

*Date de dépôt : 3 janvier 2022*

## **Rapport**

**de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25)**

### **Rapport de M. Jean-Marc Guinchard**

Mesdames les députées,  
Messieurs les députés,

La commission de l'économie a tenu 8 séances de travail afin de traiter ce projet de loi, le 31 mai, les 7, 14 et 21 juin, le 30 août, les 13 et 27 septembre et, finalement, le 20 décembre 2021.

La présidence a été assumée avec tact et diligence par M. le député S. Hiltpold. Les travaux se sont déroulés en présence de M. le conseiller d'Etat S. Dal Busco, de MM. P. Matthey, SG, et N. Fournier, chef de cabinet, DI, ainsi que de M<sup>me</sup> L. Chevret, juriste, DI. Que toutes et tous soient assuré(e)s ici de notre reconnaissance pour leur suivi et leur soutien.

Les procès-verbaux ont été tenus de façon précise et détaillée par M<sup>me</sup> M. Parisi, que nous remercions ici aussi.

### **Séance du lundi 31 mai 2021**

**Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI, M. Philippe Matthey, secrétaire général, DI, M. Nicolas Fournier, chef de cabinet, DI, et M<sup>me</sup> Léonie Chevret, juriste, DI**

Le président souhaite la bienvenue à M. Dal Busco et aux auditionnés, et leur cède la parole.

M. Dal Busco remercie la commission de l'économie de les auditionner. Il aborde tout d'abord l'objectif de ce projet de loi. Ce dernier propose d'inscrire, dans la loi de l'Aéroport de Genève, la déclinaison des principes

instaurés par la loi constitutionnelle, votée par le peuple le 24 novembre 2019. Il aborde ensuite l'article 191 A de cette loi. Le premier alinéa ne suscite pas d'éléments particuliers dans la loi, puisqu'on précise uniquement ce qu'est l'Aéroport international de Genève, c'est-à-dire un établissement de droit public. Le deuxième alinéa et le troisième alinéa trouvent des déclinaisons dans les propositions de modifications législatives. Quant au quatrième alinéa, il comporte les éléments les plus prégnants qui sont transcrits dans la loi.

Il relève que le projet de loi a fait l'objet d'une large consultation. Il explique que le Conseil d'Etat a adopté un avant-projet de loi, soumis ensuite à l'ensemble des milieux intéressés à large échelle (communes françaises et suisses, milieux économiques, associations, riverains, partis politiques, etc.). Il souligne que le Conseil d'Etat a tenu compte d'un certain nombre de points, toutefois, la structure et les axes principaux sont restés les mêmes. Le projet de loi a été adopté début 2021 et s'articule principalement autour de quatre grands axes : une définition du cadre légal de la convention d'objectifs, l'inscription du contexte du PSIA dans la législation cantonale, le principe de validation de la stratégie et du plan d'affaire à moyen et long terme par le Grand Conseil, le renforcement du rôle de la commission consultative en tant que commission officielle.

M. Dal Busco passe ensuite en revue les différents axes. Pour le premier axe, soit la définition du cadre légal de la convention d'objectifs, il précise qu'un nouvel article 5 est proposé afin d'ancrer la Convention d'objectifs passée entre le canton et l'AIG au début de chaque législature, dans la loi spécifique à l'établissement. Il précise que les points essentiels, liés à la mission de l'AIG, sont la protection de l'environnement, de la santé, de l'emploi et la diminution des nuisances. Le second axe est l'inscription du contexte du PSIA dans la législation cantonale. Il explique que comme la Convention d'objectifs, le PSIA a désormais un ancrage dans la loi cantonale, grâce à un nouvel article 5A et non plus simplement des mentions éparées dans les lois fédérales. Il souligne ensuite que ce nouvel outil contraignant d'aménagement du territoire composé de deux volets, conceptuel et opérationnel, 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 aborde ensuite le troisième axe qui porte sur le principe de validation de la stratégie et du plan d'affaire à moyen et long terme par le Grand Conseil. Il relève que le nouvel article 18 proposé, 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 terme. 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. Il explique qu'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. Le quatrième axe est le renforcement du rôle de la commission consultative, en tant que commission officielle. La Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CLNTA) devient la Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAEP), afin de traduire de manière plus appropriée son rôle renforcé, selon le souhait de la population. Elle n'est plus rattachée au conseil d'administration de l'AIG mais au Conseil d'Etat et devient dès lors une commission officielle, rattachée plus particulièrement au département de tutelle de l'AIG. Il explique que le rôle de la CCAEP est élargi, notamment dans ses tâches de concertation. Ces dernières 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 souligne que les alinéas 2 et 3 donnent une énumération beaucoup plus détaillée des questions traitées par la commission et de son mode de fonctionnement. Le rapport de la commission sera désormais transmis directement au Conseil d'Etat et non plus au Conseil d'Administration de l'AIG. L'alinéa 5 lui confère en outre une compétence de préavis sur la stratégie et le plan d'affaire à moyen et long terme, afin d'enrichir les travaux parlementaires. Il explique finalement que la composition de la CCAEP est revue. Le conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport se voit conférer un siège en tant que président et la CCAEP est renforcée par les représentants des communes françaises mais également par six représentants des communes genevoises sises dans les zones de bruit de l'AIG au lieu de cinq, lesquels devront être effectivement actif au sein de l'exécutif communal concerné.

Le président ouvre le tour de questions.

Un député Ve relève que les adaptations au projet de loi mis en consultation ont été mineures. Selon lui, il serait bien de disposer d'un tableau comportant les modifications entre la loi en vigueur et la loi proposée, ainsi que les modifications prises en compte suite à la consultation. Il souligne que l'initiative Carpe demande un équilibre entre les coûts et la protection de la population. Il demande pourquoi l'article 2 de la loi sur l'aéroport, définissant sa mission, n'a pas été modifié afin de tenir compte de ces éléments.

M. Dal Busco répond que les éléments de la consultation pris en compte pourront leur être transmis. Concernant les modifications, elles figurent dans la loi, à la suite de l'exposé des motifs. Ensuite, concernant cette demande, il relève que l'objectif a été de traduire au plus près les dispositions constitutionnelles dans la loi, afin de respecter au mieux l'expression de la volonté populaire. Le but était notamment d'associer davantage le Parlement et les communes.

Le même député Ve relève que la disposition du PSIA constitue du droit supérieur et demande donc pourquoi elle figure dans cette loi.

M. Matthey relève que le Conseil d'Etat n'a pas souhaité ajouter sur toutes les conditions liées à l'exploitation de l'Aéroport. La convention d'objectif relaie largement les objectifs de protection de l'environnement, en tenant compte de la composante urbaine de l'Aéroport. Ensuite, il relève que le but n'est pas d'ancrer des détails opérationnels dans la loi, toutefois le PSIA est un outil concret ayant été décidé par le Conseil fédéral en novembre 2018 et vie l'opérabilité de l'exploitation aéroportuaire de Genève. Il relève que cet outil majeur et contraignant jalonne la suite de l'exploitation de l'aéroport et que de ce fait, le Conseil d'Etat a souhaité inscrire le principe du PSIA.

Un député PS relève que le texte de l'initiative est sobre, toutefois, les intentions étaient claires. Le but est de mieux lutter contre les nuisances environnementales, sonores, de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre, engendrées par l'activité grandissante de l'aéroport. Il relève que cette initiative a été votée à plus de 60% par la population genevoise. Il demande à M. Dal Busco s'il trouve que le projet de loi d'application de l'initiative donne des outils supplémentaires pour mieux lutter contre ces nuisances. Il demande si la Convention d'objectifs n'aurait pas pu aller plus loin, en mettant davantage en avant la politique publique environnementale.

