

*Date de dépôt : 7 juin 2016*

## **Rapport**

**de la Commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2015**

*Rapport de majorité de M. André Pfeffer (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Boris Calame (page 16)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. André Pfeffer**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a examiné le PL 11887 durant la séance du 30 mai 2016, sous la présidence de M. Thierry Cerutti. Le procès-verbal a été tenu par M<sup>lle</sup> Noémie Pauli. Qu'elle soit ici remerciée pour la qualité de son travail.

#### **I. Présentation du projet de loi par le rapporteur de majorité**

Le projet de loi PL 11887 du Conseil d'Etat vise à approuver le rapport d'activité de l'Aéroport International de Genève pour l'année 2015.

L'Aéroport International de Genève (AIG) est un établissement public autonome régi par la loi sur l'Aéroport International de Genève (LAIG) (H 3 25) du 10 juin 1993.

Cette Infrastructure constitue l'épine dorsale de l'économie du Canton de Genève, mais également d'une vaste zone comprenant les autres Cantons Romands et les départements français. Au plan économique, l'AIG héberge

environ 200 entreprises, totalisant 10'000 collaborateurs. L'AIG contribue à créer de la richesse à hauteur de 7,2 milliards de francs et génère 44'000 emplois.

Les chiffres clés de l'AIG de l'année 2015 :

- 15,8 millions de passagers, soit une progression de 4,1 % par rapport à 2014,
- 188 829 mouvements (atterrissages+décollages – augmentation de 0,7 % par rapport à 2014)
- 967 employés, dont 37 nouveaux postes créés en 2015,
- 423,7 millions de chiffres d'affaires,
- 74,6 millions de bénéfices, dont la moitié reversée à l'Etat,
- 4'483 missions d'accueil protocolaires.

Responsabilité sociale et environnementale de l'AIG :

- construction d'une halle insonorisée pour les essais de moteurs,
- campagne de sensibilisation au bruit des entreprises travaillant sur le tarmac,
- programme d'insonorisation de logements : à ce jour, 3'100 logements ont été insonorisés – investissement total de 46 millions de francs.
- partenariat avec unireso et offert 904 084 titres de transports gratuits à ses passagers,
- renouvellement de sa certification carbone pour 3 ans,
- renouvellement de la certification délivrée par la Fondation Nature & Economie pour la biodiversité,
- finalisation d'une étude pour la construction d'un bassin de rétention,
- mesures de gestion et de valorisation des déchets de l'ensemble du site ont été Pérennisées et optimisées.

## **II. Audition du 30 mai 2016 de M. Patrick Baud-Lavigne, directeur Stratégique du DES (Les rapports d'activité de l'Aéroport et de Palexpo SA ont été traités ensemble. Pour des raisons de compréhension, l'audition complète et relative aux deux rapports est traitée ci-dessous)**

M. Baud-Lavigne explique que ces sujets ont fait l'objet d'une étude en commission des finances au cours de laquelle la Présidente et le Directeur général de l'Aéroport international de Genève (AIG) ont notamment été auditionnés. Il n'a pas de présentation spécifique au-delà de l'exposé des motifs. Bien qu'il ne soit pas employé par l'AIG ou Palexpo, il suit les dossiers de près.

Un commissaire (S) explique que les négociations sur le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) ont été repoussées de 6 mois. Quel est le nouveau planning général, notamment s'agissant de la consultation avec la société civile ?

M. Baud-Lavigne répond que le processus PSIA n'a soulevé aucune question jusqu'en avril de l'année passée. À un moment donné, le Conseil d'Etat a décidé de communiquer proactivement sur le sujet, suite à quoi les communes ont posé beaucoup de questions. Il a été décidé de faire un certain nombre de présentations publiques avec des prises de position du Conseil d'Etat. Le processus a été décalé de 6 mois. Dans les prochaines semaines, le protocole de coordination (AIG, Confédération et Conseil d'Etat) devrait arriver à sa fin. Cette phase se poursuivra par la phase de consultation publique qui aura lieu d'ici la fin de l'année et le début de l'année prochaine. Le Conseil fédéral prendra ensuite une décision sur la question du PSIA au courant de l'année 2017 (objectif au plus tard : décembre 2017). Concernant le protocole de coordination, des divergences seront exprimées entre la position du Conseil d'Etat et celle de l'OFAC. Le Conseil d'Etat a décidé de mettre une restriction pour la période allant de 22h à minuit, ce qui n'existe pas actuellement. L'OFAC estime que cela va à l'encontre de la politique aéronautique suisse adoptée par le Conseil fédéral. Cette divergence sera réglée de façon politique, sachant que le Conseil fédéral pourrait passer en force dessus. La position du canton est de dire qu'il est important de maintenir un équilibre entre les intérêts communs et ceux des riverains. Si le peuple genevois se prononçait contre la position du Conseil fédéral, la situation serait compliquée à gérer. Le Conseil d'Etat travaille en amont et essaye de convaincre l'OFAC.

