

Date de dépôt : 6 septembre 2016

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Boris Calame, Lisa Mazzone, Jean-Michel Bugnion, Yves de Matteis, Sophie Forster Carbonnier, Frédérique Perler, François Lefort, Mathias Buschbeck modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25)

Rapport de majorité de M. Edouard Cuendet (page 1)

Rapport de minorité de M. Boris Calame (page 27)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Edouard Cuendet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a étudié le projet de loi en question lors de ses séances des 20 avril, 4 mai, 24 août et 7 septembre 2015 sous la présidence de M. Patrick Lussi.

Les procès-verbaux de ces séances ont été rédigés par Mme Noémie Pauli.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté à la commission.

Audition du premier signataire, M. Boris Calame, député

M. Calame expose que ce PL, déposé en novembre 2014, a pour volonté de se focaliser sur la deuxième nuisance liée à l'aéroport, soit l'émission gazeuse. Il s'agit d'une modification de l'art. 24 de la loi sur l'aéroport libellée comme suit : « La commission consultative doit en particulier donner des avis sur

toutes questions concernant le bruit, la pollution de l'air et les émissions de CO₂, provoqués par les aéronefs utilisant l'Aéroport international de Genève ou survolant le canton, et en rendre rapport au Grand Conseil.» Par conséquent, la mention « la pollution de l'air et les émissions de CO₂ » a été ajoutée.

La commission consultative comprend une vingtaine de personnes. Le problème de la qualité de l'air est peu évoqué comparé à celui des autres nuisances. La commission consultative n'est plus une commission officielle et elle dispose d'une prérogative sur le budget « environnement » de l'aéroport. Sur la carte, il est possible de remarquer les niveaux de dépassement des valeurs limites (voir annexe). Dès le mois de mars ou avril jusqu'à environ septembre, les dépassements des valeurs limites des immissions (notamment d'ozone) sont très réguliers. L'aéroport a un système de mesure EOLE, qui calcule sur le tarmac les immissions.

Le deuxième élément prévu dans ce PL est que le rapport annuel rédigé par la direction, validé ou amendé par la commission consultative, transmis au conseil d'administration de l'aéroport et enfin remis au Conseil d'Etat, devienne un rapport « officiel » et soit rendu au Grand Conseil.

M. Calame relève que la Commission de l'économie a reçu un courrier de l'aéroport, daté du 14 janvier 2015 (voir annexe), expliquant que l'AIG ne s'opposait pas aux mesures préconisées.

Une commissaire EAG demande en quoi l'inscription dans la loi changera quelque chose.

M. Calame relève que si la commission consultative doit se prononcer, les commissaires seront informés pour pouvoir poser des questions et faire évoluer la pratique. Sur un mois, une semaine ou une journée, il faut davantage s'intéresser aux pics qu'à la moyenne. Or on est souvent peu attentifs s'agissant des pics. Il n'existe pas de rapport détaillé sur les immissions de pollution gazeuse alors que c'est le cas pour le bruit (moyenne sur le mois).

La même commissaire EAG demande, dans le cas où il y aurait de forts dépassements de façon récurrente, si les actions ciblées se mettraient en place directement ou s'il faudrait préavis.

M. Calame répond que la commission consultative se prononcera de toute façon a posteriori. Il est possible d'imaginer un cap que l'aéroport ne doit pas franchir et plafonner le nombre de mouvements ou d'immissions liées aux mouvements.

Un commissaire PLR se demande s'il est nécessaire que l'aéroport s'en occupe. Il peut comprendre une intervention par rapport au bruit, mais la problématique de la pollution est cantonale. La zone d'immission moyenne en

rouge sur la carte est plus grande au centre-ville qu'à l'aéroport. Qu'est-ce qui est entrepris au niveau du centre-ville et qui s'en occupe ? Comment le département gère-t-il cette problématique ?

M. Calame fait référence au plan de mesures en lien avec le dernier pic de pollution, dont l'ultime solution est le trafic alterné. Il ajoute que des mesures ont été prises par l'aéroport afin de favoriser la mobilité (offre de prendre gratuitement les TPG à l'arrivée). Beaucoup de choses ont été mises en place, mais toujours s'agissant de l'infrastructure. La pression liée aussi au parking de l'aéroport est forte. Il est intéressant de pouvoir se pencher sur la problématique de l'aéroport lui-même.

Le même commissaire PLR ajoute que la zone de l'aéroport ne correspond qu'au cinquième de la zone rouge existant en Ville de Genève. Si on agit pour la zone de l'aéroport, qu'est-ce qu'on fait pour le reste de la zone rouge ?

M. Calame répond qu'il serait intéressant de le demander au département pour qu'il présente le plan de mesures cantonales contre la pollution de l'air et explique les stations de mesure. Le système EOLE de mesure de l'aéroport est intégré au système cantonal. Les moyens de mesure existent. Être attentif à la pollution de l'aéroport fait partie des prérogatives de la commission consultative, qui traite notamment de la gestion des déchets, des parkings et de la mobilité douce. Elle se réunit environ quatre fois par année deux heures de temps. Les statistiques sont présentées. Beaucoup d'acteurs de proximité dans les communes sont représentés dans cette commission, qui est un lieu d'information et d'échange.

Un député UDC relève que la carte montre que « la valeur limite d'immission est dépassée dans la zone au sud de l'aéroport, où se concentrent les émissions dues au trafic des véhicules, engins et avions sur le tarmac et au trafic sur les axes routiers devant l'aéroport ». La difficulté qui se posera en fixant une obligation de rendre rapport résidera dans la répartition entre ce qui concerne le trafic et le trafic aérien/aéroportuaire en général. La part liée au trafic routier, qui a augmenté ces dernières années, n'est pas connue.

M. Calame admet qu'il est toujours problématique d'extraire un aspect des mesures prises. On doit effectivement faire face aux nuisances liées à l'infrastructure en tant que telle et à celles liées à l'exploitation du tarmac. La commission consultative devra le cas échéant se renseigner pour voir ce qu'il faudrait faire.

Le même député UDC remarque qu'il serait judicieux de pouvoir disposer d'une analyse précise des chiffres. L'ozone est en effet un phénomène lié à la météo. En 2011, le dépassement des valeurs limites a davantage eu lieu durant les mois d'avril et mai que durant l'été. Le trafic de l'aéroport est important en

hiver. Il serait intéressant d'obtenir une analyse fine du phénomène de pollution.

M. Calame est d'avis que la commission consultative pourrait faire une analyse fine avec des variations (nuit, jour, saison, etc.). L'effet météo est important sur la pollution de l'air à Genève. Il aurait tendance à dire que les compétences existent au sein de la commission. Le fait qu'elle se penche sur un sujet permet d'en être conscient et de faire des propositions.

Suite à une intervention d'un commissaire PDC, M. Calame indique que la commission publie ses procès-verbaux environ quatre à six mois après la séance. Le fait qu'elle se penche sur cette problématique pourrait être intégré dans les discussions et apparaître au procès-verbal. Un rapport sur les activités de cette commission est aujourd'hui rendu au Conseil d'Etat, mais n'est pas transmis au Grand Conseil.

M. Calame ajoute que l'aéroport n'est pas opposé aux propositions formulées dans la loi, mais est surpris de devoir rendre rapport au Grand Conseil. La problématique principale de ce PL est la pollution de l'air et les émissions de CO₂. Rendre rapport est en cohérence avec la modification du fonctionnement de la commission, présidée auparavant par le directeur de l'aéroport. Aujourd'hui, M. Beffa préside cette commission.

Une commissaire EAG se réfère au document intitulé « *Genève Aéroport s'est engagé à mettre en œuvre une stratégie active de promotion des transports publics et de la mobilité douce (vélo, marche à pied) auprès des employés de l'aéroport* ». Elle s'interroge sur les employés de l'aéroport et ce que cette mesure représenterait pour ceux travaillant sur le tarmac.

