

Date de dépôt : 19 août 2019

Rapport

de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi de MM. Marc Falquet, Stéphane Florey, Michel Baud, Bernhard Riedweg, André Pfeffer, Norbert Maendly, Christo Ivanov modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25) (A eux les vacances, à nous les nuisances : reprenons possession de notre aéroport pour notre économie et pour notre population !)

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

Rapport de minorité de M. André Pfeffer (page 12)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Edouard Cuendet

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le PL 12270 a été renvoyé à la commission de l'économie lors de la session plénière du Grand Conseil du 22 mars 2018.

Ce texte a été étudié lors de la séance du 5 novembre 2018, sous la présidence de M^{me} Jocelyne Haller.

Le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M. Aurélien Krause.

Présentation du projet de loi par le premier signataire, M. Marc Falquet

M. Falquet indique que le PL 12270 a pour but de modifier la loi sur l'aéroport. En effet, à son avis, la mission de l'aéroport n'est pas conforme à l'intérêt général du canton, de la région et du pays. Il indique que la direction semble avoir pris des libertés, notamment dans le développement démesuré

de l'aéroport. Il explique que l'aéroport est saturé en raison des 17 millions de voyageurs annuels. Les nuisances qui en résultent sont dommageables, à la fois pour les riverains de l'aéroport et pour les passagers. La direction de l'aéroport a engagé une personne issue du marketing dans le cadre des travaux de développement d'infrastructures. La politique de l'aéroport semble donc tournée vers sa rentabilité propre et l'augmentation des recettes qui découlent des taxes aéroportuaires. Il note que le nombre annuel de passagers de l'aéroport de Genève est comparable à celui de l'aéroport d'Hambourg, qui est le deuxième aéroport d'Allemagne, pour un bassin de population de 3,5 millions de personnes. Il estime que la stratégie de développement de l'aéroport va à l'encontre des besoins de la population et de l'aviation d'affaires, et qu'elle s'opère au détriment de l'économie genevoise. Il indique à cet égard que le tourisme d'achat transite en grande partie par l'aéroport. En effet, de nombreuses personnes se déplacent en avion pour effectuer des achats à l'étranger. De plus, les nuisances dues à l'aéroport s'accroissent. Il indique que 15 000 passagers traversent la frontière chaque jour pour se rendre à l'aéroport de Genève, malgré l'existence d'autres aéroports en France voisine. Il explique que la stratégie d'easyJet vise à concentrer son activité à Genève afin de réduire ses coûts et que la politique de la compagnie tend à faire venir les clients à Genève, notamment au travers de tarifs de bus attractifs. La compagnie easyJet se targue elle-même de posséder des avions qui amènent des touristes d'Angleterre à destination de la France, en atterrissant à Genève.

En lien avec l'aviation d'affaires, M. Falquet estime que la mission de l'aéroport n'est plus assurée. Il explique à cet égard qu'un vol d'affaires rapporte davantage à Genève qu'un avion rempli de touristes de passage, tout en impliquant moins de nuisances. Il ajoute que l'aéroport subit un monopole d'easyJet qui représente 45% des parts de marché des passagers. Il note que le départ de la compagnie, bien qu'elle entraînerait des pertes économiques, constituerait un espace de respiration pour Genève. Il estime que les buts de l'IN 163 sont louables. Toutefois, il souligne que le fait de poser certains principes dans la constitution ne permet pas de s'assurer de leur application. Il explique que le PL 12270 contient des mesures concrètes qui sont, premièrement, de limiter à 50% la part de *low cost* dans les flux aéroportuaires et, deuxièmement, de promouvoir l'aviation d'affaires ainsi que l'aviation long-courrier.

Un commissaire PDC cite l'art. 2 al. 3 du projet de loi qui indique que « [l]a part des créneaux attribués aux vols *low cost* et aux charters ne peut excéder le 50% du trafic passagers ». Il estime que cet alinéa pose la question de la définition du *low cost*. En effet, certaines compagnies

pratiquent des coûts réduits pour certains vols, sans pour autant être qualifiées de *low cost*. Deuxièmement, l'agrément des compagnies ne dépend pas de l'aéroport, mais il est effectué par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

M. Falquet indique qu'easyJet représente 45% du marché de l'aéroport. Il explique qu'un grand nombre de compagnies possèdent une filiale dite « *low cost* ». Au vu de la situation de monopole que représente easyJet, cette compagnie constitue la cible privilégiée de ce projet de loi. Concernant la compétence fédérale des agréments, il estime qu'en cas d'une manifestation d'une volonté politique de la part de Genève, les autorités fédérales suivront.