Le commissaire (S) demande si la consultation avec la société civile débutera à la rentrée.

M. Baud-Lavigne répond qu'elle débutera à la rentrée ou au début de l'année prochaine. Cela dépend si le Conseil fédéral décide de « négocier » avec le Conseil d'Etat avant d'ouvrir la consultation.

Le commissaire (S) demande si les négociations se basent toujours sur le rapport du mandataire allemand prévoyant la croissance de passagers pour 2030.

M. Baud-Lavigne répond positivement. Ce n'est pas un objectif en soi, mais une prévision. L'AIG devrait accueillir 18 millions de personnes en 2025, mais on a déjà dépassé les 16 millions sur 12 mois au mois de mai. Le nombre de 18 millions devrait donc déjà être atteint cette année.

Un commissaire (Ve) explique que le développement de la partie nord de l'aéroport a été évoqué lors de l'audition de la Présidente. Peut-il en dire plus ?

M. Baud-Lavigne explique que le grand projet actuel de l'aéroport est l'aile est. La question du développement des infrastructures se posera ensuite. Plusieurs projets sont actuellement en cours, comme l'aile ouest. Le terminal 2, utilisé essentiellement pour les charters, doit être rénové. Pour construire un terminal du côté de l'aile nord, il faudrait faire une sortie côté France, ce qui poserait problème dans le cadre de la convention qui existe sur l'AIG entre la Suisse et la France. La discussion pour que la France puisse avoir un droit sur l'AIG serait probablement ré-ouverte. La version la plus probable est que les activités qui se déroulent actuellement au sud, soit la maintenance des avions, seraient déplacées au nord pour étendre la partie accès aux passagers. Ces discussions auront lieu dans le cadre du plan directeur de l'aéroport qui sera prochainement discuté par le Conseil d'administration.

Le commissaire (Ve) demande s'il a connaissance d'un plan d'investissement de l'AIG allant au-delà de 2020.

M. Baud-Lavigne répond positivement. Il existe toute une série de projets, comme l'aile ouest qu'il vient d'évoquer. La partie nord doit être aménagée et requiert pour ce faire un certain nombre d'investissements. Il existe un projet « Cointrin vision » qui est le développement de la partie avant de l'AIG. Dans son ensemble, il vise à couvrir l'autoroute et construire des immeubles. Il ne peut pas en dire plus. Ces projets existent et sont étudiés par le Conseil d'administration. En termes de chiffres, ce qui a été évoqué en matière d'investissement est 2 milliards de francs pour réaliser tous les projets. Un problème de financement se posera car les fonds propres de l'AIG ne sont pas très élevés, bien que la situation financière de l'AIG soit saine. Soit l'Etat réinjecte une partie de l'argent public dans la plateforme, soit elle ouvre le capital à des entités publiques ou privées. Le canton de Vaud est autant dépendant que nous de l'aéroport et pourrait être intéressé à rentrer en capital.

L'ouverture du capital ne signifie pas forcément qu'il soit ouvert à des privés. Il serait possible d'imaginer une souscription cantonale pour que les genevois puissent s'approprier leur aéroport.

Le commissaire (Ve) explique que la halle 7 appartient à Palexpo. Est-ce que l'AIG prévoit de la reprendre dans le cadre d'un éventuel prolongement de l'aile est ?

M. Baud-Lavigne répond que ce projet serait à étudier. La fondation Genève Tourisme paye une partie de la halle 7. En 2020 ou 2021, la halle 7 aura 20 ans. Il faudra se poser la question de son utilité. L'Arena se trouve au milieu. La question dépendra de la possibilité de délocaliser cette salle de concert ailleurs à Genève. Beaucoup de dossiers sont interconnectés. Prolonger l'aile est serait stratégique dans 10 à 15 ans, mais pas dans un délai immédiat.

Le commissaire VE imagine un développement de l'aéroport en lieu et place de la halle 7 de Palexpo et, le cas échéant, un développement de Palexpo encore plus à l'est.

M. Baud-Lavigne répond que tout est ouvert. La seule difficulté est que l'Arena se trouve entre l'aile est de l'aéroport et la halle 7. Si l'aéroport s'approprie la halle 7, il faudra trouver une autre place pour l'Arena.

Le commissaire (Ve) remarque qu'entre deux se trouve le bâtiment « Swissair – IATA ».