M. Calame répond que sur le tarmac la tendance va vers des vélos électriques. Les collaborateurs travaillant sont directement impactés dans leur santé. Il s'agit plutôt d'une échelle de santé au travail. Ils font des efforts pour réduire les nuisances sur la santé des collaborateurs des entreprises travaillant sur le tarmac. Cet endroit est dangereux pour la circulation (voies spécifiques pour les différents types de véhicule). Des mesures sont prises. Autrefois, les collaborateurs de l'aéroport avaient des places de parking gratuites. Ils ont mis en place un système de NPA (navette personnel aéroport) qui va rechercher les collaborateurs sur des lignes prédéfinies durant les heures de fermeture des TPG.

Un commissaire socialiste se demande s'il ne s'agit pas d'un chapitre qui devrait être étoffé dans le rapport d'activités de Genève Aéroport. Il revient sur un des documents distribués qui indique que « *depuis 1998, une surtaxe sur les émissions gazeuses est perçue auprès des compagnies aériennes pour les inciter à opérer à Genève avec leurs avions les moins polluants* ». Il se

demande si les graphiques de moyenne sont déjà connus depuis 1998 afin de savoir si cette redevance a eu un impact sur les taux de pollution aux alentours de l'aéroport, sachant que le trafic a aussi évolué. Il demande si le montant est similaire, inférieur ou supérieur par rapport à celui d'autres aéroports. Il serait intéressant de savoir comment cela fonctionne en Suède.

M. Calame répond que cela va peut-être un peu loin. On peut se demander si les taxes sont bonnes ou pas. Concernant les rapports d'activités, l'aéroport publiait tous les trois ans un rapport environnemental. Le premier rapport publié concerne le développement durable. Les taux de pollution sont liés d'une part à l'évolution des normes et d'autre part à la technologie plus efficiente. Des catégories sont définies pour les taxes en fonction du taux de pollution des avions. En termes d'impact sur le comportement des compagnies, il n'est pas possible de savoir ce que coûte réellement un vol (par exemple Genève-Paris) et de connaître l'impact de la taxe sur la compagnie aérienne. Les taxes ont été revues récemment. Le prérequis de l'aéroport est de dire qu'elles doivent rester économiquement neutres. Ces éléments ont été négociés avec les compagnies aériennes (notamment pour les catégories concernant le bruit). Pour les nouvelles lignes opérées, certaines taxes sont réduites. À Zurich, les montants ne sont pas les mêmes. Il y a les taxes environnementales, de sécurité, liées au service proposé, etc. À sa connaissance, les taxes environnementales sont relativement faibles à Genève. Ce n'est pas l'idée du PL, qui est d'avoir une transparence et un échange.

Un député PLR s'interroge sur la volonté sous-jacente à ce PL. Les associations voudront utiliser ces données pour réclamer des dédommagements pour les riverains, augmenter les taxes environnementales et s'attaquer aux infrastructures. Or le développement de l'aéroport est indispensable à la prospérité économique d'un canton dirigé vers l'exportation.

M. Calame relève, au sujet de l'extension de l'aile Est, que des associations environnementales mais aussi les communes riveraines ont fait opposition et l'ont retirée. C'est un choix de se questionner sur les besoins et l'orientation de l'aéroport. Les associations s'intéressent principalement au bruit en soirée. Or ce PL traite des polluants gazeux. Il faut se poser la question d'une limitation et des mesures à prendre. L'idée est de pouvoir avoir des échanges. Concernant les dédommagements, il y en aura davantage avec la problématique du bruit. Concernant le développement des infrastructures, l'aile Est est aujourd'hui en construction. A ses yeux, l'exportation par les airs n'est pas la plus importante, si ce n'est dans le domaine de la bijouterie et de l'horlogerie.

Le même commissaire PLR explique que les entreprises établies à Genève doivent pouvoir se rendre auprès de leurs clients à l'étranger, souvent en avion.

On peut citer l'exemple de la Chine. Il est également important que nos exportateurs de biens et de services puissent accueillir leurs clients dans une infrastructure moderne.

M. Calame répond que l'aéroport est une infrastructure importante qui n'est pas remise en question par ce PL. Il semble aussi intéressant de voir quel sera l'aéroport de Genève en 2020 ou 2030 avec des pronostics étayés, basés notamment sur l'évolution annoncée du nombre de mouvements. Des questions se posent en matière de qualité de vie, d'air et de santé publique en général. Il manque peut-être dans cette commission consultative un médecin cantonal, présent dans la commission cantonale contre le bruit, afin de bénéficier d'une expertise scientifique en la matière.

Un commissaire PLR remarque que le rôle d'une commission consultative est de donner des avis. M. Calame a siégé huit ans dans la commission du bruit. Quels types d'avis la commission a-t-elle pu donner et quelles ont été les suites données à ces avis ?

M. Calame répond qu'il ne s'agit pas tout à fait d'avis. Le plus gros dossier traité était le règlement pour l'assainissement des logements riverains. Un budget de 20 millions avait été débloqué. Il se rappelle qu'il ne servait à rien d'insonoriser les fenêtres si le bâtiment n'était pas insonorisé et que si les fenêtres l'étaient, il devait en être de même pour les stores. Cette commission a traité de la problématique des nuisances en soirée, où l'augmentation potentielle était importante, l'aéroport ayant un fonctionnement intense jusqu'à minuit.

Il ajoute que les votes n'ont pas été nombreux, dans la mesure où il s'agissait plutôt d'une commission d'échange, de discussion et de transmission des informations. Le représentant de Skyguide était dans cette commission et pouvait expliquer les contraintes liées au trafic. La problématique des hélicoptères a été traitée.

Audition de M^{me} Corine Moinat, présidente du conseil d'administration de l'AIG, et de M. Robert Deillon, directeur général de l'AIG

Le directeur général expose que le PL 11567 prévoit, d'une part, d'étendre la compétence de la commission à la thématique de la pollution de l'air et des émissions gazeuses et, d'autre part, l'obligation de rendre rapport au Grand Conseil. L'Aéroport international de Genève (AIG) est favorable à cette extension. Il n'est toutefois pas nécessaire que la loi soit modifiée à cet effet car il est déjà prévu que la commission donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport à l'art. 23, al. 3 LAIG, y compris sur la pollution de l'air et les

émissions de CO₂. La commission aborde les sujets de la qualité de l'air et du CO₂ lors de ses séances.

M. Deillon rappelle que des mesures ont déjà été prises, à l'instar de la mise sur pied d'un plan de mobilité. Il existe aussi un système de compensation qui prévoit que la compagnie aérienne paye une taxe en fonction des émissions gazeuses qu'elle produit. Il ajoute que la commission consultative n'est plus une commission officielle au sens de la loi sur les commissions. Les commissions officielles doivent produire un rapport annuel et le transmettre au Conseil d'Etat, qui le rend public sur le site de la Chancellerie, mais elles ne rendent pas de rapport au Grand Conseil. Il serait disproportionné qu'une commission non officielle doive rendre rapport au Grand Conseil. Chaque année un rapport est établi avec la commission consultative. Il est approuvé par le conseil d'administration et ensuite remis au Conseil d'Etat qui peut le publier. Le directeur général se déclare prêt à publier ce rapport sur le site internet de l'AIG, dans la rubrique « environnement », comme c'est déjà le cas pour les procès-verbaux des séances.

Le président se réfère à la carte des émissions moyennes d'azote à l'aéroport, qui date de 2014, et s'interroge sur l'existence d'un document plus récent.

M. Deillon répond qu'une étude est actuellement menée dans le cadre de PSIA et paraîtra prochainement.

Le directeur général ajoute qu'une partie de ces émissions gazeuses n'est pas directement liée à l'aéroport. L'autoroute devant l'aéroport est l'une des plus fréquentées de Suisse. Une grande partie des véhicules qui transitent par l'aéroport ne s'y arrêtent pas. Il est compliqué de connaître la part de ces émissions gazeuses imputable au trafic de transit.

Concernant les mesures prises pour réduire les émissions gazeuses, M. Deillon rappelle qu'il existe une surtaxe pour les compagnies aériennes basée sur les performances des avions. Depuis 2010, un nouveau modèle a été mis en place. L'AIG perçoit environ 1'000'000.- CHF à ce titre par année. Par ailleurs, un travail est effectué en termes de trajectoires, qui déploie des effets sur le bruit et la consommation de kérosène. Le transport aérien a des plans précis pour réduire ces émissions gazeuses et a pris des engagements dans ce sens à Copenhague. Jusqu'en 2020, le transport aérien compensera les émissions gazeuses. Des essais sont effectués avec du biokérosène.

Concernant le trafic induit, le directeur général rappelle que l'AIG incite les passagers et les employés à prendre les transports publics (46% des passagers les utilisent). De plus, l'AIG est très restrictif sur l'attribution des places de parking. Des installations électriques permettent d'économiser du

kérosène. Des projets sont en cours en vue de mettre en fonction des véhicules électriques sur le tarmac. L'AIG est un des premiers aéroports à utiliser des bus électriques pour les passagers et reçoit des subventions de la Confédération dans ce contexte. Des études sont aussi effectuées afin de diminuer la consommation énergétique des bâtiments. L'aéroport possède un grand nombre de panneaux solaires.

Un député Vert reconnaît que l'aéroport fait de gros efforts sur ses propres infrastructures. Il existe deux nuisances principales liées à l'aéroport, qui sont le bruit et la pollution. Il demande si cette révision de la loi permettrait une orientation moins polluante de l'usage des aéronefs.

Le directeur général répond que la taille des aéronefs à l'AIG augmente en raison du nombre de passagers. Il existe différentes classifications des avions à Genève. L'année passée, ou il y a deux ans, environ 95% des avions se trouvaient en catégorie 5. Ces catégories sont revues tous les 5 ans et les aéronefs sont dégradés d'une catégorie dans l'espoir qu'un nouveau type d'avion soit produit en catégorie 5. Actuellement, on compte peu d'avions de catégorie 5. Ce n'est pas l'AIG qui fait la différence en ce qui concerne la mise en service d'avions modernes, mais tous les aéroports participent à ce débat. Ils ont tous mis en place le système d'accréditation pour le carbone. Le problème de l'espace aérien est européen.

Le même député Vert demande si la certification carbone s'applique aux infrastructures.

Le directeur général répond positivement. Il s'agit d'un programme mis en place par l'aéroport et qui touche les infrastructures.

Le même commissaire Vert s'interroge sur le plan du cadastre des émissions gazeuses. Un système EOLE permet de mesurer les émissions de bruit spécifiquement sur l'aéroport. Est-ce également possible par rapport à l'air ?

M. Deillon indique qu'en ce qui concerne les émissions gazeuses des avions, ils sont très vite à des attitudes élevées. Certaines compagnies n'utilisent qu'un seul moteur, ce qui se répercute dans l'économie d'émissions.

Pour répondre à un commissaire socialiste, M. Deillon expose que la taxe sur les émissions gazeuses est négociée avec les compagnies d'aviation. Faute d'accord, l'Office fédéral de l'air est compétent pour décider. La négociation se déroule tous les trois ou quatre ans. La dernière a été menée en 2013 pour une mise en application en 2014 et elle le sera à nouveau en 2016 pour une mise en application en 2017. Ces taxes ont été augmentées en 2014.

Suite à une interrogation du même commissaire socialiste, M. Deillon précise que la création d'une nouvelle taxe est de la compétence de la Confédération.

A la demande du même député socialiste, le directeur général indique qu'aucun terminal n'est prévu au nord du site aéroportuaire d'ici 2030.

Il précise en outre que l'AIG n'est pas responsable du PSIA, qui est un processus de la Confédération. Il s'agit d'un plan sectoriel qui doit être fait par chaque aéroport en Suisse. Actuellement, un groupe de travail est réparti entre le canton, l'OFAC et l'AIG. La fiche PSIA observe l'impact sur l'environnement autour de l'aéroport et sur le plan directeur cantonal. Cette fiche sera prête à la fin de cette année et ensuite mise en consultation dans la première partie de l'année 2016. La rédaction définitive s'en suivra et l'approbation par le Conseil fédéral devrait intervenir fin 2016.

Il précise encore que PSIA fixe le cadre de l'aéroport, notamment en termes de bruit et d'émissions gazeuses. Dans ce contexte, la Confédération a effectué une étude de besoins pour la Suisse à répartir entre les différents aéroports. Sur cette base, le canton doit se prononcer sur la question de savoir si l'aéroport peut répondre à cette demande.

Pour répondre à un député Vert, M. Deillon explique que cette notion de besoins dépend notamment de la croissance du PIB dans la région, de la démographie et de l'évolution du transport aérien.

Un autre député socialiste se demande s'il est possible d'accueillir des avions hors catégorie.

M. Deillon répond que les catégories une et deux sont interdites en Suisse, à l'exception des vols d'Etat (clémence diplomatique).

Le président met aux voix la demande d'audition de M. Robert Beffa, président de la commission consultative.

La proposition d'auditionner M. Robert Beffa, président de la commission consultative, est acceptée par :

Pour : 7 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 2 MCG)

Contre : 4 (3 PLR, 1 PDC)

Abstentions : 3 (1 PLR, 2 UDC)

Audition de M. Robert Beffa, président de la commission consultative

M. Beffa expose qu'il participe depuis longtemps à la commission consultative, son regard est scientifiquement clair et politiquement neutre. Pour agir de manière efficace, un spécialiste de la qualité de l'air devrait être

membre de la commission consultative. Une telle présence pourrait déployer plus d'effets réels que l'instauration d'une obligation de « rendre rapport au Grand Conseil », telle que prévue dans le PL.

Un député socialiste se réfère à l'art. 24 du PL 11567 : « *La commission consultative doit en particulier donner des avis sur toutes les questions concernant le bruit, la pollution de l'air et les émissions de CO₂ provoqués par les aéronefs (...) survolant le canton, (...)* ». S'agit-il de tous les avions (p. ex. ceux qui survolent le canton à 10'000 m d'altitude) ?

M. Beffa répond que la commission s'occupe de tous les survols dépendant de l'aéroport. Elle peut par exemple discuter de trajectoires problématiques. Il s'agit de tous les survols dépendant de l'aéroport. Il ajoute que l'activité principale consiste à vérifier la conformité de la situation avec l'ordonnance sur la protection du bruit (OPB). Un laboratoire fédéral (entité publique scientifique suisse) doit calculer les trajectoires de tous les avions chaque année. Une base de données importante se trouve à Zurich.

Un commissaire PDC s'interroge sur la nécessité d'une modification fondamentale de la loi pour permettre à un spécialiste des problèmes liés à la pollution de l'air et des émissions de CO₂ de faire partie de la commission consultative.

M. Beffa pense que ce n'est pas nécessaire. La liste des membres peut être modifiée sans problème particulier.

Pour répondre à un député PLR, M. Beffa précise qu'il n'y a à sa connaissance jamais eu de demande visant à faire entrer un spécialiste de l'air en tant que membre de la commission.

Un député Vert est interpellé par l'art. 24 de la LAIG, qui se focalise uniquement sur la lutte contre le bruit. Or la pollution de l'air et les émissions de CO₂ constituent aussi une nuisance pour les riverains, d'où la modification proposée de la loi. Que pense-t-il de cette précision dans la loi ? Que pense-t-il du fait que le rapport ne doive plus uniquement être présenté au Conseil d'Etat mais aussi au Grand Conseil ?

M. Beffa répond qu'aujourd'hui la notion des nuisances de l'aéroport est plus large que le simple bruit. Il serait plutôt d'avis d'enlever ces spécificités que d'en rajouter dans la loi. Il préférerait employer des termes plus généraux dans la loi.

Un commissaire MCG relève que l'un des buts de la commission consultative est de donner son avis sur le bilan écologique de l'aéroport. Est-il public ?

M. Beffa répond que le rapport environnemental est publié sur le net. Il en est de même des procès-verbaux de séances. Quant au rapport d'activités de la commission, il n'est à sa connaissance pas public, bien qu'il pourrait l'être. Actuellement, ce rapport est transmis au conseil d'administration de l'AIG puis au Conseil d'Etat.

