

Date de dépôt : 24 novembre 2011

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2009

Rapport de M. Edouard Cuendet

Mesdames et
Messieurs les députés,

Déposé le 30 juillet 2010, le RD 840 a été renvoyé à la Commission de l'économie. Il a figuré à l'ordre du jour des séances des 7 et 21 février 2011, sous la présidence de M. Claude Jeanneret. Le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M. Huber Demain, que le rapporteur tient à remercier vivement.

M. le conseiller d'Etat François Longchamp a participé à la séance du 7 février 2011 en sa qualité de président du conseil d'administration de l'AIG.

I. Audition de M. François Longchamp, président du conseil d'administration

M. Longchamp se réfère au contenu du RD 840. En complément, il expose ce qui suit :

L'année 2009 a été marquée par quelques difficultés et par une baisse du nombre de passagers de 11 500 000 à 11 200 000. En revanche, le taux de remplissage des avions a connu une hausse.

L'AIG a pu accueillir deux nouvelles lignes, à savoir Air Canada vers Montréal et United Airlines vers Washington. A la même période, l'aéroport Saint-Exupéry à Lyon a perdu son dernier vol transatlantique à destination de New York. Ce retour des long-courriers constitue une bonne nouvelle.

En ce qui concerne les chantiers, il faut signaler les travaux préparatoires de l'aile ouest qui visent l'accroissement du confort des infrastructures en lien avec le doublement des vols long-courriers.

A long terme, sur la période 2016-2025, l'AIG vise à accroître tous les aspects liés à la qualité de l'accueil des passagers.

Au chapitre des nuisances, les efforts se poursuivent pour améliorer l'insonorisation pour des sommes de 2 à 5 millions de francs par an. Concernant les vols d'hélicoptères, le maximum de mesures a été pris en regard du cadre légal national pour contenir le trafic.

M. Longchamp évoque les deux situations de grève qui ont marqué l'aéroport (Swissport en janvier et ISS en juillet).

Pour répondre à une commissaire (UDC), M. Longchamp expose tout d'abord que les zones commerciales sont le corollaire indispensable de la rentabilité des aéroports, à raison d'une proportion de 50% pour les zones marchandes et de 50% provenant du trafic aérien. La suppression de ces ressources commerciales entraînerait une hausse des taxes aéroportuaires et, par voie de conséquence, une perte de compétitivité de l'Aéroport de Genève (et une perte de revenu pour l'Etat).

A propos du risque de saturation, M. Lonchamp explique ensuite qu'il faut oublier toute idée de construction d'une nouvelle piste d'atterrissage qui se heurterait aux normes de sécurité internationales ainsi qu'à l'orientation des vents.

Au sujet des nuisances et de l'urbanisation, il insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'envisager des zones d'habitations, mais, par exemple, de prévoir la construction d'un dépôt TPG.

Enfin, en ce qui concerne les vols de nuits, il rappelle que la tolérance s'étend jusqu'à 23 h 30. Par ailleurs, les vols sanitaires et diplomatiques doivent pouvoir atterrir sans contrainte.

Suite à une question d'un commissaire (MCG), M. Longchamp indique que l'AIG verse à l'Etat une redevance pour le droit de superficie d'un montant de 4 096 000 F sur la base d'une emprise territoriale calculée en m² selon un projet de loi accepté en vote populaire.

Pour répondre à ce même commissaire (MCG), M. Longchamp précise qu'un titre gratuit est offert sur tout le réseau UNIRESO, ce qui coûte environ 800 000 F par an, dont un financement de 600 000 F par l'aéroport. Ce dispositif est aussi utilisé pour soulager la pression sur les parkings.

Un député (PDC) se félicite de la bonne santé de l'aviation privée et fait référence à l'éventualité de son déplacement vers d'autres sites.

M. Longchamp répond que des contacts ont été entretenus avec les Aéroports de Payerne et d'Annecy, en vue d'expliquer qu'à long terme, l'AIG ne pourra pas couvrir tous les besoins de l'Arc jurassien, du Nord vaudois et de la Côte lémanique.

II. Audition de M. Robert Deillon, directeur général de l'AIG

M. Deillon rejoint la séance.

Suite à l'intervention d'une commissaire (Ve), M. Deillon indique que le fret aérien a connu une augmentation de 26% en 2010 et de 10% en 2009. Cela concerne un volume de 60 000 tonnes et 2 vols par semaine se rendent en Chine.

Un commissaire (L) souligne l'importance de l'aéroport pour l'activité économique genevoise et s'intéresse plus particulièrement à l'accès de l'aéroport pour les personnes handicapées.

M. Deillon rappelle qu'avant la nouvelle réglementation européenne, cette tâche incombait aux compagnies aériennes, alors qu'aujourd'hui elle relève des aéroports. A Genève, cela représente un coût d'environ 5 millions de francs par année. Une taxe spécifique est perçue à cet effet (0,85 F pour chaque passager).

Pour répondre à un autre commissaire (L), M. Deillon relève que des contacts se poursuivent avec des compagnies asiatiques pour des vols vers la Chine. Mais la question de la rentabilité se pose toujours.

Un commissaire (Ve) se préoccupe de la flotte de véhicules utilisés par l'AIG.

M. Deillon précise que la priorité va aux véhicules électriques et, dans un deuxième temps, aux véhicules hybrides.

Ce même commissaire (Ve) souhaite en savoir davantage quant à l'utilisation du fonds d'environnement.

M. Deillon expose que ce fonds sert principalement aux prestations d'insonorisation en faveur des riverains (pour 40 millions de francs). Il est également utilisé pour financer le surcoût des véhicules électriques et des panneaux solaires.

III. Votes

Le Président invite les commissaires à se prononcer sur le RD 840.

Il en est pris acte à l'unanimité :

Pour : 15 (2 R, 3 L, 2 PDC, 1 UDC, 2 S, 3 Ve, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Catégorie : extraits (III)

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du RD 840.