M. Baud-Lavigne confirme ce fait. L'aile est arrivera le long de ce bâtiment.

Le commissaire (Ve) demande quelles activités sont exercées dans ce bâtiment.

M. Baud-Lavigne répond qu'il y a une partie administrative. Au sous-sol se tiendra le nouveau centre de tri bagage de l'aéroport.

Un commissaire (S) explique que des concessions seront prochainement attribuées pour les sociétés d'assistance au sol. Aujourd'hui, elles sont deux (Swissport et Dnata). Il a lu dans la presse que la société AAS offrirait des conditions de travail avantageuses pour les salariés. Les zones aéroportuaires sont sensibles au droit du travail puisqu'elles font l'objet de conflits sociaux à répétition. Quelle est la position du département face à cette société ?

M. Baud-Lavigne répond que les concessions ont déjà été attribuées au mois de mars et qu'elles ont été rendues publiques. 7 entreprises se sont portées candidates à la reprise des 2 concessions. La question du nombre de concessions s'est posée car une Directive européenne allait dans l'optique d'obliger à prévoir 3 concessions au-delà de 15'000 passagers. Finalement, elle a prévu ceci uniquement à titre optionnel (pas d'obligation). Il a été décidé

pour l'AIG que seules deux concessionnaires seraient choisis car les marges sont très faibles dans le domaine aérien. Si trois concessionnaires avaient été choisis, cela aurait eu une répercussion sur les conditions sociales. Le département a rencontré AAS avec les syndicats SSP et PUSH, qui sont les deux syndicats actifs principalement actifs sur les zones aéroportuaires. Un troisième syndicat (Sitra) s'est aujourd'hui créé suite à une dissidence du SSP. L'accueil du département était au départ favorable. Le problème est qu'au moment de l'examen du dossier par la commission de l'aéroport dans une procédure qui s'approche des marchés publics, il n'a pas souhaité interférer. La société SSA était 7<sup>e</sup> sur 7 lorsque tous les critères ont été attribués. Elle était notamment très faible au niveau financier car ses fonds propres sont négatifs. Son expérience est relativement limitée (uniquement l'aéroport de Zurich, qui a d'ailleurs refusé de faire une lettre de recommandation). Comme l'écart avec les autres entreprises était élevé, le département n'est pas intervenu spécifiquement. Le Conseil d'administration est souverain.

Le commissaire (S) demande si les critères d'attribution sont publics.

M. Baud-Lavigne répond qu'ils sont parfaitement connus du Conseil d'administration puisqu'un rapport a été fait, mais qu'il ne sait pas s'ils ont été rendus public ou pas.

Un commissaire (EAG) demande la qu'elle est la position du Conseil d'Etat par rapport à la responsabilité sociale. Certains responsables de l'aéroport se réfèrent aux usages et ne vont pas au-delà.

M. Baud-Lavigne répond que la situation n'est pas uniforme. Certaines entreprises sont concessionnées mais pas propriétaires et d'autres ne sont pas concessionnées mais propriétaires. Les relations qu'il est possible d'avoir avec ces entreprises sont de nature différente. Le Conseil d'Etat a voulu au travers du CSME créer une sous-commission dans laquelle sont représentés les syndicats patronaux et des travailleurs, le département et l'aéroport. Le but est de mettre des clauses à caractère social dans les concessions. Le professeur Geiser a rendu un avis de droit pour voir si cela était possible. En ce qui concerne les entreprises qui sont locataires, il n'est pas possible d'injecter des éléments de droit du travail dans le droit du bail. Les entreprises propriétaires de leur bâtiment mais pas concessionnées sont actives dans le secteur aéroportuaire, mais le canton n'a pas plus de prise sur eux que pour d'autres sociétés (hormis les contrôles de l'OCIRT). Au travers de l'action sur les entreprises concessionnées, ils essaient d'étendre le filet social le plus largement possible. Swissport est le 15<sup>e</sup> employeur à Genève. Le problème est que les syndicats au niveau national ont accepté des éléments que les syndicats locaux n'ont pas acceptés.

Un commissaire (S) explique que les députés ont souhaité que le rapport d'activité soit traité par la commission de l'économie et que les états financiers (PL 11886) soient traités par la commission des finances. Il s'interroge sur les indicateurs pour l'octroi de la concession. En effet, il ne voit pas très bien comment un nouvel acteur pourrait avoir une lettre de recommandation. M. Deillon a évoqué à la commission des finances qu'il est important qu'une entreprise ait un réseau d'aéroports qu'elle exploite déjà. Comment faire rentrer une nouvelle entreprise sur le marché avec ce critère ? L'ensemble des critères qui ont permis au Conseil d'administration de se prononcer devraient être discutés.

M. Baud-Lavigne répond qu'il se renseignera afin de savoir s'il est possible de leur transmettre les critères retenus. La lettre de recommandation n'est pas un critère prépondérant. L'entreprise AAS est présente à l'aéroport de Zurich depuis 10 ans et y sous-traite les activités de Swissport. Lorsque M. Deillon parlait de réseau, il faut savoir que les compagnies aériennes concluent souvent des contrats au niveau européen. Genève est extrêmement chère en comparaison de n'importe quelle autre place européenne, indépendamment de la question du franc fort. Si on devait avoir juste Swissport ou Dnata pour eux-mêmes, ils seraient beaucoup trop chers. Pour cette raison, la compagnie aérienne Orange, qui possède 42% du marché à Genève, a proposé AAS. Ils se sont posé la question de faire eux-mêmes leur assistance à Genève car ils trouvent que la qualité n'est pas au rendez-vous compte tenu du prix. Les prestations entre Swissport et Dnata sont équivalentes. La différence est que les conditions de Dnata, bien qu'elles soient dans les usages, sont inférieures de 10 à 15% comparées à celles de Swissport. AAS voulait créer sa propre assistance au sol en payant les employés au même prix que Swissport. Une des questions qui se pose est qu'AAS ne propose pas de faire de même à Zurich. La réponse qu'elle a donnée est qu'elle a perdu de l'argent à Zurich et ne peut donc pas payer une prime à ses employés, mais qu'elle espère gagner de l'argent à Genève pour financer l'investissement sur Zurich. Du point de vue de la gestion personnelle, développer une nouvelle branche pour financer un business structurellement déficitaire n'est pas idéal. Cela fait partie des critères qui ont joué en leur défaveur.

Le commissaire (S) remarque qu'avec une vision très libérale de l'économie, il serait possible de dire qu'à partir du moment où il est possible d'avoir 3 concessions, elles devraient toutes être attribuées. Il trouve paradoxal qu'une entreprise paye mal alors qu'elle fait des résultats corrects. Avant le renouvellement des concessions, il faudrait avoir des clarifications sur les paramètres. Le protectionniste des deux entreprises en place est mal venu.

M. Baud-Lavigne explique que Swissport a 70% du marché et Dnata 30%.

Un commissaire (UDC) remarque qu'il ne faut pas court-circuiter une donnée non-négligeable. Il devrait être content que l'Union européenne n'oblige pas à un troisième concessionnaire car, vu les restrictions, il n'y aurait pas de place actuellement. Le choix est très clair par rapport à tous les critères. Il est toujours possible de recourir contre la décision. Personnellement, il n'a pas d'attachement pour Swissport car elle n'appartient plus à la Suisse.

Un commissaire (Ve) revient sur le PL 11908. M. Hensler a expliqué lors de son audition devant la commission des finances qu'ils « vont continuer à exploiter la halle 7 le plus longtemps possible sachant qu'ils devront trouver des solutions de remplacement si elle leur est retirée » (PV n°102 du 18 mai). Que faut-il comprendre par cela ?

M. Baud-Lavigne ne sait pas car, sauf erreur, Palexpo est propriétaire de la halle 7.

Le commissaire (Ve) dit qu'il mentionnait auparavant le rachat par la ville.

M. Baud-Lavigne demande s'il s'agit de la Ville de Genève ou du Grand-Saconnex.

Le commissaire (Ve) ne sait pas. Il dit ensuite que l'aéroport manque de parkings et ceux de Palexpo sont souvent squattés par les gens allant à l'aéroport. Quels sont les projets en lien avec les parkings ?

M. Baud-Lavigne répond qu'un projet « MAPA » de mobilité autour de l'AIG et de Palexpo est mené par le DALE. En 10 ans, l'aéroport a pris 10 millions de passagers mais n'a pas créé de place supplémentaire de parking. Même si une part importante de personnes vient en transport commun, le besoin en place de parking est supérieur. L'OFAC fixe des critères dans la concession pour qu'un pourcentage d'employés et de passagers viennent en transport en commun. Ce ratio est atteint du point de vue des passagers, mais pas des employés (38%). Il faudra à un moment faire quelque chose. Une convention d'objectifs est actuellement négociée entre le Conseil d'Etat et le Conseil d'administration de l'AIG. La demande de l'aéroport est de pouvoir construire des parkings. Jusqu'à présent, le Conseil d'Etat s'est opposé à cette demande. Dans le cadre de la négociation, ils essaient de trouver une formule selon laquelle, sur 100 nouveaux passagers, la majorité doit obtenir une mobilité douce ou collective afin qu'un pourcentage d'augmentation du nombre de places de parking soit autorisé. Il y a un engorgement. Ne pas construire de parking n'empêche pas les gens de venir en voiture. Certaines sociétés comme valet parking prennent une voiture et la déplace dans tout Genève. Une plainte pénale a été déposée contre cette société. L'aéroport et les

tpg se sont mis d'accord sur la question des billets gratuits offerts aux passages arrivant à Genève (2'700 billets gratuits sont distribués chaque jour).

Le commissaire (Ve) demande ce qu'il peut dire sur le projet du tram Grand-Saconnex – Palexpo - AIG. M. Baud-Lavigne ne peut pas répondre car cela ne concerne pas son département.

Le commissaire (Ve) demande s'il est prévu de construire un nouveau parking.

M. Baud-Lavigne répond négativement. Le projet bloque sur le principe même. Certains entrepreneurs sont intéressés par la partie qui se trouve de l'autre côté de l'autoroute. Un projet sur la ligne à haute tension est en cours et un déclassement est prévu sur la bande qui longe l'autoroute pour créer un certain nombre de locaux. L'idée est de créer un centre d'affaires de l'autre côté de l'autoroute. Ce projet nécessiterait 10 expropriations de villas au bord de l'autoroute. Si ces immeubles sont enlevés, il y aurait possibilité de construire des parkings. Comme le principe même n'a pas été accordé, l'aéroport n'a pas été plus loin dans les discussions.

Le commissaire VE remarque que le propos de M. Hensler n'est pas dénué de tout sens, même s'il n'est pas tout à fait explicite.

M. Baud-Lavigne répond que l'AIG ne voulait pas acheter la halle 7 et a laissé Palexpo le reprendre. Il ne pense pas que Palexpo puisse être dépossédé facilement. Stratégiquement, l'aéroport aurait un intérêt à reprendre la halle 7.

Le commissaire (Ve) demande ce qu'il en est de la polémique sur le refus des taxis de prendre en charge des personnes avec des enfants en bas âge (problème de siège).

M. Baud-Lavigne répond que le Grand Conseil a renvoyé en projet de loi à la commission des transports. Le troisième débat a été entamé. Le projet de loi réglemente dans un article l'accès à l'aéroport. En principe, tous les taxis genevois appartenant au service public auront accès à l'aéroport, mais il y aura simplement une barrière d'entrée et de sortie. Les chauffeurs devront signer une charte dans laquelle ils s'engagent à avoir un comportement correct. En fonction du non-respect et des dénonciations, l'accès leur sera retiré sous forme de pénalité (interdiction à l'accès à l'aéroport durant quelques jours). Les taxis sont une carte de visite pour Genève.

Le commissaire (Ve) demande si, de fait, le même comportement serait accepté en toute impunité à la gare Cornavin.

M. Baud-Lavigne répond négativement. Ce comportement est puni par la loi. Il est cependant difficile d'installer des barrières afin de contrôler l'accès à la gare.

Un commissaire (MCG) explique que 112 millions de francs ont été investis dans l'AIG en 2015. L'aéroport nécessite des besoins d'investissement important. Est-ce qu'on arriver à dégager des moyens pour investir à Lyon ? Ne faudrait-il pas en priorité avoir un outil performant ?

M. Baud-Lavigne répond que l'outil à Genève est performant et que les investissements destinés à l'améliorer sont prévus (typiquement l'aile est jusqu'en 2020). Indépendamment de Lyon, les montants en jeu pour arriver à remplir les critères fixés par la fiche PSIA (soit à prendre le nombre de 25 millions de passagers) sont tels qu'il faudra trouver une solution eu égard aux fonds propres. La capacité d'investissements de l'aéroport dépend en effet de ses fonds propres. Le projet concernant Lyon ne devrait pas dépasser 60 millions de francs. Ensuite, ce sera une question d'opportunité. Le Conseil d'administration s'est prononcé il y a une semaine en faveur de continuer les discussions. Le Conseil d'Etat a réaffirmé sa volonté de continuer les discussions il y a deux semaines. Ce processus se poursuit et a un vrai intérêt. Vers 2035-2037, l'aéroport arrivera à saturation. Il faudra trouver une solution. Il est plus facile de trouver une solution avec un aéroport relativement proche et dans lequel se trouverait, par hypothèse, un administrateur au Conseil et une part au capital. Il faut réfléchir à une synergie à long terme en sachant que l'AIG n'aura jamais de deuxième piste et que la position du Conseil d'Etat est ferme sur les horaires. L'aéroport n'a pas encore donné formellement son accord.

Le commissaire (MCG) trouve que le risque est important. Il se réfère à Swissair.

M. Baud-Lavigne répond que l'investissement autorisé par le Conseil d'Etat est de prendre un maximum de 10% et d'arriver à 60 millions. Si l'aéroport de Lyon perd du capital et qu'il faut réinvestir, il est toujours possible de se séparer de ses parts ou de diminuer son capital.

Un commissaire (PLR) demande si la deuxième piste est une invention des journalistes.

M. Baud-Lavigne répond qu'il s'agit d'un fantasme. Il aurait fallu la faire dans les années 50 ou 60. Les normes internationales de sûreté aérienne font qu'en raison de la turbulence de siège, il faut un écart de 760 m entre la médiane et les deux pistes. La difficulté est que les petits avions ne peuvent pas décoller tout de suite après les gros à cause des turbulences de siège. Si on prend une médiane de 760 m, le sud arrive vers Grand-Saconnex et le nord en France dans une zone qui est en train d'être densifiée. La volonté du Conseil d'Etat et de la Confédération n'est pas de faire de l'AIG un aéroport binational. Il serait possible d'augmenter la capacité de la piste en termes de rythme s'il

était possible de sortir à gauche ou à droite. Le problème est qu'il faudrait construire un terminal au nord et faire sortir les passagers par un tunnel sous la piste pour qu'ils ne sortent pas du côté français. Pour toutes ces raisons, l'idée de la deuxième piste a été abandonnée.

Un commissaire (Ve) demande pourquoi il n'est pas possible de faire un terminal au nord vers Meyrin.

M. Baud-Lavigne répond que la question est comment faire ressortir les passagers et les faire accéder. Il faudrait refaire des aménagements sur la route de Meyrin. Vu la configuration des lieux, cela semble compliqué. Ce projet n'a pas été étudié de manière fine. Ce qui semble se concrétiser par rapport aux besoins de l'aéroport en 2030 est que les activités de maintenance des avions (qui aujourd'hui se situent à l'ouest) soient déplacées afin de construire un nouveau terminal. De cette manière, il ne faudrait pas modifier les infrastructures.

Un commissaire (UDC) remarque que la vie et l'entretien de l'aéroport est une activité économique non-négligeable qui donne de l'emploi.

Un commissaire (Ve) demande si le grand amortisseur de bruit sera construit au sud-ouest.

M. Baud-Lavigne répond positivement. D'ici quelques années, l'aéroport sera peut-être amené à avoir un certain nombre de maintenance sur Lyon. L'avantage de cet aéroport est qu'il bénéficie d'une réserve foncière énorme (il serait possible de construire une deuxième ou une troisième piste). La question des infrastructures reliant Genève à Lyon se pose. L'AIG ne dispose, quant à elle, d'aucune réserve foncière.

Un commissaire (S) remarque qu'un aéroport pourra être construit sur la rive gauche quand la traversée du lac sera réalisée.

Un commissaire (UDC) remarque que les deux extraits des procès-verbaux de la commission des finances qui ont été transmis aux commissaires contiennent tous les détails des discussions, notamment en ce qui concerne le ratio des places de parking. Pour le moment, hormis lors du salon de l'auto, Palexpo ne se plaint pas du manque de places de parking. Les transports publics sont efficaces.

Le commissaire (S) remarque que l'AIG n'est pas encore associée au projet de chauffage à distance des SIG.

M. Baud-Lavigne confirme les propos du commissaire S. Dans le cadre de l'enfouissement de la ligne à haute tension, les SIG s'associent afin de mettre en place le chauffage à distance. Paradoxalement, ils ne sont pas intéressés par l'enfouissement de la ligne qui appartient à Swissgrid. Plusieurs entités

participent aux frais d'étude s'agissant de l'enfouissement de la ligne à haute tension.

Le commissaire (UDC) rappelle que la commission de l'économie avait auditionné l'année passée le Directeur de l'AIG et la Présidente. M. Baud-Lavigne est le bras droit de M. MAUDET. Est-ce une bonne solution de diviser les projets de loi en deux, l'un pour la commission des finances et l'autre pour l'économie ?

Un commissaire (PDC) répond que procéder de cette façon est la volonté du Grand Conseil.

Un commissaire (PLR) explique que le risque, si on revient en arrière, est que les deux projets de loi soient votés à la commission des finances (ou alors avec uniquement un préavis de la commission spécifique concernée). Au niveau de l'information, la solution actuelle n'est pas si mal car, du coup, le nombre de députés au courant est le double. L'audition de M. Baud-Lavigne n'a duré qu'une heure et a permis d'apporter des renseignements qui n'ont pas été donnés à la commission des finances.

Un commissaire (EAG) partage le sentiment du commissaire UDC. La commission entend le Conseil d'Etat plutôt que l'AIG sur son rapport de gestion. Cela étant, le mode de faire est discutable : soit on fait le travail à double, soit on en a qu'un aspect partiel si l'on ne fait pas partie des deux commissions. Elle souscrit à ce que la commission spécifique puisse traiter des questions la concernant et est totalement opposée à l'importance grandissante que prend la commission des finances. Elle se demande si un examen conjoint des rapports par les commissions spécifiques et la commission des finances ne serait pas plus pertinent dans l'attente de trouver une solution plus appropriée.

Un commissaire (Ve) est interpellé par le fait que le Conseil d'Etat rédige un projet de loi dont l'exposé des motifs est vraisemblablement écrit par l'AIG et Palexpo. Il faudrait mieux auditionner l'acteur concerné plutôt que le département, bien que M. Baud-Lavigne connaisse bien son sujet.

Le Président demande s'il suggère que la commission audition Palexpo ou l'AIG.

Le commissaire (Ve) répond que ce n'est pas possible. Il y a un problème de délai.

Un commissaire (PLR) n'a pas de problème à traiter les rapports de gestion en commission de l'économie. Le problème est plutôt au niveau de la convocation. Il aurait fallu s'exprimer clairement sur les personnes que l'on souhaitait entendre. Mis-à-part cela, M. Baud-Lavigne connaissait bien son sujet.

Un commissaire (S) trouve que la commission de l'économie pourrait aussi bien traiter des états financiers. Elle suit plus la réalité de ce qui se passe à l'aéroport que la commission des finances. Il serait favorable à aller vers cette vision décentralisée.

Un commissaire (PLR) répond que le problème est que la commission des finances doit voter les comptes consolidés. Ainsi, elle doit voir les comptes de l'AIG et de Palexpo. Le problème est purement technique. Il répète ce qu'il a dit : la commission de l'économie pourrait donner un préavis. Les rapports sur les états financiers de chaque entité doivent absolument être votés fin juin. Tel n'est pas le cas en revanche du rapport d'activité. Il pourrait être voté en septembre.

Un commissaire (PDC) ne croit pas qu'ils doivent à tout prix être votés en même temps, mais n'en est pas si sûr. Le rapport d'activité est intimement lié au rapport financier. Le souci est d'avoir une certaine cohérence et que les votes sur l'état financier et le rapport d'activité se fassent au même moment (même mandat des députés).

Un commissaire (S) pense qu'il est possible de voter les états financiers et les rapports de gestion dans les commissions spécialisées. La question des comptes consolidés devrait se faire en réalité avec un traitement ultérieur. Il serait plus raisonnable de voter les comptes fin juin et ceux des autres établissements fin août. Les états financiers consolidés font une synthèse de chaque établissement. À partir du moment où le Grand Conseil vote les comptes de chaque établissement séparément, il n'est pas convaincu que tous les votes doivent avoir lieu à la commission des finances. Si un des états financiers est refusé en plénière, que fait-on des comptes consolidés ? La qualité de travail n'est pas remarquable.

Le Président demande si les commissaires sont tous d'accord sur le fait de ne pas procéder à d'autres auditions.

Le commissaire (S) répond que si le dépôt était fait une semaine plus tard (en l'annonçant auparavant), cela ne poserait pas de problème particulier. Il serait ainsi possible de faire une audition la semaine prochaine si vraiment le besoin se ressent.

Un commissaire (Ve) informe qu'il ne votera pas ces projets de loi car il n'y a pas eu de présentation. L'établissement devrait de plus être présent. Si la commission de l'économie doit se prononcer, elle doit être pleinement informée. Les travaux sont minimalistes pour deux établissements importants.

**Votes**

Le Président passe à l'entrée en matière sur le PL 11887 :

Pour : 8 (1 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : -

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

*L'entrée en matière est acceptée.*

Le Président passe au deuxième débat. Il met aux voix l'article unique (Rapport d'activité) :

Pour : 8 (1 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : -

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

Le Président passe au vote final sur le PL 11887 :

Pour : 9 (2 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : 1 (1 Ve)

Abstention : 5 (1 EAG, 1 S, 3 MCG)

***Le PL 11887 est adopté.***

Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de la commission vous demande d'accepter ce projet de loi.

## **Projet de loi (11887)**

### **approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2015**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;

vu l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993;

vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;

vu le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2015,

décrète ce qui suit :

#### **Article unique Rapport d'activité**

Le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2015 est approuvé.

*Date de dépôt : 7 juin 2016*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### Rapport de M. Boris Calame

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Que le Grand Conseil « oublie de faire » correctement son travail de surveillance, sur un établissement de droit public, ne peut être ignoré.