M. Dal Busco répond par l'affirmative. Il relève que la Convention d'objectifs fixe de grands objectifs, dans le cadre des limites définies par la Confédération, dans le cadre du PSIA. Il estime que les objectifs fixés répondent pleinement aux attentes et sont très ambitieux. En termes de bruit par exemple, il précise que l'objectif fixé sera atteint à brève échéance et le bruit sera ramené à un niveau qui est celui du début des années 2000. Il relève ensuite que les prévisions de la demande faisaient état de 25 millions de passagers par année, ce qui a eu pour effet d'effrayer beaucoup d'individus. Il ajoute que ce nombre ne sera certainement jamais atteint, en raison des objectifs fixés, notamment par la loi CO<sub>2</sub>.

Le même député PS aborde l'adaptation du plan climat cantonal, qui sera présentée prochainement par le Conseil d'Etat. Il demande si les outils mis en place dans le cadre de ce projet, de la Convention d'objectifs et dans le respect du PSIA, permettront de faire en sorte que la part du trafic aérien qui doit diminuer pour atteindre ces objectifs soit en corrélation avec les objectifs du Plan climat.

M. Dal Busco relève que les objectifs fixés par le Plan climat sont extrêmement ambitieux. S'agissant de l'aéroport, il faut fixer cet objectif et que cet effort soit réparti de manière équitable. Il souligne que cet effort à faire ne concerne pas uniquement les Genevois, mais l'entier des utilisateurs de l'aéroport. Il ajoute que le secteur aéronautique s'est engagé pour une réduction massive des émissions de CO<sub>2</sub>. Il relève que les alternatives à trouver constituent une question de survie pour ce secteur. Malgré les forts engagements prévus, il souligne que pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> au maximum, l'action sur les éléments terrestres serait plus efficace et plus facile à effectuer que pour le secteur aéronautique.

Le président demande si M. Dal Busco a un propos conclusif.

M. Dal Busco rappelle que la volonté a été de traduire au plus près l'expression populaire. Il rappelle également que l'Aéroport est sujet à de nombreuses inquiétudes, de manière générale. En effet, durant la période de la crise, cette infrastructure a subi des pertes importantes. Il relève que l'objectif du Conseil d'Etat est de faire survivre cette plateforme genevoise, qui est fondamentale pour la Genève internationale, et pour son économie ouverte sur le monde, tout en atteignant les objectifs environnementaux fixés.

Le président informe M. Dal Busco que plusieurs auditions ont été planifiées. Il s'agit de la Carpe, de l'association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG, des associations en faveur de l'AIG, et du Groupement des communes de la rive droite. Il demande s'il est possible d'obtenir la présentation PowerPoint. Il remercie les auditionnés et prend congé de ces derniers.

## **Discussion interne**

Un député PS propose l'audition de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et de l'Association des riverains de l'aéroport (ARAG). Il pense qu'il est important que l'OFAC vienne effectuer un rappel sur ce qu'est un PSIA, son contenu, les contraintes qui en découlent et la marge de manœuvre du canton et de l'Aéroport, par rapport aux obligations fixées.

Un député PDC demande d'auditionner l'Aéroport de Genève lui-même.

Un député PLR demande si la commission souhaite auditionner le Conseil d'administration de l'Aéroport, qui porte la stratégie de ce dernier, ou la direction de l'Aéroport, qui a une maîtrise opérationnelle du dossier, sous l'angle des applications concrètes. Il propose d'adopter plutôt la seconde option.

Le même député PDC relève que généralement, le Grand Conseil auditionne simultanément le directeur général et la présidente du Conseil d'administration de l'Aéroport de Genève.

Le président demande s'il y a des oppositions à ces demandes d'auditions. Comme ce n'est pas le cas, ces deux trois demandes d'auditions sont acceptées.

### **Séance du lundi 7 juin 2021**

**Audition de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG (ATCR-AIG), M. Mathias Buschbeck, président de l'ATCR-AIG et maire de la Ville de Vernier, M. Willy Crétegy, membre du comité de l'ATCR-AIG et maire de Satigny, M. Eric Cornuz, membre du comité de l'ATCR-AIG et maire de Meyrin, M<sup>me</sup> Marie-Claire Berthier, membre ATCR-AIG et maire de Nernier**

Le président souhaite la bienvenue aux auditionnés et leur cède la parole.

M. Buschbeck explique que l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG comprend 29 communes, du canton de Genève, du canton de Vaud, ainsi que du département de l'Ain et de la Haute-Savoie, ce qui représente 172 000 personnes en tout. Il souligne que le but de l'association est la réalisation d'un développement harmonieux de l'Aéroport de Genève, qui lutte contre les nuisances subies par les riverains. Il relève que l'ACTR-AIG est également partenaire de départ de l'initiative qui a été lancée et acceptée par le peuple et les communes genevoises. Il souligne que le contexte actuel lié à la crise est compliqué pour l'Aéroport, qui vit une situation difficile, notamment du point de vue économique et social. Toutefois, la situation est « magique » pour les communes riveraines, qui subissaient les nuisances de l'Aéroport depuis de nombreuses années. Il relève que si beaucoup souhaitent un retour à la normale, l'ATCR-AIG craint la reprise des activités de l'Aéroport comme avant la crise, voire une augmentation du trafic aérien. Il souligne finalement que le Conseil d'Etat a publié le plan climat la semaine précédente. Ce dernier prévoit une réduction de 200 000 tonnes de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030, concernant le trafic de l'Aéroport. Il estime qu'il existe une contradiction entre cet objectif et le projet de loi.

M. Buschbeck relève que le projet de loi est décevant, puisqu'il ne reprend pas les deux objectifs principaux du mandat constitutionnel accordé par la votation. Il réalise ensuite une lecture article par article. Concernant **l'article 7**, il relève que le Conseil d'Etat n'a pas retenu la proposition d'élargissement du Conseil d'administration à des communes riveraines, formulée par l'ATCR-AIG ainsi que par l'ACG. Ensuite, **l'article 5** devrait concrétiser les demandes constitutionnelles prévues par l'initiative, dont la lutte contre les nuisances, et reste toutefois encore trop vague. Dans le but de préciser la convention d'objectifs, l'ATCR-AIG a réalisé des propositions telles que la limitation des nuisances, de l'impact sur la santé des populations riveraines, en lien avec les engagements de la Confédération et du canton au sujet de la diminution des gaz à effet de serre. De plus, l'ATCR-AIG estime que cette convention devrait être soumise au Grand Conseil pour approbation dans un délai de six mois après réception. Finalement, l'ATCR-AIG pense que le critère des indicateurs devrait figurer dans cette convention, afin de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs visés. En ce qui concerne **l'article 5A**, l'ATCR-AIG trouve que la mention du PSIA est superflue et inconséquente, compte tenu la situation de l'aéroport et les engagements pris par le canton et la Confédération dans le cadre de la lutte contre les gaz à effet de serre.

Il aborde ensuite **l'article 18**, en précisant que l'ATCR-AIG souhaiterait que la stratégie d'établissement soit soumise à la commission consultative. A **l'article 22**, l'ATCR-AIG salue le fait que cette commission consultative devienne désormais officielle et dépendante du Conseil d'Etat. Il relève que le débat sur le nom n'est pas essentiel en soit, toutefois, il est important pour l'ATCR-AIG de connaître la composition les missions de cette commission. L'ATCR-AIG trouve le nom de la commission incomplet, en raison notamment de la suppression du terme nuisances. Concernant **l'article 23**, l'ATCR-AIG aurait souhaité une insistance sur les aspects sanitaires et les turbulences. Au niveau de **l'article 24**, alinéa 1, il est écrit que « *la commission consultative peut donner un avis sur toute question concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant la plateforme aéroport ou survolant le canton* ». L'ATCR-AIG propose de remplacer ici le terme « canton » par celui de « région », étant donné que les nuisances ne s'arrêtent pas aux frontières.

M. Buschbeck aborde ensuite **l'article 25**, en saluant l'intégration des communes riveraines genevoises et françaises. Il relève toutefois que l'ATCR-AIG regrette l'absence de représentants des communes vaudoises et souhaiterait qu'un représentant fasse partie de cette commission. Finalement,

l'ATC-AIG souhaiterait que la commission soit dotée d'un vice-président, nommé par les représentants des communes.

M. Créteigny complète les propos de M. Buschbeck en relevant que de manière générale, de nombreuses mesures sont prises en matière de mobilité, afin d'inciter la population à modifier ses habitudes de transports. Concernant l'aéroport, il souligne que les prix extrêmement bas du transport aérien constituent un problème majeur. Satigny, ayant profité d'une situation agréable depuis une année, souhaiterait donc une baisse du nombre de vols et une limitation des vols de nuit.

Le président ouvre le tour de questions.

Un député PDC relève que M. Buschbeck a avancé que le projet de loi était décevant et ne remplissait pas les deux objectifs de l'initiative acceptée par la population. Il lui demande quels sont ces deux objectifs.

M. Buschbeck répond que le premier point est l'élargissement du Conseil d'administration aux communes riveraines, comme mentionné dans le cadre de la campagne et de l'avant-projet. Le second point est le fait que la convention d'objectifs ne soit pas assez contraignante, par rapport aux dispositions constitutionnelles votées concernant la lutte contre les nuisances.

Un député PLR a été choqué par les propos de M. Buschbeck, qui a considéré la quasi-fermeture de l'aéroport comme un miracle. Il trouve que le terme est particulièrement mal choisi. Il aimerait l'entendre au sujet d'éléments n'ayant pas été évoqués, tels que l'importance de la plateforme aéroportuaire pour l'économie genevoise, qui traverse une crise importante actuellement. Ensuite, il souligne que M. Buschbeck n'a absolument pas évoqué l'importance de la plateforme aéroportuaire pour la Genève internationale. Il relève ensuite que le risque majeur pour les 11 000 emplois de cette plateforme, qui sont actuellement en danger, n'ont absolument pas été considérés. Il ajoute que les communes riveraines françaises touchent des millions, à travers la rétrocession versée par le canton de Genève, pour leurs infrastructures locales et ne s'en plaignent pas. Il rappelle finalement l'importance de la fiche PSIA et du droit supérieur fédéral, qui prime sur le droit cantonal. Il souhaiterait entendre les auditionnés à ce sujet.

M. Buschbeck avoue ne pas s'être attardé sur l'importance de l'aéroport, étant donné que ce n'était pas l'objectif de l'audition. Il relève que l'aéroport est un acteur important de la place économique genevoise et de la région, qui est effectivement dans une situation compliquée. Il souligne que la lutte n'est pas contre l'aéroport lui-même mais contre les nuisances que ce dernier fait subir aux citoyens et ajoute que le but est de trouver des solutions afin de les réduire. Il relève que l'aéroport est essentiel pour l'identité de Genève et a



une vocation internationale. Il souligne que ce n'est pas ce modèle économique qui est remis en question, mais bien le modèle low cost. Il estime que l'aéroport devra changer, selon les souhaits de la Confédération et du Conseil d'Etat, qui ont émis des objectifs extrêmement ambitieux. En effet, le but est d'atteindre une réduction de 200 000 tonnes de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030.

M. Crétegnny complète en rappelant qu'une population importante et un grand nombre de communes sont touchées par les nuisances de l'aéroport.

Un député PS demande aux représentants de l'ATCR-AIG comment s'est déroulée la consultation mise en place par le Conseil d'Etat avant l'élaboration du projet de loi. Il leur demande s'ils ont l'impression de ne pas avoir été suffisamment écoutés dans ce cadre.

M. Buschbeck répond qu'ils n'ont pas été sollicités par le Conseil d'Etat pour participer à cette consultation. Ils ont donc pu exprimer leurs doléances uniquement par le biais de la prise de position de l'ACG. Il relève qu'aucune de ces doléances n'a été prise en considération dans l'élaboration finale de ce projet de loi. De plus, l'ATCR-AIG préférerait l'avant-projet au projet définitif du Conseil d'Etat. L'association constate que certains lobbys ont été davantage entendus dans l'élaboration de ce projet de loi et le regrette.

Le même député PS relève que l'ensemble des communes a eu une majorité de oui à l'initiative « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport ». Pour répondre à l'intervention de son collègue PLR, il demande si les communes membres de l'ATC-AIG sont toutes dirigées par des exécutifs à majorité verte ou certaines sont dirigées par une majorité de droite, voire des Conseils administratifs mixtes ou apolitiques.

M. Buschbeck confirme que l'ensemble des communes genevoises membres de l'ATCR ont voté favorablement et largement cette initiative. Il souligne que les pourcentages les plus élevés se trouvent dans les communes de Genthod et Bellevue, qui sont plutôt dirigées par des partis de droite.

Un député PLR a également été choqué par les propos formulés par les auditionnés au sujet de la situation de l'aéroport, et plus particulièrement par les propos de M. Crétegnny quant au fait que Satigny ait profité d'une situation agréable. Il veut bien le croire, toutefois, il souligne qu'il faut avoir en tête le prix à payer pour ce type de situation, y compris pour les entreprises exportatrices situées sur le territoire de Satigny et qui génèrent de la croissance et des impôts. Il demande à M. Buschbeck comment l'avant-projet pourrait être rendu plus contraignant, tout en respectant le droit supérieur qui s'impose. Il regrette qu'on ne réfléchisse pas davantage aux innovations technologiques, qui permettent des réductions sonores

conséquentes, et demande donc quelle est la place qui pourrait être donnée à l'innovation technologique, selon les auditionnés.

M. Buschbeck répond que le bruit constitue une réelle souffrance dans le secteur concerné et que le fait de ne plus en souffrir est effectivement un soulagement. Il revient ensuite à la demande de ce député. Il relève que l'ATCR-AIG souhaiterait davantage de précisions dans l'article 5 de la convention d'objectifs.

Premièrement, l'association souhaiterait que la volonté de limitation des nuisances y soit inscrite. Deuxièmement, elle souhaiterait que cette convention fasse l'objet d'un débat démocratique au Grand Conseil, par le biais d'une approbation par voie de résolution. Troisièmement, elle souhaiterait que la convention d'objectif contienne des indicateurs concernant les objectifs à atteindre en matière de réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre. Il estime que cela reste dans le cadre fédéral, tout en ayant la volonté de respecter la volonté populaire, exprimée par le biais de l'approbation de cette initiative.

M. Buschbeck relève ensuite que toutes les pistes sont bonnes à prendre, pour réduire les nuisances. Il évoque la nécessité de réduire le nombre de vols, ainsi que celle de la mise en place d'innovations technologiques, qui sont donc essentielles et qui permettront de grandes avancées.

Le même député PLR relève que l'ATCR-AIG demande une diminution du nombre de vols. Il demande comment la sélection pourrait être réalisée, dans le cadre de la concession octroyée par l'OFAC, qui interdit la sélectivité.

M. Buschbeck répond que l'ATCR-AIG souhaite effectivement une diminution du nombre de vols, toutefois, elle sait que cela n'est pas de sa compétence.

M. Crétegnny relève que pour diminuer le nombre de vols, il est essentiel de diversifier l'offre, et d'inciter les citoyens à changer leurs habitudes en termes de mobilité.

Un député MCG a l'impression qu'il s'agit effectivement de propos déclaratifs. Certes, il y a un problème important de nuisances, qui ont pu être réduites par le covid. Il a l'impression qu'il s'agit d'un marché de dupes et demande que l'ATCR-AIG lui fournisse des arguments, afin de le convaincre.

Le président propose que les auditionnés profitent de cette réponse pour apporter un propos conclusif.

M. Buschbeck rappelle que l'article 191A trafic aérien, qui a été approuvé par le peuple, demande que l'Etat prenne en particulier toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques, 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. Il souligne qu'en durcissant la convention d'objectifs, cela permet uniquement de remplir le mandat constitutionnel, qui a été confié par le peuple lors de la votation.

Un député PS demande comment se passe le débat au niveau des communes françaises.

M<sup>me</sup> Berthier répond que le débat existe et est bien fédéré. Elle relève que tout ce qui a été mis en place préalablement aux élections municipales reprend gentiment et espère que la mobilisation pourra rapidement reprendre au sein de diverses commissions. Elle souligne que les communes françaises sont toujours présentes et très attentives.

Le président remercie les auditionnés et prend congé de ces derniers.

### **Audition de M. Jacques Jeannerat, président de l'Association en faveur de l'AIG**

Le président souhaite la bienvenue à M. Jeannerat et lui cède la parole.

M. Jeannerat remercie la commission de l'économie de recevoir l'Association en faveur de l'AIG au sujet de ce projet de loi. Il explique que l'Association en faveur de l'AIG est une association privée qui a été créée en 1974, dont le but est de défendre les usagers de l'Aéroport de Genève. Elle comporte 480 membres, dont 300 membres individuels et 180 membres collectifs. Il souligne que le Comité a accueilli favorablement ce projet de loi, qui est globalement bien rédigé et qui prend en compte le contenu de l'article constitutionnel accepté par le peuple. Le projet tient également compte de la relative autonomie de l'établissement, telle que fixée dans la loi.

Il relève que le Comité a quelques amendements à formuler. A l'article 5, alinéa 1, il salue le fait que la convention d'objectifs apparaisse formellement dans la législation cantonale. Concernant l'alinéa 2, il est indispensable que le PSIA figure dans la loi cantonale. A l'article 8 alinéa 2, le Comité est d'avis que les éléments relatifs à la notion de redevance aéroportuaire soient davantage précisés. Il s'agit d'éléments délicats, négociés entre l'aéroport et les compagnies aériennes et arbitrées par l'OFAC. Il paraît donc important de préciser dans cet article qu'il existe une concertation avec la Confédération. Ensuite, à l'article 3, en ce qui concerne le titre, le Comité salue le

changement de nom de la commission. Il relève que l'appellation actuelle a du sens, puisque la nouvelle commission a un but plus large que la gestion des nuisances uniquement. A l'article 23, le Comité pense que l'alinéa 2 doit être complété à la fin et propose la formulation suivante : « formule tout avis ou proposition au Conseil d'Etat, qui peut ensuite, le cas échéant, les transmettre à l'Office fédéral d'aviation civile. Il relève que le fait de faire décoller ou atterrir un avion est de la compétence de la Confédération, il est donc important de se référer au droit fédéral. A l'article 23 alinéa 5, le fait que la commission consultative devienne une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat répond pleinement au texte de l'initiative.

Toutefois, le Comité propose l'ajout d'un élément, c'est-à-dire la transmission d'une copie du rapport simultanément au Conseil d'administration, pour information. Cette étape est importante, puisque ce dernier est chargé de la conduite stratégique de la plateforme. Concernant l'article 25 alinéa 1, le Comité salue l'augmentation de la représentation des communes, toutefois, il pense que cette représentation trop importante crée donc un déséquilibre important. Le Comité pense que la parole devrait également être donnée aux utilisateurs et propose donc deux représentants économiques, dont au moins un provenant du secteur du fret, important pour l'ensemble de la région. Il souligne que 75 000 tonnes de marchandise transitent par l'aéroport chaque année. Il est également proposé qu'un représentant de la Genève internationale entre dans la commission, afin de permettre les échanges d'informations. Finalement, au niveau de l'alinéa 2 du même article, le Comité propose qu'un membre du Conseil d'administration puisse également assister aux séances de commission, toujours dans le but de permettre les échanges d'informations et la concertation.

Le président ouvre le tour des questions. Il demande à M. Jeannerat, s'agissant de la problématique du fret, s'il y aurait les mêmes avancées avec un resserrement des appareils en termes écologiques en classes 4 et 5. Il demande si cela est envisageable dans le secteur du fret également.

M. Jeannerat répond que l'évolution se fait pour les avions passagers comme pour les avions uniquement dédiés au fret et qu'il s'agit de la même dynamique. Il souligne qu'il y a également des avions mixtes, qui transportent à la fois du fret et des passagers.

Un député Ve comprend que le Comité souhaite ajouter trois membres supplémentaires.

M. Jeannerat répond par l'affirmative, en soulignant qu'il est important d'avoir une bonne représentation de tous les milieux.

Un député UDC demande quelles sont l'importance et les retombées de l'aéroport pour la région française et pour le canton de Vaud.

M. Jeannerat répond être membre du Conseil d'administration, toutefois, il rappelle qu'il intervient ce soir uniquement en tant que représentant de l'association en faveur de l'AIG. Il relève que 15% des passagers viennent de la région française car ils habitent à proximité de l'aéroport. Il ajoute que la proportion pour le fret est un peu plus faible, toutefois il ne dispose pas des chiffres. Par rapport au canton de Vaud, il relève que la majorité des habitants et des entrepreneurs vaudois utilisent l'aéroport de Genève, qui est national, bien qu'il soit sur le territoire de Genève.

Le même député UDC souhaiterait connaître des chiffres précis concernant le nombre de collaborateurs directs, le nombre d'emplois générés indirectement grâce à la plateforme aéroportuaire et si l'aéroport de Genève a un impact important sur le PIB, concernant les deux régions françaises limitrophes et le canton de Vaud.

M. Jeannerat ne peut répondre à ces demandes au sujet du personnel. Il relève que la mission de l'association n'est pas de s'occuper du fonctionnement de l'aéroport mais de faire en sorte que ce dernier réponde aux besoins des habitants et entreprises de la région et aux besoins de la Genève internationale. Il faut poser ces questions relatives au personnel directement à l'aéroport. Concernant la demande au sujet du PIB, il se renseignera et fournira les chiffres d'ici la séance suivante.

Un député PS demande comment il gère la situation en cas d'intérêts divergents de la part du Conseil d'administration ou du canton et de la part des usagers, qu'il représente à travers son association.

M. Jeannerat privilégie les intérêts du canton, plutôt que ceux de son association, en cas de conflits d'intérêts.

Un député Ve demande si le projet de loi tel que présenté permet, selon M. Jeannerat, de préserver les intérêts économiques genevois.

M. Jeannerat répond que les trois ou quatre amendements rendraient le projet de loi tout à fait acceptable.

Le même député Ve demande à M. Jeannerat quelle est sa vision au sujet du « low-cost » et demande s'il pense que cette pratique est utile pour le développement économique de Genève.

M. Jeannerat relève que le low cost concerne notamment le monde des affaires, en permettant de se déplacer dans une autre ville européenne à moindre coût. Il ajoute que cette pratique a également permis le développement de relations sociales et familiales pour les travailleurs

immigrés habitant à Genève. Depuis le retrait de Swissair, easyJet a profité de la situation. Selon lui, faut espérer un équilibre à Genève entre les compagnies aériennes. Il serait fort dommageable que Swiss réduise des vols au départ de Genève, car cela créera un vide et il ne faudrait pas que ce soit les compagnies low cost qui s'en chargent uniquement. Il relève qu'il y a des avantages et des désavantages au low cost.

Un député PS relève que le trafic aérien représente une part importante des émissions de gaz à effet de serre. Il demande à M. Jeannerat ce que devrait faire l'aéroport afin de contribuer à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, fixés aussi bien au niveau mondial, qu'au niveau fédéral et au niveau cantonal.

M. Jeannerat fait part d'une conjonction entre les progrès technologiques et la volonté des deux compagnies aériennes principales sur Genève, qui fait que le nombre de passagers augmentera d'ici huit à dix ans, avec des nuisances moindres en termes de pollution atmosphérique.

Un député PLR relève que M. Jeannerat a rappelé ce qui fait à la fois la force et la faiblesse de cet aéroport, il s'agit de sa proximité au centre-ville. Il a également mis en avant ses atouts économiques. Il demande quel est le point de friction entre le droit supérieur qui s'impose et certaines revendications émises par les initiants. M. Jeannerat a souligné que ce projet de loi respecte le droit supérieur, sous réserve des amendements suggérés. Il relève que les initiants avancent que pour réduire les nuisances sonores, il faudrait limiter le nombre de vols. Il demande s'il est exact, selon lui, que cette prérogative ressort du droit fédéral et que le canton n'a pas de levier direct à ce sujet.

M. Jeannerat a la même lecture. Il relève que c'est la loi fédérale qui donne le cadre dans lequel les cantons peuvent prendre des mesures, en matière de nuisances contre le bruit. Il insiste sur la notion d'aéroport national. Il relève que les frontières cantonales sont gommées en matière d'aviation et que l'Aéroport international de Genève dessert donc des régions. Il invite les députés à lire la loi fédérale sur l'aviation civile, avant de voter ce projet de loi.

Le même député PLR souligne donc que même un plan climat ambitieux comme celui dont se dote le canton de Genève, ne peut avoir d'incidence directe sur la concession aéroportuaire conférée à un aéroport national.

M. Jeannerat répond qu'il ne peut pas modifier la concession, qui court sur 25 ans et précise qu'il reste encore 19 ans sur la concession actuelle. Le plan climat cantonal ne peut pas non plus influencer le PSIA. Il souligne que les mesures décidées par le Parlement doivent tenir compte de ces éléments.

Il précise que les négociations doivent se faire entre trois acteurs, l'Aéroport, le canton et la Confédération et qu'aucun d'entre eux ne peut avancer seul et cela figure dans la loi fédérale,

Ce même député PLR relève que si le peuple accepte la loi sur le CO<sub>2</sub> le 13 juin, cette dernière aura une incidence sur l'aéroport avec notamment une augmentation des taxes à charge des compagnies. Il demande si cette mesure serait déjà de nature à réduire le trafic aérien.

M. Jeannerat n'a pas les éléments exacts en tête, toutefois, il estime que la loi sur le CO<sub>2</sub> aura certainement une incidence sur la loi sur l'aviation civile. Si tel est le cas, les Chambres devront rapidement apporter des modifications à cette loi, à laquelle l'Aéroport devra se tenir.

Un député PS précise que le PSIA donne un cadre fédéral, toutefois, il ne donne pas d'objectifs en termes de nombre de passagers et de mouvements, et de dessertes de destination. Il relève que le canton a donc une certaine marge de manœuvre. Il ajoute que l'OFAC sera auditionné.

M. Jeannerat souligne que le canton dispose effectivement d'une marge de manœuvre, toutefois, il ne peut prendre de décisions tout seul.

### **Audition de M. Bernard Taschini, président de la commission aéroport du Groupement des communes de la rive droite du lac, accompagné de M<sup>me</sup> Jolanka Tchamkerten, maire de Versoix**

Le président souhaite la bienvenue aux auditionnés et leur cède la parole.

M. Taschini remercie la commission de l'économie de les recevoir. Concernant les principes généraux, il relève que l'Aéroport joue un rôle essentiel pour Genève et que ce dernier n'est pas contesté. Toutefois, le PSIA fixe le cadre de son évolution en répondant uniquement à la logique de « répondre à la demande ». L'association qu'il représente regrette donc que le Conseil fédéral n'ait pas tenu compte des observations faites dans le cadre de l'adoption du PSIA. Pour le Groupement des communes de la rive droite du lac, il s'agit également de limiter les nuisances pour les habitants des communes dans l'axe de la piste ou à proximité et de respecter la volonté populaire, le projet de loi actuel ne correspondant pas au texte adopté par le peuple.

M<sup>me</sup> Tschamkerten réalise un bref rappel au sujet du PSIA, adopté en novembre 2018. Elle relève que pour 2030, 236 000 mouvements par année sont prévus, avec un nombre de 25 millions de passagers. Cela implique un avion qui décolle ou atterrit toutes les 90 secondes, 18/24h, avec une capacité de la piste de 47 mouvements par heure. Elle relève qu'il a été avancé qu'il

n'y aura pas de nouvelles limitations des heures d'ouverture tant que des périodes de repos nocturne plus étendues ne s'imposeront pas en Europe. Il est regrettable que la Suisse ne prenne pas les devants et soit plus exemplaire en la matière. Elle relève que selon le Groupement des communes de la rive droite du lac, l'objectif est trop peu contraignant et vise une trop faible réduction de l'empreinte sonore. Enfin, globalement, l'association regrette que le caractère urbain de Genève Aéroport ne soit que faiblement pris en compte.

M. Taschini présente les courbes de bruit. Il relève que les courbes de 2019 et de 2030 sont quasiment identiques et qu'il y a même une augmentation prévue à moyen terme, ce qui est frustrant pour le Groupement des communes de la rive droite du lac. Il relève qu'en dessous de 60 décibels, le bruit n'est pas considéré. Il explique qu'après 6 heures du matin, il y a passablement de décollages, ce qui est relativement pénible et qui empêche la population concernée de dormir. Il passe ensuite à l'évolution du nombre de mouvements et de passagers. Il relève que le PSIA prévoit une augmentation de 27% des mouvements de 186 000 à 236 000, entre 2019 et 2030. Toutefois, cette augmentation s'accompagne d'une forte diminution des vols de plaisance d'entraînement et de particuliers et d'un doublement des mouvements commerciaux en 35 ans.

M<sup>me</sup> Tschamkerten aborde les taxes de bruit en relevant que Genève peut mieux faire en la matière. Elle présente un tableau comparatif entre Genève et Zurich. Ce tableau montre que pour la même tranche horaire (6h-7h), le premier n'a perçu aucune taxe de bruit tandis que le deuxième a prélevé pour 2350 francs de taxes. Elle présente ensuite un graphique qui présente un relevé du bruit avec deux pics à plus de 80 décibels, qui suffisent à la population riveraine de l'aéroport pour être réveillée.

M. Taschini aborde les turbulences qui constituent une nuisance importante. Il donne l'exemple d'un habitant dont le parasol a été cassé et dont les tuiles du toit ont été arrachées, suite au passage d'un avion. La position de l'aéroport à ce sujet est la suivante : « *sur le principe, nous rappelons que l'exploitant d'aéroport n'est pas responsable des dommages causés par des aéronefs en phase d'approche ou de décollage* ». D'un point de vue juridique, cette position est peut-être exacte, toutefois, le Groupement des communes de la rive droite du lac trouve que ce comportement n'est pas acceptable du point de vue politique et vis-à-vis des habitants. Il relève qu'en l'occurrence, l'aéroport a remplacé le parasol arraché et mandaté une entreprise pour remplacer les tuiles cassées. Toutefois, l'opération n'a pas été menée correctement, puisque le propriétaire fait maintenant face à des fuites et est en litige avec l'aéroport. Il relève que le Groupement des communes de



la rive droite a fait le constat que tous les secteurs de villas sur Genthod et Bellevue ont été construits dans les années 80, époque à laquelle la croissance et l'augmentation des nuisances n'avaient pas été imaginées.

M<sup>me</sup> Tschamkerten donne l'exemple d'un billet à F 8,45 pour un trajet de 3000 km entre Aqaba et Genève. Elle relève que de nombreuses personnes vont passer un weekend à l'étranger pour diverses raisons, telles que le shopping ou les enterrements de vie de jeune fille/de garçon. Elle relève que ces pratiques ne soutiennent pas le commerce et les artisans locaux.

M. Taschini fait part de la position du Groupement des communes de la rive droite du lac. Concernant l'article 5, il estime que la convention d'objectifs doit clairement prévoir l'évolution en limitant au maximum les nuisances dues au trafic aérien et terrestre générées par son activité, notamment le bruit, les turbulences, les pollutions atmosphériques et leurs impacts sur la santé des populations riveraines, l'environnement et l'aménagement du territoire. Il trouve également qu'il est inutile de prévoir une pesée d'intérêt compte tenu du cadre très contraignant du PSIA, découlant du rapport sur la politique aéronautique 2016 avec pour principal objectif « répondre à la demande » et en privilégiant uniquement le volet économique. Il s'agit également d'associer les communes, comme le prévoyait l'initiative. Il relève ensuite qu'en termes d'émissions de gaz à effet de serre, les chiffres cités par l'aéroport ne tiennent pas compte du trafic international, ce qui est absurde. En ce qui concerne l'article 5A, le Groupement des communes de la rive droite du lac n'a pas d'opposition à rappeler le cadre très contraignant que le PSIA représente, tant sur le plan conceptuel que sur le plan opérationnel. Il s'agit d'un soutien politique pour adapter les horaires selon l'exemple de l'aéroport de Zurich, qui est ouvert de 6h à 23h.

M<sup>me</sup> Tschamkerten aborde l'article 7, en relevant que le Groupement des communes de la rive droite du lac estime que le Conseil d'administration devrait prévoir parmi ses membres, un représentant d'une commune genevoise siégeant au sein du Comité directeur de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG. Elle relève que deux communes y sont actuellement représentées, toutefois, leur territoire n'est pas survolé par les avions, sauf de manière marginale pour Meyrin, dans sa zone industrielle. Concernant l'article 22, le Groupement des communes de la rive droite du lac regrette vivement le changement de la dénomination de la commission. Pour la population, une commission pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien n'a pas du tout les mêmes objectifs qu'une commission pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire. La commission doit être un contrepoids à une vision

exclusivement économique et cela doit ressortir dans sa dénomination. Elle relève que les riverains sont en souffrance et que le message qui leur est adressé n'est pas adéquat.

M. Taschini aborde l'article 23. Pour le Groupement des communes de la rive droite du lac, il s'agit de mettre l'accent sur la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien, ce qui correspond clairement au résultat du vote populaire. Le cadre du PSIA étant ce qu'il est, la commission ne devrait pas s'écarter des buts susmentionnés, mais devrait intégrer également les impacts sur la santé. Finalement, concernant l'article 25, il propose un représentant supplémentaire des communes genevoises concernées par le bruit. Il s'est également interrogé sur la vice-présidence, qui devrait être un magistrat au sein des communes. Concernant la présidence, le Groupement des communes de la rive droite du lac s'est interrogé sur le fait qu'elle soit prise en charge par le conseiller d'Etat chargé de l'environnement.

En conclusion, M. Taschini relève que la marge de manœuvre offerte par le PSIA est faible. Il s'agit pour le Groupement des communes de la rive droite du lac de limiter la souffrance des populations riveraines, d'intégrer toutes les nuisances, y compris les turbulences, de ne pas renier la situation douloureuse de la rive droite en changeant l'appellation de la commission. Concernant le PL, le Groupement des communes de la rive droite du lac estime que la convention d'objectifs doit clairement viser une réduction des nuisances, que le conseil d'administration doit au moins comprendre un représentant des communes les plus impactées par le bruit, que la CCLNTA ne doit pas changer ni de dénomination ni de but et que sa composition doit comprendre plus de membres représentant les communes concernées par les nuisances.

Le président remercie les auditionnés et ouvre le tour de questions.

Un député PS relève qu'une consultation large des communes et des associations a eu lieu avant l'adoption de ce projet de loi. Il demande comment cette dernière s'est déroulée pour eux.

M. Taschini répond que la consultation a été adressée à l'ACG, dont le Comité a rédigé la réponse, sans consulter les communes concernées. Toutefois, il est vrai qu'un ou deux représentants de ces communes font partie du Comité. Il souligne qu'il y a eu des modifications qui ont été réalisées entre la version soumise à l'ACG et la version actuelle.

Le président remercie les auditionnés pour leur présence et prend congé d'eux. Il aborde premièrement la demande formulée par M. Dal Busco à la commission de l'économie. Ce dernier souhaite que M<sup>me</sup> Chevret, juriste au Secrétariat général du DI, puisse assister aux prochaines séances de la

commission de l'économie, traitant du PL 12879. Elle pourrait ainsi répondre aux éventuelles questions des députés. Comme il n'y a pas d'oppositions, il répondra à cette demande par la positive.

**Audition de M<sup>me</sup> Lisa Mazzone, présidente, M. Philippe Meyer, membre, et M. Philippe Dugerdil, membre, CARPE**

Le président souhaite la bienvenue aux auditionnés et leur cède la parole.

M<sup>me</sup> Mazzone remercie la commission de l'économie de les recevoir, au nom de la CARPE. Elle explique que la prise de position écrite sera envoyée à la commission, par mail. Elle rappelle que ce projet de loi découle d'une initiative populaire, acceptée, par une majorité de la population et que le débat porte sur sa mise en œuvre qui se doit d'être la plus fidèle possible. Elle souhaite ensuite rappeler les points essentiels de l'initiative, à savoir le fait que l'aéroport est un établissement de droit public, que l'Etat doit tenir compte du caractère urbain de l'aéroport et rechercher un équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle, et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement. Ensuite, la concrétisation de cet objectif est que l'Etat prend toutes les mesures pour lutter contre les nuisances liées au trafic aérien et pour mettre en œuvre une cohérence des politiques publiques. Elle souligne qu'il est important de mettre en lumière deux points au sein de l'initiative : la limitation des nuisances et les mesures à mettre en place pour ce faire.

M<sup>me</sup> Mazzone relève que la CARPE a pris connaissance du projet de loi du Conseil d'Etat à deux reprises. Elle estime que l'évaluation est insatisfaisante et espère que des adaptations seront apportées afin de mettre en œuvre la volonté populaire. Elle souligne qu'il n'y a par exemple aucune redéfinition des missions de l'aéroport dans la loi. De ce fait, les volontés populaires de limiter les nuisances et d'avoir une cohérence des politiques publiques ne sont pas mises en œuvre. La CARPE se réjouit que la convention d'objectifs soit ancrée dans la loi, car cela lui confère un statut plus important. Toutefois, l'adéquation entre les objectifs fixés et la volonté populaire de limiter les nuisances n'est pas inscrite. La convention ne joue donc pas son rôle d'instrument de mise en œuvre qui lui a été conféré. Elle relève que la suite du projet de loi prévoit de fixer dans la loi le plan sectoriel d'aéronautique à l'article 5A. D'une part, cette modification est inutile, car il va de soi que le droit fédéral s'applique et le prévoit ainsi et, d'autre part, cette mention ne règle pas les démarches devant être entreprises par les autorités genevoises.

M. Dugerdil prend le relais. Il relève que dans le cadre de son analyse du projet de loi, la CARPE a identifié que les éléments du texte de l'initiative acceptée par le peuple sont mentionnés au niveau de la commission consultative. Elle estime que c'est insuffisant et souhaiterait que ces éléments soient traduits aussi bien dans la mission de l'aéroport que dans la convention d'objectifs. De son point de vue, il faut un cadre contraignant pour fixer les objectifs de l'aéroport notamment en matière de bruit, de pollution et de gaz à effet de serre. Il s'agit également de mettre en place un dispositif de monitoring, avec des mesures permettant de vérifier qu'un certain nombre de contraintes environnementales et de nuisances soient respectées. La CARPE souhaiterait que les éléments importants mentionnés dans le texte de l'initiative constitutionnelle passent des responsabilités de la commission consultative, à la mission de la convention d'objectifs, avec un dispositif de mesures. Le rôle de la commission serait transformé en un rôle de vérification que ces mesures soient effectivement mises en œuvre et, le cas échéant, de proposer des mesures de correction, afin de pouvoir atteindre ces objectifs. La volonté de la population devrait donc clairement être inscrite, avec un dispositif contraignant et mesurable. Parmi les indicateurs à mettre en place, il y a le bruit, la pollution et les gaz à effet de serre. Par rapport aux objectifs chiffrés, la CARPE s'étonne que l'engagement du canton, c'est-à-dire la réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre, ne figure pas dans la loi mise en œuvre.

M<sup>me</sup> Mazzone reprend le constat par rapport au projet de loi. Elle relève que le PSIA ne correspond pas aux objectifs constitutionnels adoptés par la population. Le Conseil d'Etat avait lui-même relevé une incohérence et s'était opposé à une partie du PSIA, sans être entendu. La CARPE estime donc que des négociations sont nécessaires. Concernant la stratégie soumise au Grand Conseil à l'article 18, la CARPE estime qu'il s'agit d'une mise en œuvre insuffisante de l'initiative. Enfin, la CARPE salue le rattachement de la commission consultative au Conseil d'Etat, toutefois, elle est surprise de la modification de son titre, qui n'était pas proposée dans le cadre de la consultation et qui dénote une prise en considération moins importante des nuisances. De plus la CARPE s'interroge quant au fait qu'elle soit présidée par le Conseil d'Etat et que le directeur de l'aéroport y assiste, ce qui a une influence sur sa neutralité. M<sup>me</sup> Mazzone ajoute que la CARPE est également inquiète du manque de représentation des communes riveraines au sein du Conseil d'administration. Elle ajoute qu'aucune amélioration n'est réalisée afin de garantir le suivi, la transparence et la publicité des informations relatives aux nuisances causées par l'aéroport et aucune amélioration n'est apportée afin de garantir la limitation des nuisances et la cohérence avec les

politiques environnementales et d'aménagement du territoire. A ce titre, la CARPE estime que l'initiative n'est pas mise en œuvre. Elle pense que l'aéroport doit redémarrer suite à la crise sanitaire liée au COVID-19 car il est important pour la région de Genève, toutefois, il est important de définir le cadre et de fournir des instruments pour sa mise en œuvre. Selon la CARPE, le projet de loi échoue à mettre en œuvre l'initiative et l'article 191A de la constitution. Il ne répond pas à la préoccupation principale de limitation des nuisances et de son point de vue, la volonté populaire n'est pas mise en œuvre.

Le président ouvre le tour de questions.

Un député PLR salue le fait que M<sup>me</sup> Mazzone reconnaisse la situation délicate de l'aéroport. Toutefois, son importance pour l'économie, pour la Genève internationale et pour l'emploi n'a pas été évoquée. Il demande comment la CARPE voit l'articulation de ses propositions, avec la concession et le droit fédéral, qui règle ces questions. Il rappelle que le droit fédéral prime sur le droit cantonal et que la fiche PSIA est essentielle dans le projet de loi.

M<sup>me</sup> Mazzone répond qu'il va de soi que le droit supérieur prime et qu'il n'est donc pas nécessaire de l'inscrire dans la loi cantonale. Ensuite, elle demande de quel droit supérieur on parle. Elle souligne que le droit de l'environnement risque d'entrer en contradiction directe avec la mise en œuvre du PSIA, qui passe par une modification du bruit admissible et de l'impact en termes de pollution atmosphérique. Sur le plan fédéral, une question se pose en termes de cohérence et d'adéquation du PSIA, par rapport à d'autres normes environnementales retenues au niveau fédéral. Elle souligne que le Conseil d'Etat doit également faire valoir ses revendications à ce sujet, dans le cadre d'un conflit d'arbitrage entre différentes lois et normes fédérales. Elle estime que ce dernier devrait, à son sens, soutenir un environnement sain et une limitation des nuisances, alors qu'un développement de ces dernières est prévu. De manière générale, le canton dit qu'il s'agit de la compétence fédérale, toutefois, elle souligne que ce qui n'a pas été revendiqué auprès de la Confédération ne peut être obtenu et que le cadre de la fiche PSIA se négocie.

Un député MCG a l'impression que la CARPE souhaiterait que la commission consultative soit une commission contraignante et il se demande si cela correspond réellement au texte de l'initiative.

M. Dugerdil relève que l'idée est d'inscrire des références pour vérifier le comportement dans la convention d'objectifs. L'important est d'inscrire le dispositif, avec des mesures, actuellement manquantes. Le but est de pouvoir

avoir la possibilité de documenter la prise de position, par rapport à des éléments chiffrés.

Le même député MCG relève qu'il s'agit d'une commission consultative et non pas d'une commission exécutive.

M. Dugerdil souligne que cette commission ne doit pas être exécutive, toutefois, elle doit être consultée, afin de savoir par exemple si l'aéroport est sur la voie de réduction des gaz à effet de serre et des nuisances, conformément à la volonté du peuple. La commission pourrait dire oui ou non, sur une base chiffrée, avec des stations de mesures.

Un député Ve rappelle que le droit supérieur demande que les décisions soient prises de manière tripartite, entre le canton, la Confédération et l'aéroport. Il relève ensuite que la mission de l'aéroport n'a effectivement pas été modifiée. Il demande en quel sens la disposition de « incite les objectifs de protection de l'environnement » et demande quelle serait la proposition d'amendement de la CARPE, par rapport à la mission.