Un commissaire PLR remarque que, dans l'*exposé des motifs*, figure la mention du développement de nouveaux vols directs, notamment en direction de l'Amérique latine. Il demande dans quelle mesure cet argument est valable, dans le cas où ces nouveaux vols ne sont pas issus de la demande. Il explique que, selon le marché, les lignes n'existent que si elles sont rentables. Il souligne que certains créneaux réservés aux vols d'affaires ne sont pas utilisés. De plus, les vols d'affaires et les vols commerciaux répondent à des calendriers différents. En effet, les premiers sont souvent réservés quelques jours à l'avance alors que les seconds doivent être disponibles plusieurs mois à l'avance pour répondre à la demande des voyageurs. Il estime à cet égard que le fait de bloquer les créneaux aux vols d'affaires péjorerait les vols commerciaux.

Le même commissaire PLR demande des précisions sur l'affirmation de M. Falquet qui indique que les vols d'affaires sont plus rentables pour l'économie cantonale que les vols commerciaux. Enfin, il partage la remarque du commissaire PDC sur la définition du *low cost*. En effet, il est possible que, pour certains vols, la compagnie SWISS affiche des coûts inférieurs à ceux qui sont pratiqués par easyJet.

Concernant les vols d'affaires, M. Falquet expose qu'à l'heure actuelle, de nombreux vols de ce type atterrissent à Zurich. Pour répondre à la question des vols qui ne seraient pas rentables, il indique que des études plus approfondies seraient nécessaires ; toutefois, cette idée a été évoquée par un professionnel du domaine. Concernant la rentabilité des vols d'affaires, M. Falquet indique que cette information vient de la présidente de Genève Aviation qui a déclaré qu'un avion d'affaires rapportait davantage à Genève qu'un avion commercial qui contient des touristes. En effet, une personne qui atterrit à Genève dans le cadre d'un vol d'affaires aura plus de chance d'effectuer des achats à Genève que des touristes se rendant à Val d'Isère. Concernant la définition du « *low cost* », il rappelle qu'easyJet représente 45% des parts de marché de l'aéroport et que certaines compagnies possèdent

une filiale dite « *low cost* ». Il suggère à la commission d'auditionner un spécialiste de l'aviation d'affaires à cet égard.

Un commissaire socialiste estime, au vu de la particularité géographique du canton de Genève, qu'il est normal que le bassin de population de l'aéroport comprenne une partie de la France. Il souligne que Genève n'est plus un hub aéroportuaire depuis que Zurich a pris ce rôle. Il explique que certaines compagnies pratiquent une politique visant à offrir des vols, en partance de Genève et transitant par Zurich avant d'atteindre leur destination finale, qui sont meilleur marché que des vols en partance de Zurich. Il explique que le vol en direction de Zurich est le 6^e vol le plus fréquent de l'aéroport de Genève. Ceci accroît les problèmes de nuisances et de pollution qui pourraient être évités facilement en utilisant le réseau ferroviaire.

Le même commissaire socialiste constate que dans l'*exposé des motifs*, il est proposé de déplacer certains vols *low cost* vers les aéroports de Chambéry et d'Annecy. Il émet des doutes quant à la volonté des passagers de se rendre dans ces aéroports plutôt que d'atterrir à Genève. De plus, il ne saisit pas dans quelle mesure une telle politique pourrait être bénéfique pour l'économie genevoise. Concernant le tourisme alpin de la région Rhône-Alpes, il note que de nombreux charters atterrissent déjà dans ces aéroports. De plus, une partie du tourisme d'hiver se pratique en Suisse, dans les cantons de Vaud et du Valais. Il note que l'art. 2 al. 2 fait mention de « *la circulation routière aux alentours* ». Il estime que cette notion n'est pas claire et craint qu'il ne s'agisse d'une attaque déguisée contre les frontaliers. Il ajoute que le fait de s'attaquer au *low cost* pose des problèmes de pertinence au vu de l'absence de caractère de « hub » de l'aéroport. En diminuant drastiquement les vols *low cost*, l'aéroport risque de manquer de vols. Enfin, il indique que d'un point de vue écologique, l'impact d'un vol d'affaires qui ne contient que quelques personnes est supérieur à celui d'un vol qui contient de nombreux passagers.

