit pas prendre de dispositions susceptibles d'entraver de façon disproportionnée la tâche des cantons. Pour leur part, les cantons doivent permettre et soutenir la concrétisation des tâches de la Confédération, en l'occurrence dans le domaine du transport aérien.

S'agissant d'une tâche de la Confédération, le projet est conduit par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). La coordination est fondée sur un partenariat entre les services fédéraux concernés, les services cantonaux compétents et l'exploitant de l'aérodrome. Le canton de Vaud et les services de la navigation aérienne (Skyguide) sont associés lorsque les thématiques abordées les concernent.

Le rôle du canton de Genève est de défendre les intérêts de la population et le renforcement de l'économie régionale et nationale, ainsi que de s'assurer du maintien de l'attractivité de l'aéroport, en tenant compte de sa situation urbaine et en minimisant son impact environnemental (objectif de la fiche B06 du PDCn 2030, adopté par le Conseil d'Etat le 20 février 2013). Il appartient également au canton de gérer l'évolution de l'urbanisation dans les secteurs géographiques concernés par le bruit des avions (objectif de la fiche A20 du PDCn 2030, op. cit.). Les conditions-cadre permettent à l'exploitant de poursuivre sa mission telle que définie dans la loi sur l'Aéroport international de Genève doivent être maintenues. Le canton contribue à la définition de ces conditions dans la perspective du développement futur de l'aéroport en adéquation avec la politique cantonale d'aménagement du

territoire. Il appartient enfin au canton d'assurer la concordance entre le plan directeur cantonal et la fiche PSIA en adaptant, le cas échéant, le plan directeur cantonal.

Le but de la démarche engagée avec tous ces acteurs est de faire ressortir l'ensemble des impacts générés par le développement de l'activité de l'aéroport afin d'anticiper d'éventuelles mesures à prendre. Les compétences conjuguées des représentants des départements qui participent activement aux travaux garantissent le respect des exigences légales dans tous les domaines, ainsi que la compatibilité réciproque du développement de l'aéroport avec la poursuite des autres politiques publiques fédérales et cantonales.

Le résultat de la coordination administrative en cours sera consigné dans un protocole de coordination. Sur cette base, un projet de fiche spécifique pour l'Aéroport international de Genève (fiche PSIA) sera rédigé par la Confédération, sur la base de laquelle le canton aura l'opportunité de se déterminer formellement. La population sera également informée et invitée à s'exprimer. Ces consultations sont prévues dans le courant de l'année 2016, en vue de la finalisation de la fiche PSIA et son adoption par le Conseil fédéral à la fin de l'année 2016.

En considération de ce qui précède, le Conseil d'Etat apporte aux questions posées les réponses suivantes :

- **Quel est l'objectif du Conseil d'Etat en termes d'évolution du nombre de passagers et de vols dans les dix, vingt, trente et quarante prochaines années ?**

En termes d'évolution du nombre de passagers et de vols, le Conseil d'Etat ne poursuit pas de manière volontariste des objectifs de croissance chiffrés. Une évaluation de la demande de trafic aérien à l'horizon 2030 pour l'ensemble du pays, ainsi que pour Genève en particulier, sera demandée. Celle-ci sert de base pour la réalisation du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique. Dans ce cadre, les infrastructures de l'Aéroport international de Genève, comme celles des autres aéroports nationaux, doivent être développées pour répondre à la demande en accord avec les principes du développement durable.

– **Comment cet objectif s'accorde-t-il avec le plan de mesures OPair et celui d'atteindre la société à 2 000 watts d'ici à 2050 ?**

Les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés même lorsque les dimensions économique et sociale de la mobilité impliquent qu'aux environs de ces installations certains polluants atmosphériques continuent d'intervenir de manière proportionnellement significative dans la pollution atmosphérique. Cela étant, des mesures sont prises dans le cadre du plan de mesure OPair afin de limiter les émissions de polluants de l'aéroport. Dans le cadre du processus de coordination administratif, les services spécialisés du canton et de la Confédération veillent à ce que les mesures prises soient adéquates. Genève Aéroport poursuit également une politique énergétique visant en priorité à diminuer la consommation, conformément aux principes du programme Négawatt.

– **Quelle est la mission de service public que le Conseil d'Etat entend confier à l'aéroport de Genève ? Dans ce cadre, le Conseil d'Etat peut-il préciser sa position sur les vols « low cost » ?**

S'agissant d'une infrastructure nationale, la mission de service public de l'aéroport est définie par la Confédération. En complément, le Conseil d'Etat entend perpétuer la mission assignée à l'aéroport dans la loi sur l'Aéroport international de Genève.

En Suisse, les créneaux horaires sur les aéroports (Slots) sont attribués, par saison horaire (été et hiver), par un organisme indépendant, le « Slot Coordination Switzerland ». Cet organisme ne peut pas discriminer les compagnies aériennes, ni des vols de ligne offerts à des tarifs dits « low cost ».

Cela étant, il est erroné d'affirmer que l'évolution de l'aéroport va vers une orientation clairement « low cost ».

– **Quelle sera la position de l'Etat concernant le développement de l'aéroport dans le cadre de l'élaboration du PSIA ?**

Un rapport intermédiaire sur le processus en cours, produit par l'administration cantonale, sera élaboré. La discussion sera alors initiée sur le positionnement que l'Etat entend adopter dans le cadre du processus PSIA.

– **Existe-t-il des plans de l'extension du Terminal Sud ? Cas échéant, ces documents sont-ils accessibles au Grand Conseil ?**

Les infrastructures nécessaires à l'horizon 2030 seront énumérées dans le cadre du processus PSIA, de manière générale, s'agissant de l'utilisation des surfaces. Cette étape préalable est indispensable afin de permettre au canton d'évaluer les impacts territoriaux des développements prévus et de se positionner en conséquence.

– **Existe-t-il un projet de Terminal Nord ? Cas échéant, existe-t-il des plans et un échéancier accessibles au Grand Conseil ?**

Les infrastructures nécessaires à l'horizon 2030 seront planifiées dans le cadre du processus de coordination et permettront au canton d'évaluer les impacts territoriaux des développements prévus. L'échéancier correspond à l'échéancier du processus de consultation mentionné précédemment.

– **Quelle est la stratégie de consultation prévue concernant les options retenues pour l'évolution de l'aéroport ?**

Le canton entend tenir des séances d'information anticipées auprès des communes, afin d'informer ces collectivités de l'avancement du processus PSIA. Une première séance d'information se tiendra au début de l'année 2015.

– **Le Conseil d'Etat s'appuie-t-il sur des études qui permettent d'évaluer les retombées positives et négatives de l'attractivité de Genève Aéroport, notamment en matière de dépenses de santé publique liées à la pollution de l'air et aux nuisances sonores, de besoin en infrastructures à la charge de la collectivité, de dépenses touristiques exportées et de tourisme d'achat concurrençant nos commerces locaux ? Si ce n'est pas le cas, le Conseil d'Etat compte-t-il commander de telles études ?**

Un certain nombre d'études ont été réalisées et discutées dans le cadre du processus de coordination PSIA. Nombre de préoccupations exprimées ont été considérées et ont fait l'objet d'échanges. Le Conseil d'Etat se prononcera sur la possibilité et l'opportunité éventuelle de commander d'autres études sur la base du rapport intermédiaire produit par l'administration cantonale qui sera discuté prochainement en son sein.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP