

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 24 février 2021

Projet de loi

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 Modifications

La loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 (LAIH –
H 3 25), est modifiée comme suit :

Art. 1, al. 1 (nouvelle teneur)

Etablissement

¹ La gestion et l'exploitation de l'aéroport sont confiées, dans les limites de la
concession fédérale, à un établissement de droit public appelé « Aéroport
international de Genève » (ci-après : l'établissement).

Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau)

¹ Le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais
d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans.

² La convention d'objectifs doit permettre à l'établissement d'adapter son
infrastructure à l'évolution de l'aéronautique en garantissant la sécurité et une
pesée des intérêts adéquate vis-à-vis des politiques publiques connexes,
notamment la protection de l'environnement, de la santé et de l'emploi ainsi
que l'aménagement du territoire.

Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)

L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans
le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)
adopté par le Conseil fédéral, tant sur le plan conceptuel général à tous les
aéroports, que sur le plan opérationnel qui lui est propre.

Chapitre II Gestion et stratégie (nouvelle teneur)

Art. 13, lettre f (abrogée, les lettres g à j anciennes devenant les lettres f à i)

Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)

¹ Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long termes. Le Conseil d'Etat, après les avoir approuvés, les transmet sous forme d'un rapport au Grand Conseil qui se prononce par voie de résolution dans un délai de 3 mois.

² Les 2 documents visés à l'alinéa 1 présentent notamment les défis et enjeux pour la période considérée, le plan de maintien des installations et des infrastructures ainsi que leur amélioration, l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique.

Chapitre III Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (nouvelle teneur)

Art. 22 (nouvelle teneur)

¹ Il est institué une commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendant du Conseil d'Etat.

² Sauf disposition contraire de la présente loi, la loi sur les commissions officielles, du 18 septembre 2009, est applicable.

Art. 23 (nouvelle teneur)

¹ La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines et leur population, les associations dont l'activité est en lien avec des politiques publiques connexes à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien.

² La commission consultative traite des questions relatives aux impacts environnementaux et territoriaux liées à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, la qualité de l'air et la desserte terrestre, et formule tout avis et proposition au Conseil d'Etat.

³ La commission consultative assure un traitement équilibré des intérêts des parties prenantes de l'ensemble de la région franco-suisse concernée et veille à ce que l'établissement tienne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement, conformément à l'article 2 de la présente loi et à la convention d'objectifs.

⁴ La commission consultative donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport.

⁵ La commission consultative préavise la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes, visé à l'article 18, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte.

Art. 24 (nouvelle teneur)

¹ La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire ou survolant le canton.

² La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en septembre, de l'évolution des courbes de bruit de la plateforme aéroportuaire et des éventuelles mesures prises par l'établissement dans le cadre de ses obligations relevant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique et de la convention d'objectifs.

³ Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination Switzerland, sous réserve de changements ultérieurs.

Art. 25 (nouvelle teneur)

¹ La commission consultative se compose :

- a) du conseiller d'Etat chargé de l'établissement, ou en son absence, d'un haut fonctionnaire désigné par lui;
- b) de 6 représentants actifs au sein des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, proposés par l'Association des communes genevoises;
- c) de 2 représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex;
- d) d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français;

- e) de 2 représentants des associations de protection de l'environnement;
- f) de 2 représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire;
- g) d'un représentant des associations économiques;
- h) d'un représentant des services de la navigation aérienne;
- i) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire;
- j) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne);
- k) d'un représentant de l'aviation générale;
- l) d'un architecte ou ingénieur acousticien.

² Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voix consultative :

- a) le directeur général de l'établissement et le chef de service chargé des questions d'environnement;
- b) 1 représentant du département chargé des infrastructures;
- c) 1 représentant du département chargé de l'aménagement;
- d) 1 représentant du département chargé de l'environnement.

³ La commission consultative est présidée par le conseiller d'Etat chargé de l'établissement ou, en son absence, par un haut fonctionnaire désigné par lui.

⁴ Les membres indiqués à l'alinéa 1, lettres b à l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressés.

Art. 43 Disposition transitoire (nouveau)

Modification du ... (à compléter)

La stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes de l'établissement doivent, pour la première fois, être approuvés par le Conseil d'Etat et transmis au Grand Conseil afin qu'il se prononce par voie de résolution, lors de la législature qui suit l'entrée en vigueur de la modification du ... (*à compléter*).

Art. 2 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

Le 24 novembre 2019, la population genevoise a accepté l'initiative populaire 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport », introduisant dans la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012 (Cst-GE; rs/GE A 2 00), un nouvel article 191A, intitulé « Trafic aérien » relatif à l'Aéroport international de Genève (ci-après : AIG). Le texte de cette disposition constitutionnelle, entrée en vigueur le 21 décembre 2019, est le suivant :

Art. 191A Trafic aérien

¹ L'Aéroport international de Genève est un établissement de droit public.

² Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat tient compte du caractère urbain de l'aéroport et recherche un équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement.

³ L'Etat prend en particulier toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre et pour mettre en œuvre les principes d'accomplissement des tâches publiques, définies dans la présente constitution, de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et de promotion de la santé.

⁴ L'Aéroport international de Genève rend compte aux autorités cantonales et communales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés puis mis en œuvre au regard du cadre et des limites définis par la Confédération. Il soumet en particulier régulièrement au Grand Conseil pour approbation un rapport relatif aux actions entreprises et principaux objectifs à moyen et long terme.

Le présent projet de loi a pour but de modifier la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 (LAIG; rs/GE H 3 25), en mettant en œuvre le nouvel article constitutionnel afin de répondre clairement aux attentes de la population quant à la qualité de vie aux alentours de la plateforme aéroportuaire, à la diminution des nuisances tant sonores qu'atmosphériques et à la participation de la population dans les choix liés à

l'utilisation de cette plateforme. La concession d'exploitation de la plateforme aéroportuaire étant accordée par la Confédération, le présent projet de loi s'emploie à ne pas perdre de vue le cadre légal supérieur abondant, en majorité fédéral, auquel l'établissement est soumis, notamment en termes de mesures de protection de l'environnement et de la santé.

Il repose sur le respect de la volonté populaire allié à celui de la garantie de l'autonomie de l'établissement public et s'articule notamment autour des axes suivants :

1. La convention d'objectifs signée entre la République et canton de Genève (ci-après : l'Etat) et l'AIG

L'article 7 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 (LOIDP; rs/GE A 2 24), mentionne les conventions d'objectifs parmi les instruments fixant les objectifs stratégiques des institutions de droit public.

Le présent projet de loi introduit expressément dans la LAIG la convention d'objectifs signée entre la République et canton de Genève et l'AIG, consacrant ainsi la portée contraignante des objectifs fixés par cet acte.

La convention d'objectifs liant l'Etat et l'AIG approuvée par le Conseil d'Etat retranscrit les objectifs primordiaux pour tous les acteurs concernés, y compris le renforcement de la collaboration avec les communes et les associations de riverains, en termes de protection de l'environnement et de diminution des nuisances quelles qu'elles soient, et prévoit plusieurs mesures concrètes.

2. Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après : PSIA)

L'adoption le 14 novembre 2018 du PSIA par le Conseil fédéral entraîne des changements importants dans le développement de la plateforme aéroportuaire à l'horizon 2030. Ses conditions d'exploitation sont désormais étroitement dépendantes de ce nouvel outil de planification, fruit d'une collaboration intense entre le canton, la population impliquée dans le débat, l'AIG lui-même et la Confédération.

Pour mémoire, le PSIA est constitué de deux parties : sa partie opérationnelle fixe de manière contraignante les conditions générales d'exploitation propres à l'AIG, l'exposition au bruit, la protection de la nature et du paysage, et décrit également les impacts sur le territoire et l'environnement au sens large, alors que sa partie conceptuelle présente les objectifs et exigences à caractère général concernant les installations de l'aviation civile suisse, et donc pas seulement l'AIG.

Le présent projet de loi permet désormais d'ancrer le PSIA dans la loi cantonale dédiée à l'AIG. L'importance de cet outil devait être soulignée dans la LAIG, ce que le présent projet de loi propose de faire.

3. L'introduction du principe de validation cantonale régulière de la stratégie et du plan d'affaires de l'établissement à moyen et long termes

Conformément à l'article 191A, alinéa 4 Cst-GE, le présent projet ancre dans la loi une nouvelle compétence du Grand Conseil lui permettant de se prononcer sur la stratégie et le plan d'affaires de l'AIG à moyen et long termes, après approbation par le Conseil d'Etat. L'enjeu ici est de permettre un débat parlementaire sur des documents essentiels à l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire. Les documents susmentionnés porteront notamment sur les nuisances dues au trafic aérien, telles que le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que sur le maintien des infrastructures et de la qualité des prestations fournies.

4. L'évolution du rôle de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (ci-après : CCLNTA) en commission officielle ainsi que l'adaptation de son nom et de sa composition

Le présent projet de loi transforme la CCLNTA en commission officielle, impliquant son rattachement direct au Conseil d'Etat et non plus au conseil d'administration de l'AIG. Son but est également précisé, notamment en ce qui concerne les impacts environnementaux et territoriaux de l'exploitation de la plateforme sur le territoire franco-suisse. Le nom de la CCLNTA est revu pour accompagner le renforcement de son rôle : la CCLNTA devient la commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (ci-après : CCAEPA). La composition de la CCAEPA est revue en intégrant le conseiller d'Etat chargé de l'AIG, une représentation plus large des communes impactées par le bruit, ainsi que des autorités françaises, des représentants des associations des riverains, des milieux de protection de l'environnement, des milieux économiques, et des professionnels de l'aviation et des problématiques connexes à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire. Cette refonte de la composition de la commission permet une meilleure représentativité de tous les milieux.

Le présent projet de loi permet de renforcer les mécanismes de monitoring du bruit généré par la plateforme aéroportuaire en complétant la LAIG afin de spécifier l'obligation de procéder au suivi annuel nécessaire, en

réglant notamment la question des compétences à ce sujet et en veillant à régler la relation entre ce suivi et les compétences de la CCAEPA, soit l'ancienne CCLNTA déjà instituée par les articles 22 et suivants LAIG.

Ainsi, le nouvel alinéa 2 de l'article 24 prévoit que la CCAEPA doit être informée chaque année de l'évolution des courbes de bruit de la plateforme aéroportuaire et des éventuelles mesures prises par l'AIG conformément à ses obligations découlant du PSIA et de la convention d'objectifs. Au surplus, le nouvel alinéa 3 de l'article 24 impose à l'AIG d'informer la CCAEPA, deux fois par année, du nombre de créneaux attribués par l'organisme compétent.

Une consultation des milieux intéressés a eu lieu (associations des riverains, associations économiques, partis politiques, Association des communes genevoises, Pôle métropolitain du Genevois français, AIG, Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)) afin d'apprécier la réception du présent projet de loi auprès desdits milieux. Cette consultation a mis en lumière des retours majoritairement favorables, avec cependant quelques réserves résumées ci-dessous.

Plusieurs participants à la consultation souhaitent que la convention d'objectifs puisse être soumise au Grand Conseil. Si les contrats de prestations ou les conventions d'objectifs assortis de flux financiers pour l'Etat passent par le parlement, les conventions d'objectifs ne prévoyant pas de décaissement de la part de l'Etat ne nécessitent pas de validation par le Grand Conseil.

Le souhait d'une définition plus large du cadre de la convention d'objectifs a été également manifesté par plusieurs associations. L'article 5, alinéa 2, a donc été revu pour intégrer les composantes de protection de la santé et de l'emploi, en lien avec l'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

Une compétence de préavis a été conférée à la CCAEPA dans le cadre de la transmission de la stratégie et du plan d'affaires à moyen et long termes. Ainsi les documents transmis aux autorités cantonales seront accompagnés d'une appréciation de la CCAEPA afin d'enrichir les débats parlementaires lors de leur traitement. La transparence des travaux de la CCAEPA a également fait l'objet de plusieurs retours; toutefois, la loi sur les commissions officielles, du 18 septembre 2009 (LCOF; rs/GE A 2 20), prévoit déjà un mécanisme de rapport annuel transmis au Conseil d'Etat, puis rendu public.

Finalement, si le nom de la CCLNTA a été changé suite aux retours des milieux intéressés, sa composition a également été revue suite à la consultation en renforçant notamment la représentation des associations des riverains et des milieux économiques.

Le présent projet de loi tient compte partiellement des remarques formulées.

5. Commentaires article par article

Article 1 Principe

La modification de l'alinéa 1 est de nature purement formelle (ajout de l'indication (ci-après : l'établissement).

Article 5 Convention d'objectifs

Cette nouvelle disposition vise à ancrer dans la loi spécifique à l'AIG la convention d'objectifs passée entre la République et canton de Genève et l'AIG au début de chaque législature.

L'alinéa 2 vise à insister sur la pesée des intérêts à opérer lors de l'accomplissement de sa mission par l'AIG, en particulier concernant le poids à donner à la protection de l'environnement, de la santé, de l'emploi et à la diminution des nuisances, quelles qu'elles soient.

Article 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Le PSIA est désormais ancré dans la loi cantonale dédiée à l'AIG et non plus seulement mentionné dans des lois fédérales. Cet instrument contraignant d'aménagement du territoire est placé au cœur des réflexions relatives au développement en lien avec l'AIG et avec les politiques publiques concernées par le trafic aérien. Il est fait mention des deux parties composant le PSIA : en premier lieu, le volet conceptuel qui présente les objectifs et exigences à caractère général concernant les installations de l'aviation civile suisse et qui définit le réseau des aérodromes en précisant l'emplacement et la fonction de chacun d'eux. En second lieu, le volet opérationnel qui précise les exigences propres à chaque installation découlant de la partie conceptuelle. Chaque fiche définit de manière contraignante les conditions générales de l'exploitation, le périmètre d'aérodrome, l'exposition au bruit, l'aire de limitation d'obstacle, la protection de la nature ainsi que l'équipement. L'importance évidente de cet outil devait être soulignée dans la LAIG, ce que le présent projet de loi propose de faire.

Article 13 Attributions

Jusqu'alors, le conseil d'administration de l'AIG adoptait chaque année le rapport de la CCLNTA. Désormais, la CCAEPA transmettra son rapport directement au Conseil d'Etat, en tant que commission officielle. Le Conseil

d'Etat rendra le document public, conformément à la LCOF. Dès lors, il est nécessaire de supprimer la lettre f de cet article.

Article 18 *Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil*

Un renforcement de la gouvernance démocratique de l'AIG est attendu. Cette nouvelle disposition traduit la volonté de la population de voir attribuer au Grand Conseil un droit de regard sur les mesures prises et envisagées par l'AIG, à moyen et long termes.

Dans cette optique, l'AIG devra, au minimum tous les 5 ans, présenter son plan d'affaires ainsi que sa stratégie à moyen et long termes, afin que le Grand Conseil puisse se prononcer, sous forme de résolution. Une information détaillée sera ainsi communiquée, tant sur les grands enjeux passés et à venir que sur l'adaptation de la plateforme aéroportuaire aux aléas de l'activité et au cadre contraignant posé par le PSIA.

Une ultime précision doit être faite concernant les redevances aéroportuaires. Celles-ci sont négociées avec les compagnies aériennes, sous le contrôle de l'OFAC, selon la législation fédérale. L'établissement indiquera donc, dans son plan de développement, si une modification de celles-ci est envisagée par la Confédération ou non.

Article 22 *Principe*

La CCLNTA devient la CCAEPA. Elle n'est plus rattachée au conseil d'administration de l'AIG mais au Conseil d'Etat; elle devient dès lors une commission officielle, rattachée plus particulièrement au département de tutelle de l'AIG et soumise à la LCOF.

Article 23 *Buts en général*

Le rôle de la CCAEPA est élargi, notamment dans ses tâches de concertation : celles-ci sont étendues aux populations riveraines, ainsi qu'à toutes les associations actives dans le cadre de problématiques connexes à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire (environnementales, riveraines et économiques). Il est ajouté à l'alinéa 1 la mention d'un acteur supplémentaire au sein de la CCAEPA, à savoir les contrôleurs aériens, sans lesquels l'activité aéroportuaire serait impossible. Il s'agit avant tout de formaliser ce qui existe actuellement, puisque les contrôleurs aériens participent déjà aux travaux de la CCLNTA.

Les alinéas 2 et 3 donnent une énumération beaucoup plus détaillée des questions traitées par la commission et de son mode de fonctionnement. Son rôle actif de facilitateur dans la communication franco-suisse, de messenger et

de conseil tant auprès des autorités que des acteurs de la plateforme est également souligné dans ces alinéas.

De l'article précédent découle le fait que la CCAEPA transmettra désormais son rapport non plus au conseil d'administration de l'AIG mais au Conseil d'Etat, puisqu'elle devient une commission officielle comme prévu par la nouvelle teneur de l'article 22. L'alinéa 5 prévoit ce changement. Ce rapport sera public. L'alinéa 5 confère en outre une compétence de préavis sur la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes. Ce préavis n'est pas contraignant. Il a pour objectif d'enrichir les travaux parlementaires sur les 2 documents à adopter.

Article 24 *Lutte contre le bruit*

Pour rappel, le cadastre du bruit des avions en vigueur a été validé par la Confédération en mars 2009 et se base sur des données du trafic de l'année 2000. Malgré son obsolescence, ce cadastre est encore utilisé pour les procédures cantonales d'autorisations de construire et d'aménagement du territoire, conformément aux dispositions de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41), dans l'attente de l'adoption des nouvelles courbes de bruit par l'OFAC. Depuis l'enquête publique de la Confédération sur les nouvelles courbes de bruit (futur bruit admissible), le canton prend toutefois en compte ces nouvelles courbes dans ses analyses sur les procédures cantonales d'autorisations de construire et d'aménagement du territoire.

La publication des nouvelles courbes de bruit montrant une extension géographique plus importante que le bruit admissible en vigueur datant de 20 ans entraîne la survenance d'un état transitoire délicat pour le canton. Même si le bruit admissible doit montrer une certaine stabilité dans le temps pour garantir la solidité juridique des décisions de l'Etat, il est donc important pour l'avenir de surveiller annuellement l'évolution de l'exposition au bruit dans le périmètre aéroportuaire, afin d'être en conformité avec le droit supérieur et d'assurer le suivi de l'objectif PSIA.

Dans le détail, le dispositif de monitoring du bruit se base sur les courbes de bruit calculées annuellement par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (EMPA), sur la base des vols réellement effectués dans l'année écoulée, et leur comparaison aux courbes « plafond 2019 » et « cible 2030 ». Cette comparaison détermine la « trajectoire bruit » de l'AIG, qui doit tendre vers la courbe « cible 2030 ». Il convient donc de demander à l'AIG d'effectuer chaque année un état des lieux de l'exposition au bruit des avions en faisant calculer à l'EMPA les courbes de bruit et à les partager avec le canton.

Conformément aux engagements déjà pris par le Conseil d'Etat envers les communes, il sera nécessaire de rendre ces courbes de bruit publiques. Selon les résultats, le Conseil d'Etat pourra réagir envers la direction de l'aéroport et l'OFAC en invoquant la convention d'objectifs.

S'agissant de l'alinéa 3, l'organe Slot Coordination Switzerland (SCS) est une entité légalement indépendante basée à Zurich et chargée d'attribuer les slots aux compagnies aériennes. L'AIG intervient en qualité de membre du comité de coordination de SCS (rôle de conseil), sans disposer d'aucun pouvoir décisionnel. L'information que fournit l'AIG est limitée au nombre de créneaux disponibles par heure, mais ne contient aucune information au sujet des compagnies, la décision de répartition des slots par compagnie ne relevant pas de sa compétence. L'information est transmise deux fois par année (rapports de début de saison été et hiver), information donnée sous réserve de changements ultérieurs. Ces informations sont accessibles au public sur diverses plateformes informatiques, mais il est important que la CCAEPA en ait connaissance de manière certaine.

Par ailleurs, vu la suppression de l'ordonnance fédérale sur la navigation aérienne, du 14 novembre 1973 (ONA), la référence à l'article 93 de cette ordonnance n'a plus lieu d'être dans la LAIG et doit être supprimée.

Article 25 Composition

La composition de la CCAEPA est revue par rapport à celle de la CCLNTA. Le conseiller d'Etat chargé de l'AIG se voit conférer un siège dans la commission consultative dont il devient président. La CCAEPA est renforcée pour les représentants des communes françaises, notamment par l'introduction du Pôle métropolitain du Genevois français, lequel est formé de 8 communautés de communes et d'agglomérations situées autour de Genève. Côté genevois, ce ne sont plus 5, mais 6 représentants actifs au sein des communes sises dans les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire qui sont membres de la commission. Il est laissé à l'Association des communes genevoises le soin de déterminer les représentants des communes concernées, lesquels devront faire partie de l'exécutif communal de chaque commune désignée, et représenter dans une large mesure la population touchée. Il ressortait en effet de l'IN 163 la volonté d'une plus grande implication des autorités communales, particulièrement en termes de protection de la population et de lutte contre les nuisances. Cette volonté populaire se voit aussi retranscrite par l'introduction de 2 représentants des associations des riverains de l'AIG ainsi que d'un représentant des milieux économiques qui siègeront aux côtés des professionnels de la plateforme aéroportuaire. Les collaborateurs de l'administration cantonale et de l'AIG

assistent désormais aux séances de la CCAEPA mais sans en être formellement membres.

Le mécanisme de nomination actuel des membres reste en vigueur.

Article 43 Disposition transitoire

La disposition transitoire proposée permet de préciser temporellement le processus d'adoption de la stratégie et du plan d'affaires à moyen et long termes suite à l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

Pour conclure, si la volonté populaire exprimée lors de la votation du 24 novembre 2019 sur l'IN 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport » a témoigné à juste titre d'une préoccupation quant aux nuisances potentielles générées par un développement démesuré de la plateforme aéroportuaire, il convient de rappeler le rôle fondamental joué par l'AIG pour le rayonnement de Genève et de sa région. La crise de la COVID-19 et son impact sur la réduction du trafic aérien soulignent par ailleurs la fragilité de cette plateforme, indispensable à la vitalité économique du canton et à l'essor de la Genève internationale. Le présent projet de loi entend par conséquent faire la difficile synthèse entre un développement maîtrisé et une souplesse nécessaire à l'exploitation efficiente de la plateforme.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexe :

Tableau synoptique

Tableau comparatif du projet de modification de la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25 - LAIG)

Loi actuelle	Projet de modification	Commentaires
<p>Art. 1 Principe <i>Etablissement</i></p> <p>¹ La gestion et l'exploitation de l'aéroport sont confiées, dans les limites de la concession fédérale, à un établissement de droit public appelé « Aéroport international de Genève ».</p>	<p>Art. 1, al. 1 (nouvelle teneur) <i>Etablissement</i></p> <p>¹ La gestion et l'exploitation de l'aéroport sont confiées, dans les limites de la concession fédérale, à un établissement de droit public appelé « Aéroport international de Genève » (ci-après : l'établissement).</p>	<p>Modification purement formelle : ajout de ci-après : l'établissement</p>
<p>Art. 5 (inexistant)</p>	<p>Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau)</p> <p>¹ Le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans.</p> <p>² La convention d'objectifs doit permettre à l'établissement d'adapter son infrastructure à l'évolution de l'aéronautique en garantissant la sécurité et une pesée des intérêts adéquate vis-à-vis des politiques publiques connexes, notamment la protection de l'environnement, de la santé et de l'emploi ainsi que l'aménagement du territoire.</p>	<p>Cette nouvelle disposition vise à ancrer dans la loi spécifique à l'établissement la convention d'objectifs passée entre la République et canton de Genève et l'AIG au début de chaque législature.</p> <p>L'alinéa 2 vise à insister sur la pesée des intérêts à opérer lors de l'accomplissement de sa mission par l'AIG, en particulier concernant le poids à donner à la protection de l'environnement, de la santé, de l'emploi et à la diminution des nuisances quelles qu'elles soient.</p>
<p>Art. 5A (inexistant)</p>	<p>Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)</p> <p>L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) adopté par le Conseil fédéral, tant sur le plan conceptuel général à tous les aéroports, que sur le plan</p>	<p>Le PSIA est désormais ancré dans la loi cantonale dédiée à l'AIG et non plus seulement mentionné dans des lois fédérales. Cet instrument contraignant d'aménagement du territoire est placé au cœur des réflexions relatives au développement en lien avec l'AIG et avec les politiques publiques concernées par le trafic aérien. Il est fait mention des deux parties composant le PSIA : en premier lieu, le</p>

	opérationnel qui lui est propre.	volet conceptuel qui présente les objectifs et exigences à caractère général concernant les installations de l'aviation civile suisse et qui définit le réseau des aérodrômes en précisant l'emplacement et la fonction de chacun d'eux. En second lieu, le volet opérationnel qui précise les exigences propres à chaque installation découlant de la partie conceptuelle. Chaque fiche définit de manière contraignante les conditions générales de l'exploitation, le périmètre d'aérodrome, l'exposition au bruit, l'aire de limitation d'obstacle, la protection de la nature ainsi que l'équipement. L'importance évidente de cet outil devait être soulignée dans la LAIG, ce que le présent projet de loi propose de faire.
<p>Chapitre II Gestion</p> <p>Art. 13 Attributions En plus des attributions confiées par la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017, le conseil d'administration a les compétences suivantes :</p> <p>...</p> <p>f) il adopte, chaque année, le rapport de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien et le transmet au Conseil d'Etat.</p>	<p>Chapitre II Gestion et stratégie (nouveau teneur)</p> <p>Art. 13, lettre f (abrogée)</p>	<p>Jusqu'alors, le Conseil d'administration de l'AIG adoptait chaque année le rapport de la CCLNTA. Désormais, la CCAEPA transmettra directement son rapport au Conseil d'Etat, puisqu'elle devient une commission officielle. Dès lors, il est nécessaire de supprimer la lettre f de cet article.</p>
<p>Art. 18 (inexistant)</p>	<p>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau) 1 Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen terme. Le Conseil d'Etat,</p>	<p>Un renforcement de la gouvernance démocratique de l'AIG est attendu. Cette nouvelle disposition traduit la volonté de la population de voir attribuer au Grand Conseil un droit de regard sur les mesures prises et</p>

	<p>après les avoir approuvés, les transmet sous forme d'un rapport au Grand Conseil qui se prononce par voie de résolution dans un délai de 3 mois.</p> <p>² Les deux documents visés à l'alinéa 1 présentent notamment les défis et enjeux pour la période considérée, le plan de maintien des installations et des infrastructures ainsi que leur amélioration, l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le PSIA.</p>	<p>envisagées par l'AIG, à moyen et long terme.</p> <p>Dans cette optique, l'AIG devra, au minimum tous les cinq ans, présenter son plan d'affaires ainsi que sa stratégie à moyen et long terme, afin que le Grand Conseil puisse se prononcer, sous forme de résolution. Une information détaillée sera ainsi communiquée, tant sur les grands enjeux passés et à venir que sur l'adaptation de la plateforme aéroportuaire aux aléas de l'activité et au cadre contraignant posé par le PSIA.</p> <p>Une ultime précision doit être faite concernant les redevances aéroportuaires. Celles-ci sont négociées avec les compagnies aériennes, sous le contrôle de l'OFAC, selon la législation fédérale. L'établissement indiquera donc, dans son plan de développement, si une modification de celles-ci est envisagée ou non.</p>
<p>Chapitre III Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien</p> <p>Art. 22 Principe</p> <p>Il est institué une commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (ci-après : la commission consultative).</p>	<p>Chapitre III Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (nouvelle teneur)</p> <p>Art. 22 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Il est institué une commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat.</p> <p>² Sauf disposition contraire de la présente loi, la loi sur les commissions officielles, du 18 septembre 2009, est applicable.</p>	<p>Le nom du chapitre III est adapté au nouveau nom de la commission</p> <p>La Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) devient la Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAIPA). Elle n'est plus rattachée au Conseil d'administration de l'AIG mais au Conseil d'Etat; elle devient dès lors une commission officielle, rattachée plus particulièrement au Département de tutelle de l'AIG.</p>

<p>Art. 23 Buts en général</p> <p>¹ La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines, les associations de protection de l'environnement et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes.</p> <p>² Elle veille à ce que l'établissement tienne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement conformément à l'article 2, alinéa 2.</p>	<p>Art. 23 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines et leur population, les associations dont l'activité est en lien avec des politiques publiques connexes à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien.</p> <p>² La commission consultative traite des questions relatives aux impacts environnementaux et territoriaux liées à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, la qualité de l'air et la desserte terrestre, et formule tout avis et proposition au Conseil d'Etat.</p> <p>³ La commission consultative assure un traitement équilibré des intérêts des parties prenantes de l'ensemble de la région franco-suisse concernée et veille à ce que l'établissement tienne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement, conformément à l'article 2 de la présente loi et à la convention d'objectifs.</p> <p>⁴ La commission consultative donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport.</p> <p>⁵ La commission consultative préavise la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes, visé à l'article 18, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses</p>	<p>Le rôle de la CCAEPA est élargi, notamment dans ses tâches de concertation: celles-ci sont étendues aux populations riveraines, ainsi qu'à toutes les associations actives dans le cadre de problématiques connexes à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire (environnementales, riveraines et économiques). Il est ajouté à l'alinéa 1 la mention d'un acteur supplémentaire au sein de la CCAEPA, à savoir les contrôleurs aériens, sans lesquels l'activité aéroportuaire serait impossible. Il s'agit avant tout de formaliser ce qui existe actuellement, puisque les contrôleurs aériens participent déjà aux travaux de la CCLNTA.</p> <p>Les alinéas 2 et 3 donnent une énumération beaucoup plus détaillée des questions traitées par la commission et de son mode de fonctionnement. Son rôle actif de facilitateur dans la communication franco-suisse, de messenger et de conseil tant auprès des autorités que des acteurs de la plateforme est également souligné dans ces alinéas.</p> <p>De l'article précédent découle le fait que la CCAEPA transmettra désormais son rapport non plus au Conseil d'administration de l'AIG mais au Conseil d'Etat, puisqu'elle devient une commission officielle. Le nouvel alinéa 5 prévoit ce changement, et justifie également la suppression de l'article 13 let.f. de la loi. Ce rapport sera public. L'alinéa 5 confère en outre une compétence de préavis sur la stratégie et le plan d'affaire à moyen et long terme. Ce préavis n'est pas contraignant. Il a pour objectif d'enrichir les travaux parlementaires</p>
--	--	--

<p>Art. 24 Lutte contre le bruit La commission consultative doit en particulier donner des avis sur toutes questions concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant l'Aéroport international de Genève ou survolant le canton, conformément à l'article 93 de l'ordonnance fédérale sur la navigation aérienne, du 14 novembre 1973 (ONA).</p>	<p>activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte.</p> <p>Art. 24 (nouvelle teneur) ¹ La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire ou survolant le canton. ² La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en septembre, de l'évolution des courbes de bruit de la plateforme aéroportuaire et des éventuelles mesures prises par l'établissement dans le cadre de ses obligations relevant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique et de la convention d'objectifs. ³ Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination Switzerland, sous réserve de changements ultérieurs.</p>	<p>sur les deux documents à adopter.</p> <p>Pour rappel, le cadastre du bruit des avions en vigueur a été validé par la Confédération en mars 2009 et se base sur des données de trafic de l'année 2000. Malgré son obsolescence, ce cadastre est encore utilisé pour les procédures cantonales d'autorisations de construire et d'aménagement du territoire, conformément aux dispositions de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41), dans l'attente de l'adoption des nouvelles courbes de bruit par l'office fédéral de l'aviation civile (OFAC).</p> <p>L'officialisation des courbes de bruit montrant une extension géographique plus importante que le bruit admissible en vigueur entraîne la survenance d'un état transitoire délicat pour le canton, avec l'utilisation forcée d'une référence obsolète pour le bruit des avions dans les procédures cantonales de développement territorial. Il est donc important pour l'avenir de surveiller annuellement l'évolution de l'exposition au bruit dans le périmètre aéroportuaire, afin d'être en conformité avec le droit supérieur.</p> <p>Dans le détail, le dispositif de monitoring du bruit se base sur les courbes de bruit calculées annuellement par le laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (EMPA), sur la base des vols réellement effectués dans l'année écoulée, et leur comparaison aux courbes "plafond 2019" et "cible 2030". Cette comparaison détermine la "trajectoire bruit" de l'aéroport, qui doit tendre</p>
--	--	---

vers la courbe "cible 2030". Il convient donc de demander à l'AIG d'effectuer chaque année un état des lieux de l'exposition au bruit des avions en faisant calculer à l'EMPA les courbes de bruit et à les partager avec le canton.

Conformément aux engagements déjà pris par le Conseil d'Etat envers les communes, il sera nécessaire de rendre ces courbes de bruit publiques. Selon les résultats, le Conseil d'Etat pourra réagir envers la direction de l'aéroport et l'OFAC en invoquant la Convention d'objectifs.

S'agissant de l'alinéa 3, l'organe Slot Coordination Switzerland (SCS) est une entité légalement indépendante basée à Zurich et chargée d'attribuer les slots aux compagnies aériennes. L'AIG intervient en qualité de membre du comité de coordination de SCS (rôle de conseil), sans disposer d'aucun pouvoir décisionnel. L'information que fournit l'établissement est limitée aux nombre de créneaux disponibles par heure, mais ne contient aucune information au sujet des compagnies, la décision de répartition des slots par compagnie ne relevant pas de sa compétence. L'information est transmise deux fois par année (rapports de début de saison été et hiver), information donnée sous réserve de changements ultérieurs. Ces informations sont accessibles au public sur diverses plateformes informatiques, mais il est important que la CCAEPA en ait connaissance de manière certaine.

Par ailleurs, vu la suppression de l'ordonnance fédérale sur la navigation

<p>Art. 25 Composition</p> <p>¹ La commission consultative se compose :</p> <p>a) du directeur général de l'aéroport et du chef de service chargé des questions d'environnement;</p> <p>b) d'un représentant du département chargé des infrastructures;</p> <p>c) d'un représentant du département chargé de l'aménagement;</p> <p>d) d'un représentant du département chargé de l'environnement;</p> <p>e) de 5 représentants des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de l'Aéroport international de Genève, proposés par l'Association des communes genevoises;</p> <p>f) d'un représentant des communes françaises concernées, proposé par la sous-préfecture de Gex;</p> <p>g) de 2 représentants des associations de protection de l'environnement;</p> <p>h) d'un représentant des riverains de l'Aéroport international de Genève;</p> <p>i) du représentant des services de la navigation aérienne;</p> <p>j) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant l'aéroport;</p> <p>k) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne);</p> <p>l) d'un représentant de l'aviation générale;</p> <p>m) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p>	<p>Art. 25 (nouveau teneur)</p> <p>¹ La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'établissement, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de 6 représentants actifs au sein des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, proposés par l'Association des communes genevoises;</p> <p>c) de 2 représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex;</p> <p>d) d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français;</p> <p>e) de 2 représentants des associations de protection de l'environnement;</p> <p>f) de 2 représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire;</p> <p>g) d'un représentant des associations économiques;</p> <p>h) d'un représentant des services de la navigation aérienne;</p> <p>i) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire;</p> <p>j) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne);</p> <p>k) d'un représentant de l'aviation générale;</p>	<p>aérienne, du 14 novembre 1973 (ONA), la référence à l'article 93 de cette ordonnance n'a plus lieu d'être dans la loi et doit être supprimée.</p>	<p>La composition de la CCAEPA est revue par rapport à celle de la CCLNTA. Le conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport se voit conféré un siège dans la commission consultative dont il devient président. La CCAEPA est renforcée pour les représentants des communes françaises, notamment par l'introduction du Pôle métropolitain du Genevois français, lequel est formé de huit communautés de communes et d'agglomérations situées autour de Genève. Côté genevois, ce ne sont plus cinq, mais six représentants actifs au sein des communes sises dans les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire qui sont membres de la commission. Il est laissé à l'Association des communes genevoises le soin de déterminer les représentants des communes concernées, lesquels devront faire partie de l'exécutif communal de chaque commune désignée, et représenter dans une large mesure la population touchée. Il ressortait en effet de l'initiative populaire 163 la volonté d'une plus grande implication des autorités communales, particulièrement en termes de protection de la population et de lutte contre les nuisances. Cette volonté populaire se voit aussi retranscrite par l'introduction de deux représentants des associations des riverains de l'aéroport ainsi que d'un représentant des milieux économiques qui siègeront aux côtés</p>
---	---	--	---

	<p>1) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p> <p>² Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voix consultative :</p> <p>a) le directeur général de l'établissement et le chef de service chargé des questions d'environnement;</p> <p>b) un représentant du département chargé des infrastructures;</p> <p>c) un représentant du département chargé de l'aménagement;</p> <p>d) un représentant du département chargé de l'environnement;</p> <p>³ La commission consultative est présidée par le conseiller d'Etat chargé de l'établissement ou en son absence, par un haut fonctionnaire désigné par lui.</p> <p>⁴ Les membres indiqués à l'alinéa 1, sous lettre b à i, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>	<p>des professionnels de la plateforme aéroportuaire. Les collaborateurs de l'administration cantonale et de l'Aéroport assistent désormais aux séances de la CCAEPA mais sans en être formellement membres.</p> <p>Le mécanisme de nomination actuel des membres reste en vigueur.</p>
<p>Art. 43 (inexistant)</p>	<p>Art. 43 Disposition transitoire (nouveau) Modification du ... (à compléter)</p> <p>La stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes de l'établissement doivent, pour la première fois, être approuvés par le Conseil d'Etat et transmis au Grand Conseil afin qu'il se prononce par voie de résolution, lors de la législature qui suit l'entrée en vigueur de la modification du ... (à compléter).</p>	<p>La disposition transitoire proposée permet de préciser temporairement le processus d'adoption de la stratégie et du plan d'affaires à moyen et long terme suite à l'entrée en vigueur du présent projet de loi.</p>