M. Falquet souligne que, dans le cadre de l'aéroport de Genève, le nombre de passagers est augmenté artificiellement en pratiquant une politique d'attraction de ces derniers dans un bassin de plus en plus grand. Il estime que les aéroports de Lyon, Annecy, Grenoble et Chambéry peuvent répondre à la demande, notamment pour les touristes qui voyagent en direction de la France. De plus, il estime que certaines destinations long-courriers peuvent être ouvertes. A cet égard, certaines nouvelles lignes en direction de l'Asie peuvent être envisagées. Concernant les nuisances occasionnées par l'aviation d'affaires, il explique que dans le cas d'un vol commercial il est utile de considérer également les nuisances dues aux déplacements, notamment en voiture, des passagers. Il rappelle que le

nombre élevé de vols *low cost* de easyJet résulte d'une volonté de la compagnie de centraliser son service à Genève afin de réduire ses coûts. Il indique que dans certains cas, des vols d'affaires doivent être annulés faute de créneaux disponibles. De plus, le fait de proposer à un vol d'affaires en direction de Genève d'atterrir à Annecy risque de créer des problèmes en termes d'image.

Un commissaire UDC, également signataire du PL 12270, souligne qu'un cinquième de la population genevoise subit des désagréments du fait de sa proximité avec l'aéroport. Deuxièmement, il indique que ce projet de loi s'inscrit en tant que contreprojet à l'initiative. Il note que l'initiative propose : 1. que l'aéroport devienne un institut de droit public, 2. que certains principes liés à la réduction des nuisances soient présents dans la constitution. Or, le PL reprend les termes de l'initiative à l'art. 2 al. 2 « *limiter au maximum le bruit, la circulation routière aux alentours ainsi que la pollution atmosphérique* » et « *dans le respect des besoins et des intérêts de sa population* ». Il indique que Genève représentait la deuxième destination européenne pour les vols d'affaires, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Il indique que les signataires de ce projet de loi souhaitent favoriser ce créneau ainsi que celui des long-courriers. Les vols *low cost* doivent être limités, car seul $\frac{1}{4}$ des personnes qui se rendent à Genève par un vol *low cost* restent dans le canton. Les autres $\frac{3}{4}$ atterrissent à Genève pour se rendre ailleurs en Suisse ou en France voisine. La compagnie easyJet est capable d'effectuer cinq rotations par jour. Cette facilité les incite à faire venir des passagers d'ailleurs pour décoller de Genève. A titre d'exemple, il est possible d'effectuer un trajet en bus Lyon-Genève pour 9 €. Il estime que le fait de limiter l'aviation *low cost* aura un impact direct sur le nombre de passagers à Genève.

Un commissaire PLR rappelle que ce projet de loi a été déposé le 21 janvier 2018, dans un contexte électoral. Il rappelle que, sur la liste UDC de l'époque, figurait un candidat proche des milieux de l'aviation d'affaires. Il constate que M. Falquet, en faisant référence à la place de l'aéroport de Genève dans l'aviation européenne, l'a comparé à celui de Hambourg comme étant le deuxième aéroport d'Allemagne. Or, le premier aéroport d'Allemagne est celui de Francfort avec plus de 60 millions de passagers, suivi de celui de Munich avec 42 millions de passagers. L'aéroport de Hambourg apparaît plus loin dans le classement des plus grands aéroports allemands. Il explique que les questions liées à la desserte aéroportuaire dépendent d'une concession fédérale en vertu de la fiche PSIA. Il explique que la limitation à 50% du trafic passagers des vols *low cost* contrevient à la compétence fédérale en la matière. Enfin, M. Falquet a fait mention de

l'aspect positif qui résulterait du départ d'easyJet de l'aéroport de Genève. Le commissaire PLR demande des précisions sur cette affirmation.