En effet, le Projet de loi 11887, du Conseil d'Etat, approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2015 a été déposé le 27 avril 2016 auprès du Grand Conseil. Il a été traité à la commission de l'économie lors de sa séance unique du 30 mai 2016 pour restitution « obligatoire » du rapport le 7 juin 2016.

Le délai « imposé » à la commission de l'économie n'a pas permis d'auditionner l'établissement concerné, que ce soit son Conseil d'administration, avec sa Présidente Mme Corine Moinat, et/ou sa Direction, avec son Directeur général Monsieur Robert Deillon, qui partira prochainement à la retraite.

Nous avons eu toutefois le « droit » à des explications circonstanciées et averties de la part M. Patrick Baud-Lavigne, Directeur stratégique au DSE - Département de la sécurité et de l'économie - Département de tutelle de l'Aéroport International de Genève.

Il faut constater ici qu'il a soit une erreur [« choisie/voulue »] d'interprétation du délai contraignant de traitement par la commission, soit une mauvaise planification des travaux de ladite commission, soit encore une volonté de certain-e-s de ne pas vouloir donner les moyens à la commission de traiter de « trop près » tout ce qui est en lien avec l'Aéroport International de Genève.

Est-ce encore à dire que de traiter [correctement] de cet établissement est un sujet politiquement tabou ? **En tous les cas, approuver ainsi un rapport d'activité d'un établissement de droit public, tel que celui de l'Aéroport International de Genève, ne doit plus se reproduire.**

Nous savons en effet que l'Aéroport à une importance particulière pour Genève et que le développement « préconisé » de ses infrastructures, pour recevoir 25 millions de passagers d'ici 2030, ne pourra se faire sans prendre en considération son impact, notamment en terme d'environnement et d'aménagement du territoire.

En attente de l'élaboration de la fiche PSIA (Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéroportuaire), il semblerait qu'il y ait une forme « occulte » de projet stratégique de développement de la plateforme aéroportuaire. Celle-ci pourrait se faire tantôt au Nord et à l'Ouest (avec le transfert des activités de maintenance des aéronefs au Nord et reprise de ces espaces pour le développement d'une Aile Ouest pour l'accueil des aéronefs) et/ou à l'Est (en complément de la construction actuelle de l'Aile Est et, éventuellement, la reprise de la Halle 7 de Palexpo, qui ne semble pas opposée à cela).

Les décisions stratégiques et économiques, d'hier et d'aujourd'hui, feront pourtant l'infrastructure de demain. Et c'est bien de cela qu'il s'agit de traiter au Grand Conseil, soit savoir de l'établissement quelles sont les actions réalisées, les objets en cours et ses stratégies de développement. Le Grand Conseil ne peut être une simple chambre d'enregistrement d'un rapport d'activité, il doit pouvoir poser toutes les questions nécessaires et y recevoir réponse. Pour ce faire, il se doit de porter un regard critique et objectif sur les établissements sur les lesquels il exerce la haute surveillance au travers du Conseil d'Etat et de son Département de tutelle.

Pour rappel, c'est l'article 58 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF - D 1 05) et l'article 38 de la Loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG - H 3 25) qui donnent la prérogative au Grand Conseil d'approuver les rapports de gestion et/ou rapports d'activité des entités qui sont inscrites dans le périmètre consolidé des comptes de l'Etat. La tâche ainsi donnée aux commissions [spécialisées] du Grand Conseil est donc de traiter avec bienveillance et sérieux des rapports d'activités qui leurs sont présentés, afin de pouvoir rapporter correctement et pleinement à notre Grand Conseil.

Se rappeler aussi que la résolution des Verts n°787, du 31 août 2015 et dont l'urgence a été refusée à maintes reprises, attend toujours son traitement par devant notre Grand Conseil. Pour pouvoir traiter des incertitudes futures, notamment économiques, sanitaires et environnementales, cette résolution demande à ce qu'une nouvelle étude multi-scénario [indépendante et neutre], sur l'évolution envisageable du trafic aérien, soit réalisée dans le cadre des travaux visant à l'élaboration de la fiche PSIA de l'Aéroport International de Genève.

Que le Grand Conseil refuse de traiter en temps et en heure ce dernier objet, mais aussi de se donner les moyens de faire correctement son travail, ne peut que nous encourager à être méfiants.

Si notre Grand Conseil se contente de la bonne parole transmise au travers d'un projet de loi qui relaye le rapport d'activité [écrit par l'établissement concerné], il y a de véritables questions à se poser sur le respect du mandat qui lui est donné et le sérieux du travail de notre parlement.

**En l'état le groupe des Verts vous encourage, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à refuser ce projet de loi et le renvoyer à la Commission de l'économie pour que le travail nécessaire, notamment en matière d'audition, soit réalisé et que toutes précisions soient apportées.**