Un député UDC se réfère à une carte d'exposition à la pollution selon laquelle les émissions de CO₂ ne sont pas proportionnelles au trafic aérien. Qui serait habilité à faire une analyse précise de la provenance de ces émissions ?

M. Beffa répond que le service cantonal de l'air possède un réseau assez dense de capteurs autour de l'aéroport. L'étude de la provenance des émissions ne préoccupe pas directement la commission consultative. Les données nécessitent une analyse pointue. Le service de l'air effectue correctement son travail. Il serait intéressant d'avoir un regard extérieur pour le futur.

Un député MCG s'interroge sur les directives européennes concernant les normes de bruit. Les avions sont-ils soumis à ces normes ? La Suisse peut-elle être plus restrictive au niveau de la pollution et des nuisances sonores ?

M. Beffa répond que la Suisse ne construit pas d'avions. Tous les aéroports du monde souffrent du même problème. La diminution de la consommation de kérosène réduit le bruit. Des recherches sur le bruit se font. On consomme 1/100 de l'énergie utilisée il y a 25 ans.

Débats en commission

Un commissaire PLR se réfère à l'audition du directeur général de l'AIG qui considère le PL 11567 comme inutile. Il n'est pas nécessaire que la loi soit modifiée car il est déjà prévu que la commission donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport à l'art. 23, al. 3 LAIG, y compris sur la pollution de l'air et des émissions de CO₂.

Il explique aussi que les nuisances comme les émissions gazeuses sont dues notamment à l'autoroute, qui est l'une des plus fréquentées de Suisse. Une grande partie des véhicules qui transitent par l'aéroport ne s'y arrêtent pas. En outre, il est compliqué de connaître la part de ces émissions gazeuses due au transit.

Le même commissaire PLR souligne que le président de la commission consultative, M. Beffa, a déclaré qu'il n'était pas nécessaire de modifier la loi, dans la mesure où la liste des membres peut être modifiée sans problème particulier. M. Beffa a insisté sur le fait qu'aujourd'hui déjà la notion des nuisances de l'aéroport est plus large que le simple bruit. Il serait d'avis d'enlever ces spécificités plutôt que d'en rajouter dans la loi. Il préférerait

employer des termes plus généraux dans la loi et relève que le service de l'air du canton effectue correctement son travail.

Le même commissaire PLR fait également référence aux déclarations de M. Beffa au sujet de la consommation de kérosène, dont la diminution réduit également le bruit.

Pour conclure, le député PLR relève que les nombreux projets de lois qui attaquent en permanence l'aéroport s'inscrivent dans une stratégie visant à l'affaiblir. Ce but ressort très clairement des questions posées par certains commissaires Verts et socialistes qui reviennent toujours sur l'étude PSIA (plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique). L'aéroport est un outil indispensable à l'économie genevoise. Le groupe PLR n'entrera pas en matière sur le PL 11567.

Un député MCG indique qu'il siège en qualité de membre du conseil d'administration de l'AIG au nom et pour le compte du Grand Conseil. Le groupe MCG refusera l'entrée en matière sur ce PL. Il se déclare irrité par l'action des Verts en ce qui concerne l'AIG, qui constitue un des piliers de notre économie. Il n'entend pas entrer dans ce genre de manœuvre, raison pour laquelle le parti MCG refusera l'entrée en matière sur le PL 11567.

Un député PDC informe que son groupe n'entrera pas en matière sur ce projet de loi. L'aéroport revêt une importance capitale pour Genève et son économie. Il faudrait cesser de l'attaquer car il constitue un outil bien développé et indispensable.

Un député Vert remarque que l'AIG provoque un certain nombre de nuisances. Aujourd'hui, on se focalise uniquement sur le bruit. Or la pollution constitue également une nuisance. Il est étonnant de ne pas connaître la production de polluants de l'AIG en tant que tel. Durant les dix ans où il a siégé à la commission consultative de l'AIG, il n'a jamais été question de la pollution de l'air de l'aéroport en tant que tel. Il rappelle le courrier du 14 janvier 2015 selon lequel l'AIG n'est pas opposé au PL 11567. Il trouve dommage de ne pas entrer en matière sur ce projet et trouve curieuse la présence de deux membres du conseil d'administration de l'AIG.

Un commissaire socialiste remarque que ce projet de loi demande seulement que la commission consultative, qui traite déjà d'un bon nombre de nuisances dues à l'AIG, notamment le bruit, puisse traiter aussi de la pollution de l'air et des émissions de CO₂. Si ceci est déjà prévu par l'art. 23, al. 3, rien n'empêche l'ajoute de cet élément. L'aéroport est passé de 7 millions à 15 millions de passagers en dix ans. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a commandé une étude selon laquelle 25 millions de passagers sont prévus en 2030. Le PS entrera en matière sur le PL 11567.

Une commissaire EAG estime qu'il n'est pas vain de répéter dans la loi les inquiétudes qui peuvent exister. Le groupe EAG entrera en matière sur le PL 11567, bien qu'il s'agisse d'un objet mineur.

Un commissaire UDC relève que l'AIG prend des mesures visant à l'assainissement de l'air, comme l'installation de panneaux thermiques ultra-performants, créés au CERN et brevetés. Ce projet de loi manque de substance car il est difficile d'analyser les mesures qu'il souhaite instaurer et d'en déterminer les composantes. Le groupe UDC n'entrera pas en matière sur le PL 11567.

Le président informe ne pas prendre part au vote car il est membre du conseil d'administration de l'AIG.

Vote en premier débat

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 11567.

L'entrée en matière du PL 11567 est refusée par :

Pour :	5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Contre :	9 (1 PDC, 3 MCG, 4 PLR, 1 UDC)
Absentions :	-

Au bénéfice de ces explications, la majorité de la commission vous encourage, Mesdames et Messieurs les députés, à suivre ses conclusions.

Projet de loi (11567)

modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25)

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

Art. 1 Modification

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

Art. 24 Lutte contre le bruit, la pollution de l'air et les émissions de CO₂ (nouvelle teneur)

La commission consultative doit en particulier donner des avis sur toutes
questions concernant le bruit, la pollution de l'air et les émissions de CO₂,
provoqués par les aéronefs utilisant l'Aéroport international de Genève ou
survolant le canton, et en rendre rapport au Grand Conseil.

Art. 2 Entrée en vigueur

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



Ge.ch > Thèmes > Air > Qualité de l'air > Cadastre du NO₂

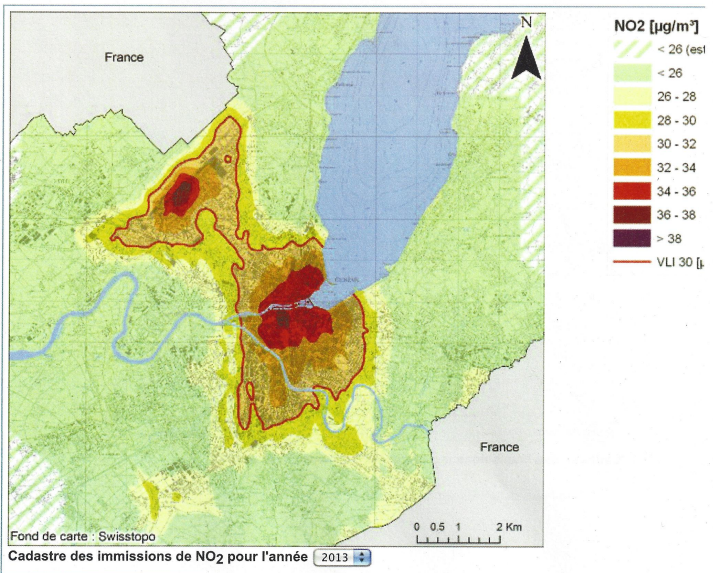
AIR

CADASTRE DES IMMISSIONS DE DIOXYDE D'AZOTE (NO₂)

Parmi les polluants atmosphériques, le dioxyde d'azote (NO₂) constitue un très bon indicateur de la qualité de l'air.

Depuis 2001, le ROPAG a mis en place un réseau de 90 points de mesure du NO₂ au moyen de capteurs passifs, ré selon une maille kilométrique, couvrant les zones urbaine et suburbaine et donc une large partie de l'agglomération genevoise. En 2010, le réseau a été redimensionné et compte désormais 72 points de mesure, tout en couvrant une surface plus grande.

A partir des valeurs mesurées en ces points, le ROPAG élabore des cartes annuelles des concentrations de fond de au moyen d'une méthode mathématique appelée "co-krigeage". Ces cartes permettent de suivre l'évolution de la que l'air année par année.

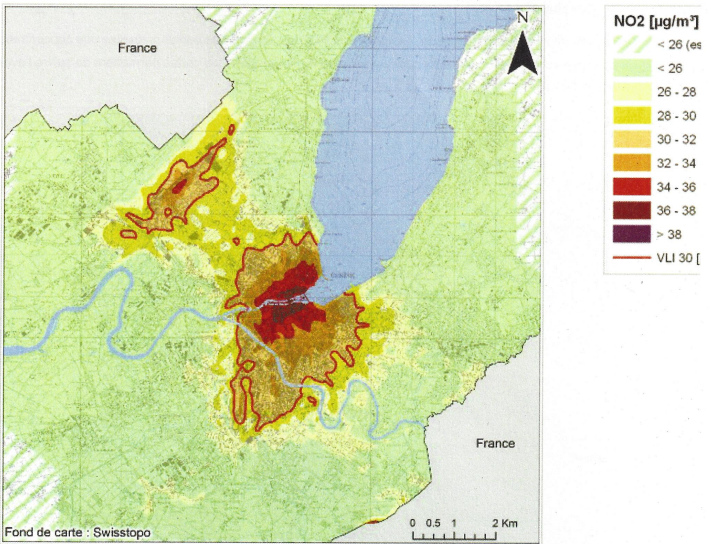


Les concentrations de NO₂ en microgramme par mètre cube d'air [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] sont à comparer avec la valeur limite d'immission (VLI) annuelle de 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, définie par l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) et qui représente la concentration à partir de laquelle ce polluant a un impact nuisible sur la santé humaine et les

écosystèmes. Sur les cartes, les couleurs verte, jaune pastel et jaune représentent des zones où les concentrations calculées de NO₂ sont plus faibles que la VLI O'Pair, alors que les couleurs saumon, orange, rouge, bordeaux et violette caractérisent des zones avec des valeurs plus élevées, non conformes à l'O'Pair.

D'année en année, les zones à immissions excessives couvrent toujours principalement la ville de Genève ainsi que le centre de l'agglomération genevoise, les concentrations peinant à y descendre en dessous de la VLI. Il est important mentionner que les conditions météorologiques ont une influence sensible sur les concentrations de NO₂ dans l'air. On pourra expliquer les concentrations élevées de l'année 2003, exceptionnelle par sa météorologie avec de longues périodes de stagnation des masses d'air, sans grand brassage dû au vent. A l'inverse, les années 2004 et 2007 ont bénéficié de vents plus soutenus et d'une meilleure dispersion des polluants.

Afin de limiter l'influence annuelle des conditions météorologiques sur les concentrations de NO₂, nous présentons une carte issue des valeurs moyennes de NO₂ moyennées sur 8 ans (2006-2013) :



Cadastre des immissions moyennes de NO₂ entre 2006 et 2013

[Voir plus de détails sur la méthode de calcul des cartes d'immission...](#)

Mise à jour : 08.0

LISTE DES MEMBRES
Législature 2014 – 2018

- a. Représentants de la direction de Genève Aéroport**
M. Robert DEILLON
M. Marc MOUNIER
- b. Représentant du Département de la sécurité et de l'économie**
M. Patrick BAUD-LAVIGNE
- c. Représentant du Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie**
M. Vassilis VENIZELOS
- d. Représentant du département chargé de l'environnement**
M. Philippe ROYER
- e. Représentants des communes genevoises**
- | | |
|---------------------|---|
| M. Jean-Marc COMTE | Commune du Grand-Saconnex |
| M. Jean-Marc DEVAUD | Commune de Meyrin (Vice-président de la commission) |
| M. Claude GENEQUAND | Commune de Versoix |
| M. Philippe POGET | Commune de Satigny |
| M. Yvan ROCHAT | Commune de Vernier |
- f. Représentant des communes françaises**
M. Daniel RAPHOZ Commune de Ferney-Voltaire
- g. Représentants des associations de protection de l'environnement**
M. Denis CHIARADONNA
M. Derek CHRISTIE
- h. Représentant des riverains de l'aéroport de Genève**
M. John Michael GERARD
- i. Représentant des services de la navigation aérienne**
M. Pascal HOCHSTRASSER
- j. Représentant des compagnies aériennes utilisant l'aéroport**
M. Ermanno SCHENA
- k. Représentant des professionnels de la navigation aérienne (pilotes de ligne)**
M. Jean-Marc THEVENAZ
- l. Représentant de l'aviation générale**
M. Alexandre BÖHLER
- m. Représentant des spécialistes en architecture ou acoustique**
M. Robert BEFFA (Président de la commission)
- Observateur du Conseil d'administration de Genève Aéroport**
Mme Fabienne FISCHER

COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT

[Page d'accueil](#) [Corporate](#) [Environnement](#) [Commission de l'environnement](#)

COMMISSION CONSULTATIVE POUR LA LUTTE CONTRE LES
NUISANCES DUES AU TRAFIC AÉRIEN

La commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien est instituée par la loi cantonale sur l'Aéroport International de Genève, du 10 juin 1993 (H 3 25), et plus particulièrement le chapitre IV (articles 22 à 29).

BUT DE LA COMMISSION

La commission a pour but de permettre des échanges d'informations et concertations nécessaires entre Genève Aéroport, les autorités des communes avoisinantes, les associations de riverains et de protection de l'environnement ainsi que les compagnies aériennes.

La commission donne son avis sur les actions environnementales mises en œuvre dans le cadre du système de management environnemental de Genève Aéroport.

La commission prévoit également sur l'utilisation du fonds environnement pour financer les mesures prises afin d'améliorer continuellement la performance environnementale de la plateforme aéroportuaire.

NOMINATION DES MEMBRES

Les membres de la commission sont nommés par le Conseil d'Etat pour une période de 5 ans. Leur mandat est renouvelable.

La commission choisit son président et son vice-président en son sein. Le directeur général de l'aéroport et le chef de service chargé des questions d'environnement ne sont pas éligibles.

La commission peut s'adjoindre le concours d'experts permanents ou pour l'étude des questions spécifiques.

TÉLÉCHARGEMENTS

-  PV séance du 24 novembre 2014 (0,2 MB)
-  PV séance du 15 septembre 2014 (0,21 MB)
-  PV séance du 24 juin 2014 (0,68 MB)
-  PV séance du 3 mars 2014 (0,17 MB)
-  PV séance du 25 novembre 2013 (0,21 MB)

INFORMATIONS

[Annexes PV CCLNTA](#)
Les annexes aux PV sont disponibles sur demande par [e-mail](#).

TÉLÉCHARGEMENTS

-  Législature 2014-2018 (0,08 MB)

DOMAINES D'ACTION

[Page d'accueil](#) [Corporate](#) [Environnement](#) [Domaines d'action](#)

Les activités environnementales sont basées sur les objectifs fixés dans le plan environnemental triennal et planifiées dans les plans d'actions annuels.

Ces actions sont réalisées par les services concernés au sein Genève Aéroport et des instances et sociétés du site aéroportuaire, en coordination avec la division environnement et affaires juridiques.

Elles sont regroupées par domaine d'action:

- [Lutte contre le bruit](#)
- [Qualité de l'air et climat](#)
- [Gestion de l'énergie](#)
- [Gestion des eaux](#)
- [Protection des sols](#)
- [Gestion des déchets](#)
- [Prévention des risques majeurs](#)
- [Gestion des milieux naturels](#)

LIENS INTERNES

[Publications environnementales](#)

[Bref historique de l'environnement](#)

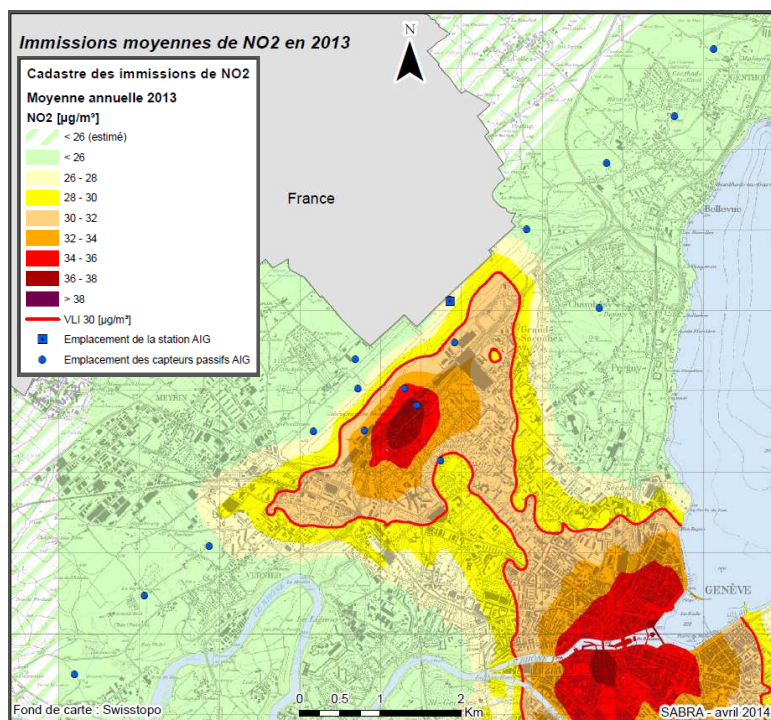
[Nous contacter](#)



Les immissions (c'est-à-dire la concentration dans l'air) de NO₂ sont surveillées sur tout le territoire du canton.

Les deux zones principales de pollution sont le centre-ville de Genève et la zone aéroportuaire coté ville.

La ligne rouge délimite la zone dans laquelle la valeur limite d'immission est dépassée, c'est-à-dire dans laquelle la concentration de NO₂ dépasse la norme.



Source : Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA)

Mesures des immissions gazeuses à l'aéroport de Genève

Polluant	Donnée	Unité	Valeur limite d'immission OPAir	Valeurs mesurées												
				1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SO ₂	Moyenne annuelle	mg/m ³	30	5	4	4	5	4	5	5	5	3	4	4	3	3
	Percentile 95 des moyennes semi-heures annuelles	mg/m ³	100	12	11	9	9	10	11	10	12	10	11	9	7	9
	Nombre de moyennes journalières > 100 mg/m ³	mg/m ³	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NO ₂	Moyenne annuelle	mg/m ³	30	27	26	29	28	29	30	30	31	32	27	30	27	27
	Percentile 95 des moyennes semi-heures annuelles	mg/m ³	100	68	68	66	62	67	73	70	73	70	71	75	69	68
	Nombre de moyennes journalières > 80 mg/m ³	nombre	1	1	3	1	0	0	2	3	1	1	0	3	3	1
O ₃	Moyenne annuelle	mg/m ³	-	60	56	55	51	46	54	49	48	45	41	41	44	51
	janvier	mg/m ³	100	75	83	70	76	66	71	73	68	71	55	67	60	67
	février	mg/m ³	100	87	98	88	87	79	78	84	99	77	69	77	69	79
	mars	mg/m ³	100	145	118	99	98	99	122	94	108	97	90	89	84	88
	avril	mg/m ³	100	109	108	112	109	124	129	10	8	108	101	111	107	114
	mai	mg/m ³	100	146	120	112	128	118	128	118	119	98	97	123	113	120
	juin	mg/m ³	100	119	125	138	130	148	137	113	122	126	94	101	114	136
	juillet	mg/m ³	100	120	122	131	138	123	161	133	122	131	106	113	113	148
	août	mg/m ³	100	155	115	149	133	118	153	115	107	77	99	103	-	95
	septembre	mg/m ³	100	101	106	121	101	103	131	116	103	83	86	72	-	94
	octobre	mg/m ³	100	87	82	84	84	85	71	73	73	61	69	56	-	69
	novembre	mg/m ³	100	76	67	74	72	70	63	68	62	67	61	59	71	66
	décembre	mg/m ³	100	78	79	68	65	56	67	66	62	58	65	53	61	63
	Nombre de moyennes horaires > 120 mg/m ³	nombre	1	195	86	180	121	131	440	63	56	65	4	23	13	
PM10 ds 2005	Moyenne annuelle	mg/m ³	20	-	-	-	-	-	-	-	21	23	19	19	21	
	Nombre de moyennes journalières > 50 mg/m ³	nombre	1	-	-	-	-	-	-	-	2	18	1	14	9	

■ Dépassement des valeurs limites

■ Nombre de mesures insuffisant (selon les recommandations de l'OFEV)

Tableau 1 : récapitulatif des concentrations de polluants mesurées à la station EOLE depuis 1998. Les mesures en dépassement de la valeur limite d'immission figurent sur fond vert.

Les mesures enregistrées par la station EOLE, présentées dans le tableau 1, montrent que les concentrations de NO₂ et de PM10 restent très proches de la valeur limite d'immission. Des pics de concentration en PM10 se produisent en hiver pendant les périodes d'inversion thermique (par exemple lors de longues périodes de stratus). En ce qui concerne l'ozone, de nombreux pics sont enregistrés en été, comme dans tout le pays. Le SO₂ reste très en-deçà de sa valeur limite. Ces valeurs montrent que les efforts doivent être maintenus pour que les immissions restent en dessous des valeurs limites. La situation à l'aéroport est similaire à celles enregistrées en zone urbaine.

Afin d'évaluer la répartition géographique de la pollution dans la zone aéroportuaire, il est intéressant de se référer à la carte de la concentration moyenne annuelle de NO₂, présentée en figure 1. Cette carte est réalisée par le SPAir, en utilisant les mesures issues de son réseau de capteurs passifs et de celui de l'aéroport. La transformation des mesures ponctuelles en une carte est réalisée par une interpolation mathématique. Cette carte montre que la valeur limite d'immission est dépassée dans la zone au sud de l'aéroport, où se concentrent les émissions dues au trafic des véhicules, engins et avions sur le tarmac et au trafic sur les axes routiers devant l'aéroport. Les valeurs mesurées restent inférieure à celles mesurées au centre-ville. Sous les trajectoires d'approche et de décollage des avions, on ne voit pas d'influence particulière de l'aéroport sur la concentration de NO₂.

Toutes les mesures de la qualité de l'air réalisées dans la région sont disponibles sur le site internet Transalp'air (www.transalp.air), qui

permet de suivre au jour le jour les mesures réalisées à proximité de l'aéroport, à Ferney-Voltaire ou Meyrin par exemple mais aussi dans toutes les stations du canton de Genève, de l'Ain, de la Haute Savoie et du Tessin. Depuis peu, la station EOLE a également été intégrée au réseau transalp'air.

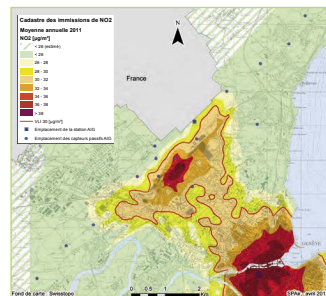


Figure 1 : carte des immissions de NO₂ (moyenne annuelle en 2011) dans la région de l'aéroport. En bleu figurent les points de mesure gérés par l'aéroport

QUALITÉ DE L'AIR ET CLIMAT

Page d'accueil Corporate Environnement Domaines d'action **Qualité de l'air et climat**

MESURES EN CONTINU

Le mouvement des avions lors des phases d'atterrissage et de décollage, les activités aéroportuaires, les infrastructures et le trafic routier environnant affectent la qualité de l'air. Les substances émises sont principalement du dioxyde de carbone (CO₂), des oxydes d'azote (NO_x), du monoxyde de carbone (CO), des composés organiques volatils (COV) et des particules fines. L'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air ([OPair](#)) fixe une valeur limite d'immission pour certains polluants.

Depuis 1996, la [station EOLE](#) mesure la qualité de l'air en bordure de piste, à l'endroit où la poussée des réacteurs est maximale. Un système optique (Differential Optical Absorption Spectroscopy - DOAS) enregistre en continu les concentrations des principaux polluants atmosphériques. En 2004, un appareil à microbalance (Tapered Element Oscillating Microbalance – TEMO) qui mesure les concentrations en particules fines de diamètre inférieur à 10 µm (PM10) a été intégré à la station.

Le suivi des teneurs en dioxyde d'azote (NO₂) est renforcé par un réseau de 16 capteurs passifs installés en 2003 dans l'enceinte de l'aéroport et en dehors, dans le prolongement de la piste.

Les immissions mesurées par la station EOLE sont intégrées au Réseau d'observation de la pollution de l'air à Genève ([BOPAC](#)) qui compte 8 stations fixes réparties dans le canton de Genève. Ces données, ainsi que celles issues du réseau de capteurs passifs, sont validées et exploitées par le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants de l'État de Genève ([SABRA](#)).

ACTIONS CIBLÉES

Afin de limiter et réduire les émissions gazeuses de l'aéroport, Genève Aéroport met en oeuvre différentes mesures dans les domaines suivants :

Trafic aérien
Exploitation et assistance en escale
Trafic induit

INCITATION FINANCIÈRE POUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES

Depuis 1998, une surtaxe sur les émissions gazeuses est perçue auprès des compagnies aériennes pour les inciter à opérer à Genève avec leurs avions les moins polluants. Les aéroports suisses et suédois ont été parmi les premiers à mettre en oeuvre une telle surtaxe, qui s'ajoute aux autres [redevances](#) perçues ([feuille de calcul](#)).

Les recettes de la surtaxe sur les émissions gazeuses et de la [surtaxe bruit](#) alimentent le "fonds environnement" de Genève Aéroport affecté au financement des mesures de gestion de l'environnement.

LIMITATIONS DES ÉMISSIONS SUR LE SITE AÉROPORTUAIRE

Fourniture d'énergie

L'optimisation et le renouvellement des installations de chauffage et de production de froid permettent de limiter la consommation d'[énergie](#) et les émissions gazeuses.

Des systèmes fixes de fourniture d'électricité et d'air préconditionné équipent les 21 principales positions de stationnement d'avions. L'usage des moteurs auxiliaires embarqués est ainsi fortement limité, réduisant considérablement la pollution et le bruit des avions au sol.

Véhicules et engins aéroportuaires

Depuis 2008, le diesel distribué à l'aéroport inclut 5% de biodiesel produit en Suisse.

Genève Aéroport applique une politique d'achat des véhicules privilégiant les véhicules les moins polluants et les véhicules lourds sont, dans la mesure du possible, équipés de filtres à particules. Les partenaires de Genève Aéroport sont également incités à acquérir des véhicules propres par l'application d'un tarif différencié pour les autorisations de circuler sur le tarmac en fonction de l'impact environnemental des véhicules.

Afin d'accompagner les propriétaires de véhicules dans l'amélioration de leur flotte, Genève Aéroport a publié [un guide](#), qui renseigne sur la qualité de l'air à l'aéroport, les règles en vigueur ainsi que les technologies et véhicules peu polluants. Ce guide contient notamment [une liste des](#)

GC - PL11567 - Annexe audition devant la commission de l'économie - 20.04.2015 - Page6/10



TÉLÉCHARGEMENTS

- 1 Déclaration de diminution des émissions de gaz à effet de serre (0,62 MB)
- 2 Immissions mesurées par la station EOLE (0,16 MB)
- 3 Cadastre des immissions de NO₂ (0,21 MB)
- 4 Parts modales durables des passagers et des employés (0,02 MB)
- 5 Guide pratique pour les propriétaires de véhicules et engins aéroportuaires (1,54 MB)
- 6 Liste des véhicules et engins aéroportuaires électriques disponibles sur le marché (0,4 MB)
- 7 GVAEnvironnement N°6: Qualité de l'air à l'aéroport (1,25 MB)
- 8 Indicateurs environnementaux 2010-2013 (0,34 MB)

LIENS INTERNES

Certificat ACA
Certificat AEnEC

LIENS EXTERNES

Loi sur le CO₂
Accréditation carbone des aéroports (ACA)
Ordonnance sur la protection de l'air (OPair)
Service de protection de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA)
Qualité de l'air régionale (Transalp'Air)

[véhicules et engins aéroportuaires électriques](#) actuellement disponibles sur le marché.

D'autres actions visant à réduire les émissions gazeuses des véhicules et engins sont mises en œuvre ou planifiées dans les années à venir :

- obligation d'éteindre le moteur des véhicules et engins à l'arrêt ;
- équipement progressif des véhicules lourds et engins avec des filtres à particules ;
- interdiction progressive dans l'enceinte aéroportuaire des véhicules et engins les plus polluants ou les plus vieux.

PROMOTION DES MODES DE TRANSPORTS DURABLES

Dans le cadre du renouvellement de sa concession fédérale d'exploitation, Genève Aéroport s'est engagé à mettre en œuvre une stratégie active de promotion des [transports publics](#) et de la [mobilité douce](#) (vélo, marche à pied) auprès des employés de l'aéroport, des passagers aériens et des visiteurs. Cette stratégie implique notamment une amélioration sensible de la desserte de l'aéroport par les transports publics et des mesures d'incitation efficaces.

Depuis 2002, Genève Aéroport agit en faveur des modes de transports durables (transports publics et mobilité douce) dans le cadre de son [plan de mobilité](#). Les employés des instances et sociétés établies sur le site aéroportuaire peuvent notamment bénéficier d'abonnements de transports publics à tarifs réduits et utiliser un service de navettes gratuites (NPA) opérant tôt le matin et tard le soir. La mobilité douce est favorisée par des infrastructures adéquates et des actions promotionnelles, de même que le covoiturage. Les abonnements de parking sont attribués aux employés du site aéroportuaire selon des critères stricts et leurs tarifs sont progressivement augmentés. Le bilan de ces mesures est encourageant et met en évidence une progression d'utilisation des modes de transports durables.

Genève Aéroport favorise également l'usage des transports publics par les passagers aériens en leur proposant différentes offres. Notamment, les passagers arrivant à l'aéroport peuvent emprunter gratuitement les bus, trams, trains et bateaux à Genève pendant [50 minutes](#).

Les mesures et actions incitatives à l'attention des personnels de l'aéroport et des passagers aériens sont développées en continu.

En 2009, le plan de mobilité de l'aéroport a été récompensé par deux prix: le Prix européen des plans de mobilité, décerné par l'EPOMM (European Platform on Mobility Management) ainsi que le Prix suisse de l'entreprise cyclophile primant les entreprises suisses pour leurs actions en faveur du vélo.



LUTTE CONTRE L'EFFET DE SERRE

Le [GIEC](#) (Groupe Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat) estime que l'aviation est responsable d'environ 2% des émissions globales de CO₂ anthropogénique. Sur ces 2%, la contribution des aéroports est d'environ 5%.

Avec [la loi fédérale sur le CO₂](#) entrée en vigueur le 1^{er} mai 2000, la Suisse s'est donné les moyens de remplir les engagements en matière de protection globale du climat, conformément au protocole de Kyoto qu'elle a ratifié.

Dans cette perspective Genève Aéroport a signé, aux côtés de sept partenaires genevois, une convention d'objectifs avec la Confédération helvétique, sous l'égide de l'Agence de l'Énergie pour l'Économie ([AEnEC](#)). Cette démarche permet de définir en commun un ensemble de mesures propres à réduire la consommation d'énergies fossiles.