Le commissaire PLR ajoute que la destination principale des vols easyJet en partance de Genève est Londres. Il indique que cette ligne est principalement occupée par des femmes et des hommes d'affaires.

M. Falquet confirme que le départ d'easyJet représenterait un « bol d'air » pour la région genevoise.

Il ajoute que, malgré le fait que la compétence soit fédérale, la politique en matière d'agrément est discutée de concert avec le Conseil d'Etat. Concernant le contexte du dépôt du projet de loi, M. Falquet indique que ce projet de loi était prêt une année avant la période électorale. Il reconnaît que le candidat proche des milieux de l'aviation d'affaires a participé au projet de loi. Toutefois, il indique qu'il n'a en aucun cas été motivé par un intérêt personnel. En effet, 80% de son chiffre d'affaires est effectué à l'étranger. Il rappelle que le but du projet de loi est de limiter le développement de l'aéroport. En effet, les conséquences néfastes sur la santé et sur le bien-être des personnes vivant à proximité de l'aéroport doivent être prises au sérieux. De plus, il estime que la projection qui vise à augmenter le nombre de passagers à 25 millions d'ici à 2030 va à l'encontre de ce but.

Un commissaire socialiste indique que le PS salue l'intention du projet de loi, qui vise à maîtriser le développement de l'aéroport dans le but de réduire les nuisances atmosphériques. Il émet toutefois quelques doutes quant à la pertinence de réduire les vols *low cost* à 50% pour répondre à cet objectif. Il demande des précisions sur la distinction faite entre le projet de loi et l'IN 163. Il indique que cette initiative répond aux mêmes buts que le projet de loi, mais que l'UDC l'a refusée.

M. Falquet indique regretter que l'UDC ait refusé le texte de l'initiative. Il estime que l'IN 163 est excellente, mais qu'elle risque de ne pas être suffisante pour influencer la direction de l'aéroport. Un projet de loi a pour avantage de permettre la mise en place de mesures claires.

Le même commissaire socialiste indique que le projet de loi souhaite « limiter au maximum le bruit, la circulation routière aux alentours ». Il souligne que de grands travaux sont en cours aux alentours de l'aéroport comme l'élargissement de l'autoroute de contournement et la construction de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex. Cette dernière permettra l'accès à la future route des Nations, ce qui augmentera les flux de trafic en direction de l'aéroport. Le commissaire socialiste demande si, dans ce cadre, les signataires du projet de loi souhaitent prendre des mesures visant à limiter ces travaux. Enfin, il indique que le *Léman Express* permettra à l'avenir de se

rendre à l'aéroport par voie ferroviaire. Ce projet nécessite des crédits supplémentaires qui seront votés. Il demande si l'UDC serait prête à voter ces crédits de plusieurs millions de francs.

M. Falquet confirme qu'il existe une corrélation entre la création de routes et l'augmentation des nuisances. Il rappelle également que le fait d'attirer des passagers venant de loin augmente également les nuisances dues au trafic. Sur la question du soutien au développement du *Léman Express*, M. Falquet indique que l'UDC est plutôt opposée au CEVA, car elle doute qu'il génère une diminution du trafic.

Un commissaire PLR estime qu'il est nécessaire de définir dans le projet de loi ce que signifie le terme *low cost*. En effet, il peut s'agir soit de la catégorisation d'une pratique de prix bas, soit d'un modèle d'affaires à part entière. Il demande si les signataires du projet de loi s'opposent à la pratique de prix bas dans l'aviation ou s'ils pointent le modèle d'affaires *low cost*.

M. Falquet répond, concernant la définition du *low cost*, que la plupart des grandes compagnies possèdent une filiale *low cost*. Il confirme qu'il ne s'agit pas de lutter contre les prix attractifs pratiqués par certaines compagnies. Ce projet de loi soulève la question de savoir pourquoi la direction de l'aéroport a décidé de privilégier le modèle d'affaires d'easyJet. La remise en cause de cette stratégie décidée par la direction constitue le cœur de l'intention de ce projet de loi.

Le même commissaire PLR estime que le texte manque de précision sur la définition du *low cost*. Il indique que la diminution du trafic passe par le prix des billets. En effet des prix moins attractifs réduiront les incitations à prendre l'avion.

M. Falquet indique que ce projet de loi ne vise pas directement les prix, mais le modèle d'easyJet qui, il le rappelle, possède un quasi-monopole en termes de *low cost* à l'aéroport de Genève.

Un autre commissaire socialiste demande dans quelle mesure la direction sera contrainte par ce projet de loi.

M. Falquet explique qu'au vu du fait que le développement de l'aéroport est orienté autour du *low cost*, un impact sur ce dernier modifiera la politique de la direction.

Un commissaire Vert explique qu'il accueille ce projet de loi avec bienveillance. Toutefois, il rappelle que si l'IN 163 qui porte sur le même sujet est votée, elle modifiera la loi en vigueur ainsi que le projet de loi. A cet égard, il demande dans quelle mesure il est utile de discuter la teneur de ce projet de loi, sachant qu'il risque d'être modifié par l'initiative. Il estime que l'al. 2 tend à réduire l'aéroport à sa dimension cantonale. Il demande si les

signataires souhaitent modifier le statut de l'aéroport international. Il rappelle à cet égard que l'aéroport rend service non seulement au canton, mais également à la région. Quant à l'al. 3, il se trouve en dehors du champ d'application, considérant d'une part que le terme « *low cost* » est mal défini et d'autre part que le choix de la répartition des vols découle d'une compétence fédérale. Il constate que le projet de loi fait uniquement mention des vols d'affaires et des vols long-courriers. Il souligne que les vols moyen-courriers ne sont pas mentionnés, alors qu'ils constituent une large partie des vols de l'aéroport de Genève. Il demande si l'absence de cette mention découle d'un oubli de la part des signataires ou s'il s'agit d'une volonté d'écarter ce type de vols. Enfin, il rappelle sa question initiale de savoir si, dans le contexte de la présence d'une initiative constitutionnelle sur le même sujet, un tel projet de loi est la bonne méthode pour atteindre le but visé.

M. Falquet explique que l'initiative ne permettra pas de modifier la stratégie de développement de l'aéroport. Il indique que, sans règlement clair, les principes inscrits dans la constitution peuvent être contournés. A titre d'exemple, il estime que, dans le but de réduire la pollution, la direction de l'aéroport pourrait investir dans de plus gros avions. Il rappelle que le seul but du projet de loi est de limiter le développement de l'aéroport. Il estime que les dispositions constitutionnelles ne sont pas en mesure de modifier les actions de la direction de l'aéroport.

Un commissaire PLR demande si les signataires du projet de loi ont consulté un juriste afin d'établir la conformité du texte avec le droit fédéral. Il indique que le chiffre de 25 millions de passagers pour 2030 résulte d'une volonté de l'OFAC, qui demande à l'aéroport de Genève de se structurer dans l'éventualité de pouvoir accueillir jusqu'à 25 millions de passagers. Il rappelle que M. Falquet a fait référence à la volonté de l'aéroport de maximiser ses gains de redevances. Il explique que les redevances aéroportuaires constituent 50% du revenu de l'aéroport. Sur les 466 millions de francs de redevances aéroportuaires, 44 millions, soit moins de 10%, concernent les redevances d'atterrissage. De plus, les redevances des passagers s'élèvent à 200 millions de francs. Il explique que le nombre de passagers dépend des tarifs pratiqués par les compagnies. Il demande dans quelle mesure un projet de loi est capable de modifier les grilles tarifaires, compte tenu de la liberté de commerce.

M. Falquet estime que la question à se poser est de savoir pourquoi easyJet a été privilégiée. Il rappelle que la compagnie possède 45% des parts de marché de l'aéroport. Concernant le modèle d'affaires, il explique que

certaines compagnies répondent au modèle *low cost* et que d'autres possèdent des filiales *low cost*.

M. Falquet ajoute qu'un avocat a eu l'occasion de participer à la rédaction du projet.

Un commissaire UDC explique que son parti s'est prononcé unanimement contre l'IN 163. Le PL 12270 vise à agir en tant que contreprojet à l'initiative. Pour lui, il faut se focaliser sur la volonté d'attribuer 50% de *slots* aux vols d'affaires et aux vols long-courriers. A cet égard, la définition du *low cost* peut être discutée a posteriori. Le fait de se pencher sur les vols d'affaires et les vols long-courriers découle d'une analyse qui établit que $\frac{3}{4}$ des passagers de l'aéroport (35 000-40 000 personnes par jour) ne possèdent aucun lien avec Genève. Il explique que, lors des pics de fréquentation, il s'agit de 250 000 personnes par jour. Cela représente près de 50% de la population genevoise. Ce flux de passagers crée notamment un impact sur les infrastructures routières. Il rappelle que ce projet de loi contient des propositions qui visent à répondre à ce constat qu'il estime clair et précis.

Une commissaire Verte constate que l'*exposé des motifs* relève l'opacité des prises de décisions de la part de la direction. Elle demande dans quelle mesure ce projet de loi est capable d'influencer la direction vers plus de transparence.

M. Falquet estime qu'un changement de direction est nécessaire. Il doute que la direction actuelle, qui a donné un accès privilégié à easyJet et dont la présidente est issue du marketing, puisse modifier sa stratégie de développement.

Un commissaire PDC indique que la faveur qui a été donnée à easyJet résulte d'un besoin qui découle du vide laissé par la faillite de Swissair. Il rappelle que, dans un premier temps, l'établissement de la compagnie anglo-saxonne à Genève a été bienvenu.

Discussion en commission et votes

Un commissaire UDC rappelle que la base du projet de loi vise à réduire le développement de l'aéroport de Genève en limitant l'aviation *low cost* tout en s'assurant que 50% du trafic soit dévolu à l'aviation d'affaires et à l'aviation long-courrier.

Un commissaire PDC estime que le projet de loi possède de nombreuses lacunes et qu'il est inapplicable en raison notamment des problèmes liés à la compétence fédérale en la matière.

Un commissaire Vert explique ne pas avoir d'objection sur le fait de voter l'entrée en matière du projet de loi. Il rappelle que le texte vise à réduire la part de *low cost* et à augmenter la part de vols long-courriers et de vols d'affaires. Il explique que le rôle de la loi n'est pas de régir ces éléments. Il estime que le débat doit se concentrer autour de l'IN 163.

Un commissaire socialiste relève le manque de clarté du projet de loi. Il estime que le texte soulève de nombreuses questions, notamment sur les modifications de l'al. 2. Il souligne que le cœur du projet de loi se trouve dans l'al. 3. Toutefois, il doute que cette règle soit en mesure d'atteindre son but de protection de l'environnement. Il indique que le groupe socialiste s'abstiendra sur l'entrée en matière.

Un commissaire PLR indique que, en plus des problèmes d'incompatibilité qu'il soulève, le fait d'établir des quotas aura pour conséquence de devoir diminuer le nombre de vols commerciaux en cas de diminution des vols d'affaires.

Un commissaire Vert souligne que le statut international de l'aéroport découle d'une convention signée entre la Suisse et la France en 1956. Il n'est donc pas possible d'en modifier les buts au travers d'un projet de loi cantonal. Il rappelle que le groupe des Verts est prêt à voter sur l'entrée en matière de ce projet de loi.

La présidente indique que le groupe EAG est défavorable au projet de loi, en raison notamment de son manque de précision ainsi que de l'appauvrissement de l'al. 2. A cet égard, elle note que le projet de loi omet la dimension internationale du canton de Genève. Elle estime que le projet de loi en tant que contreprojet à l'IN 163 n'est pas convaincant. Elle souligne que le groupe EAG est favorable à l'initiative IN 163.

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 12270 :

Pour : 2 (1 UDC, 1 MCG)

Contre : 9 (1 EAG, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR)

Abstentions : 2 (2 S)

L'entrée en matière du PL 12270-A est refusée.

Au vu de ce qui précède, la majorité de la commission vous invite à refuser l'entrée en matière du PL 12270-A.

Projet de loi (12270-A)

modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25) (A eux les vacances, à nous les nuisances : reprenons possession de notre aéroport pour notre économie et pour notre population !)

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 2 Mission (nouvelle teneur)

¹ L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations en offrant, au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs.

² Son activité doit concourir au développement de la vie économique du canton dans le respect des besoins et des intérêts de sa population et limiter au maximum le bruit, la circulation routière aux alentours ainsi que la pollution atmosphérique.

³ L'établissement favorise une offre diversifiée de long-courriers ainsi que l'aviation d'affaires. La part des créneaux attribués aux vols low cost et aux charters ne peut excéder le 50% du trafic passagers. La transparence est garantie.

⁴ Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Date de dépôt : 4 janvier 2019

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. André Pfeffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'Aéroport international de Genève connaît, depuis le début de ce siècle, un développement très important. Notre aéroport avait des vols directs avec 5 continents et un nombre annuel de 7,6 millions de passagers.

Après la faillite de Swissair, Genève a favorisé le modèle « low coast ». Le tapis rouge a été déroulé au nouvel arrivant et les Genevois s'y sont encoublés !

En 2017, les destinations intercontinentales ont drastiquement diminué et le nombre de passages annuels a atteint 17,3 millions. Durant cette année, l'augmentation des passagers a été de 768 000, soit $1\frac{1}{2} \times$ la population du canton de Genève.

L'évolution est quantitative et, malheureusement, pas qualitative !

Un réseau dense et multiple, à condition que les destinations soient rentables pour le canton et de qualité, constitue certes un avantage majeur pour l'économie, la Genève Internationale, le tourisme, etc.

Mais le modèle de développement de notre aéroport est inquiétant !

Durant cette année 2017 :

- Seulement 25% des passagers « outgoing » (qui ont quitté Genève) avaient un lien avec notre canton et, seulement, 40% des passagers « ingoing » avaient un lien avec notre canton !
- L'aéroport de Lyon (zone de chalandage 4 à 5 fois supérieure, 2 pistes et relié à tous les continents !) avait seulement 9,7 millions de passagers. Presque deux fois moins que Genève ! Une partie des passagers lyonnais pour les LOW COAST sont transférés de Lyon à Genève par bus pour le prix de 9 euros par personne !
- Des vols « charters » pour les stations de ski des Alpes françaises n'apportent aucun profit ou gain pour notre canton !

- Lors des journées de forte affluence, il y a jusqu'à 150 000 passagers par jour à l'aéroport de Genève. De ce nombre, il y a plus 100 000 passagers qui n'ont aucun lien avec notre canton !
- En 2030, il devrait y avoir 25 millions de passagers par année, soit, lors de forte affluence, 200 000 à 250 000 passagers par jour qui n'ont aucun lien avec Genève !
- Les infrastructures à proximité de l'aéroport sont saturées. Les axes routiers sont encombrés. Les accès aux commerces, à Palexpo, à l'Arena, etc. sont difficiles.
- La qualité et l'accueil de notre aéroport sont jugés, par des experts internationaux, comme catastrophiques et indignes pour la Genève Internationale. Dans un classement international, l'aéroport de Zurich figure au 3^e rang et celui de Genève y est au 50^e !

Le titre de notre projet de loi, soit « A eux les vacances, à nous les nuisances » représente la réalité...

Ce projet de loi devait être une alternative à l'IN 163. L'objectif de ce texte est de modifier le modèle de fonctionnement de notre aéroport.

Notre souhait est de favoriser les vols long-courriers et l'aviation d'affaires au détriment du tourisme de masse, dont une grande majorité des passagers « n'ont aucun lien avec Genève ou avec notre économie » !

Les vols intercontinentaux et l'aviation d'affaires sont beaucoup plus profitables pour notre économie, notre tourisme et la Genève Internationale.

Le développement de notre aéroport serait basé sur les besoins et nos intérêts. Les Genevoises et Genevois en profiteraient aussi, surtout les riverains qui représentent 1/5^e de notre population.

Le modèle proposé est l'inverse de l'expansion ou plutôt c'est la « fuite en avant » que nous connaissons actuellement.

Pour les raisons évoquées, le rapporteur de minorité vous recommande d'accepter ce projet de loi.