De plus, depuis novembre 2011, Genève Aéroport est certifié selon le niveau 3 du programme d'[Accréditation Carbone des Aéroports](#) (ACA). Ce programme, mis en œuvre par [ACI Europe](#), comprend 4 niveaux d'accréditation : (1) la cartographie, (2) la réduction, (3) l'optimisation et (3+) la neutralité.

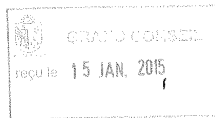
Le premier niveau nécessite de déterminer les sources d'émissions et de calculer les émissions annuelles de gaz à effet de serre de l'aéroport. Au second niveau, l'aéroport doit en plus fixer et atteindre un objectif de réduction des émissions. Afin d'atteindre le troisième niveau, l'aéroport doit intégrer dans son empreinte carbone les émissions liées aux avions (atterrissage et décollage), au trafic induit (passagers et employés) ainsi qu'aux voyages professionnels. Les parties prenantes doivent également être intégrées aux objectifs de réduction des émissions. Finalement, le quatrième niveau (3+) exige que l'aéroport compense ses émissions afin d'atteindre la neutralité carbone.

En plus de toutes les mesures concrètes déjà mises en œuvre, la direction de l'aéroport a pris de [nouveaux engagements](#) en 2013 afin de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre à long terme.



GENÈVE

AÉROPORT


 DE
MMO

GRAND CONSEIL	
Expédié le : 15 JAN 15	Visa : PP
Par poste	Par courriel <input checked="" type="checkbox"/>
Président	Députés (100)
Commissaires <input checked="" type="checkbox"/>	Bureau
Secrétariat	Archives <input checked="" type="checkbox"/>
Commission : ECONOMIE	
Copie à :	
Divers :	

 Secrétariat du Grand Conseil
 Monsieur Roger DENEYS, Président
 de la Commission de l'Economie
 Case Postale 397
 1211 Genève 3

Genève, le 14.01.2015

Projet de loi modifiant la loi sur l'Aéroport International de Genève (PL 11567)

Monsieur le Président,

Permettez-moi d'attirer votre attention sur les éléments suivants, relatifs au projet de loi modifiant la loi sur l'Aéroport International de Genève (PL 11567) visant à compléter l'article 24 LAIG avec une référence à la pollution de l'air et aux émissions de CO₂, ainsi que l'obligation pour la Commission consultative des nuisances de Genève Aéroport de rendre un rapport au Grand Conseil.

Sur le premier point, il ne vous échappera pas que dans les attributions de la Commission consultative des nuisances, il est déjà prévu que cette commission donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport (art. 23 al. 3 LAIG), c'est-à-dire non seulement sur les questions concernant le bruit provoqué par les aéronefs, mais également les mesures en lien avec la protection de l'air et les autres domaines environnementaux. La consultation des procès-verbaux des séances de la Commission consultative des nuisances publiés sur le site Internet de Genève Aéroport vous permettra de vous convaincre de l'étendue des questions abordées au sein de cette commission (<http://www.gva.ch/environnement>). Cela étant, il n'y a pas d'objection majeure de notre part à ce que la précision souhaitée soit apportée à l'article 24 LAIG, à titre superfétatoire.

S'agissant du deuxième point, il y a lieu d'observer que la Commission consultative des nuisances n'est plus une commission officielle, au sens de la loi sur les commissions officielles (LCOF, A 2 20). Les commissions officielles doivent, pour leur part, produire un rapport annuel (art. 14 al. 2 LCOF), rédigé par les départements et transmis au Conseil d'Etat qui le rend public (sur le site Internet de la Chancellerie). Les commissions officielles ne doivent donc pas rendre rapport au Grand Conseil. Il serait dès lors surprenant que la Commission consultative des nuisances, qui dépend d'un établissement public autonome, doive rendre rapport non seulement au Conseil d'Etat, mais également au Grand Conseil.

Cela étant, afin de répondre au besoin de transparence accrue exprimé par les députés et signataires du projet de loi, rien ne s'oppose à ce que le rapport établi par la Commission consultative des nuisances et transmis chaque année au Conseil d'administration (art. 23 al. 4 LAIG), puis au Conseil d'Etat, soit rendu public à l'instar des rapports des commissions officielles.

On précisera à cet égard qu'au-delà des exigences légales, et d'une manière plus transparente encore que les commissions officielles, les procès-verbaux des séances de la Commission consultative des nuisances sont publiés sur le site Internet de Genève Aéroport, comme précédemment mentionné.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, je me tiens à disposition pour tout complément d'information souhaité par votre Commission.

Dans l'intervalle, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Marc MOUNIER

Chargé de la division
Environnement et Affaires juridiques

Date de dépôt : 13 janvier 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Boris Calame

Mesdames et
Messieurs les députés,

[La] Genève international, Genève [la] dynamique, Genève Aéroport...
une croissance limitée ou perpétuelle ?

De l'activité humaine il y a les bienfaits, mais aussi les méfaits ... nous sommes confrontés à une obligation de changement, à une obligation de consommer différemment, à une obligation d'information et de transparence.

Dans le projet de loi 11567 déposé par les Verts le 17 novembre 2014, **il était question de transparence et d'information sur l'activité de Genève Aéroport**, soit que la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) **traite de la problématique de la pollution de l'air et des émissions de CO₂**, puis en rende rapport au Grand Conseil.

Projet de loi modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25)

Art. 24 Lutte contre le bruit, la pollution de l'air et les émissions de CO₂ (nouvelle teneur)

La commission consultative doit en particulier donner des avis sur toutes questions concernant le bruit, la pollution de l'air et les émissions de CO₂, provoqués par les aéronefs utilisant l'Aéroport international de Genève ou survolant le canton, et en rendre rapport au Grand Conseil.

La majorité de la Commission de l'économie n'a pas souhaité entrer en matière, alors même qu'il s'agit d'une part, pour la partie pollution de l'air, **d'une problématique à fort potentiel d'impact sur la santé publique**, notamment pour les populations riveraines, mais aussi plus largement celles

du bassin genevois, soit en premier les personnes les plus vulnérables que sont les aînés et les enfants. C'est d'autre part **une problématique bien réelle qui participe à l'évolution du changement climatique**. 2015 était pourtant l'année de la COP21 (21^e Conférence des parties à la Convention des Nations unies sur les changements climatiques) à Paris, l'année des engagements des Etats pour une limitation de l'émission des polluants qui ont un effet sur les changements climatiques.

On nous dit que la CCLNTA a déjà le traitement des problématiques de la protection de l'air et des émissions de CO₂ dans ses prérogatives, toutefois, il faut bien constater que lors des dernières séances de ladite commission (législature 2014-2018), dont les PV sont publiés (24.01.2014, 02.02.2015, 01.06.2015, 07.09.2015), il n'est jamais discuté de ces nuisances.

De façon exhaustive, les sujets qui ont été traités au sein de la CCLNTA sont : Générateurs vortex, Amortisseur bruit, MIABA, Milieux naturels, Trajectoires, Plan mobilité, Mouvements nocturnes, Gestion de l'énergie (aux bâtiments), PSIA (Plan sectoriel de l'infrastructure aéroportuaire), Fond environnement, Insonorisation, Statistiques trafic, Bruit atterrissage, Vol de calibration, Rapport environnemental, Aile Est.

Dans le cadre des travaux de la CCLNTA, notamment lors la législature 2014-2018, **il n'est jamais traité du sujet des émissions et immissions de polluants gazeux et/ou de gaz à effet de serre...** les années précédentes, de mémoire de commissaire, pas plus !!!

S'engager pour la protection de la santé publique et assurer une limitation des changements climatiques sont pourtant des sujets qui touchent toute la population et pour lesquels les élu-e-s doivent s'engager. Il ne s'agit pas de dogme, mais bien de notre avenir collectif.

Mesdames et Messieurs les député-e-s, **nous vous invitons alors à relayer les préoccupations et attentes de la population en la matière** en votant le présent projet de loi qui signifie que le bruit n'est « qu'une part » des nuisances liées à l'exploitation de Genève Aéroport et que **l'air mérite aussi une attention particulière**, notamment en matière d'évolution statistiques et de mesure prises pour en limiter l'impact sur la population et le climat.