M<sup>me</sup> Mazzone relève qu'une initiative populaire doit entraîner une modification du cadre légal, ainsi que de la mission. Ensuite, elle relève que le projet du Conseil d'Etat ne satisfait pas la CARPE sur deux points, il s'agit de la mission ainsi que les outils de mise en œuvre de celle-ci. Elle souligne qu'il n'y a notamment pas de prise en compte du caractère urbain de l'aéroport et d'inscription claire de la limitation des nuisances dues au trafic aérien. Elle relève que l'outil de convention d'objectifs est un bon outil de discussion, qui répond à une mission politique déterminée par le peuple lors de la votation.

Un député PS demande comment s'est passée la consultation avec le Conseil d'Etat.

M<sup>me</sup> Mazzone relève que les associations, dont la CARPE, ont reçu un projet du Conseil d'Etat et ont fourni des modifications concrètes écrites. Toutefois, ces dernières n'ont pas été reprises dans le projet final. Elle souligne que les initiants ont regretté le fait de ne pas avoir été intégrés plus en amont.

Un député PS relève qu'une motion a été acceptée par le Grand Conseil en 2020 sur la transparence des consultations. Il demande si ces engagements ont été tenus.

M<sup>me</sup> Mazzone répond qu'il faudra demander des précisions au Conseil d'Etat à ce sujet.

Le président demande si les auditionnés ont une conclusion.

M. Meyer relève que le point central de l'initiative était d'atteindre une diminution des nuisances, aussi bien au niveau du bruit que de la pollution. Il ajoute que le PSIA, bien qu'il soit contraignant, n'empêche pas de prendre des mesures afin d'atteindre le but de l'initiative.

Le président remercie les auditionnés pour leur présence et prend congé de ces derniers.

### **Discussion interne**

Le président relève que la commission poursuivra son ordre du jour, avec la priorisation de ce projet de loi. Il y a notamment deux auditions prévues, celles de l'ARAG et de l'OFAC. Il souligne que les diverses prises de position ont amené un certain nombre d'amendements. Il faut donc demander au secrétariat du Grand Conseil de réaliser un document triptyque fourni à ce sujet, afin de faciliter les analyses à ce sujet. Ensuite, il revient sur le courrier de l'AECG. Il souligne qu'un courrier sera adressé au Conseil d'Etat, afin en demandant quelle suite il souhaite apporter à cette demande, avec un bilan sur le secteur et les aides délivrées à ce jour. Il sera également demandé quelles sont les possibilités à Genève, dans le cadre du droit fédéral, ainsi qu'une éventuelle solution, en passant dans les autres cantons.

Un député PS croit que lorsqu'il s'agit d'un projet du Conseil d'Etat, c'est au département rapporteur de faire le triptyque et invite donc le président à vérifier cette information. Ensuite, concernant l'audition de l'association du groupement des communes de la rive droite, il relève qu'un triptyque comprenant l'avant-projet a été transmis à la commission, ce qu'il trouve intéressant. Il demande à ce que le Conseil d'Etat transmette un rapport plus précis comprenant les différentes réponses, article par article, au sujet de cette consultation. Finalement, il relève que le Conseil d'Etat avait formulé des engagements quant à la transparence et estime que ces derniers doivent être tenus. Certains auditionnés se sont notamment plaints de ne pas pouvoir s'exprimer durant la consultation, ce qu'il trouve problématique.

Le président propose que M. Dal Busco participe à l'entier des débats. A titre personnel, il ne souhaite pas mettre la collaboratrice du département sur des questions politiques délicates.

Un député PS demande formellement que le département fournisse, à la commission de l'économie, le rapport avec les réponses à la consultation, article par article.

Le président demande s'il y a des oppositions.

Un député PLR s'oppose à cette demande.

Un député Ve estime qu'il serait plus simple d'avoir un tableau synoptique, afin de pouvoir traiter plus facilement les différents amendements.

### Vote

Le président met au vote la proposition du député PS :

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

Non : 5 (4 PLR, 1 PDC)

Abstentions : 1 (1 UDC)

**La proposition du député PS est acceptée.**

### Séance du lundi 14 juin 2021

*En présence de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, et de M<sup>me</sup> Léonie Chevret, juriste, DI*

**Audition de M. Marcel G. Zuckschwerdt, directeur suppléant, chef de la division stratégie et politique aéronautique de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)**

Le président souhaite la bienvenue à l'auditionné et lui cède la parole.

M. Zuckschwerdt remercie la commission de l'économie de l'auditionner. Il débute sa présentation par des remarques préliminaires, au sujet des amendements proposés. Il relève que la Constitution précise que l'aviation civile est du ressort fédéral. Ensuite, il relève que l'aviation civile se différencie des autres modes de transports, étant donné qu'il est tourné vers l'international. Ce mode de transport a donc pour objectif de relier la Suisse aux métropoles du monde et aux capitales européennes.

Il reprend les amendements. Concernant le **premier amendement**, qui demande à ce qu'il n'y ait plus de mouvements commerciaux opérés sur la plateforme, entre 22h et 6h, il relève qu'il l'est dans la mesure où la fiche PSIA est adaptée. Cette dernière a été approuvée par le Conseil fédéral, suite à un long processus de concertation avec le canton de Genève, les riverains et la Confédération. Elle est en vigueur depuis 2018 et prévoit des heures d'ouverture différentes. Il relève que le processus d'adaptation de la fiche PSIA est relativement long et ajoute que la dernière modification a pris cinq ans. Concernant le résultat de cette coordination, il reste à déterminer.

Du point de vue fédéral, le rapport sur la politique aéronautique suisse, datant de 2016, prévoit pour Genève un rôle d'aéroport national, qui doit servir à relier la Suisse aux principales métropoles européennes et mondiales.



La nouvelle fiche PSIA devrait donc entrer dans ce cadre, afin d'être compatible avec la politique fédérale. M. Zuckschwerdt propose de discuter des conséquences de la fermeture de l'aéroport à 22 heures et de l'ouverture à 6 heures. Il relève que l'impact serait considérable sur l'attrait de la plateforme aéroportuaire, puisqu'un certain nombre de longs courriers ont besoin de décoller tard le soir, ainsi que sur les avions basés à Genève. Un avion n'étant rentable que lorsqu'il est en vol, les avions d'easyJet ne seraient par exemple plus basés à Genève, étant donné qu'au minimum une rotation serait supprimée. Il relève que cela aurait un impact important sur la connectivité de l'Aéroport de Genève.

Il souligne que de nombreux hommes d'affaires empruntent ces avions et que ces derniers ne pourraient plus prendre des vols tôt le matin. Il relève finalement que la modification est donc techniquement possible suite à une adaptation du règlement d'exploitation, suite à une adaptation de la fiche PSIA. Il précise qu'à l'article 39b, al.2 de l'ordonnance sur les infrastructures aéronautiques (OSIA), il est écrit que les décollages et atterrissages de vols commerciaux sur le champ d'aviation sont interdits entre 22h et 6h. Il relève que le régime est plus restrictif que celui sur les aéroports régionaux.

Le président ouvre les questions au sujet du premier amendement.

Un député PDC demande si Zurich est soumis au même régime que Genève. Ensuite, il demande si en acceptant cet amendement, il faudrait attendre cinq ans, avant que la nouvelle fiche PSIA entre en vigueur.

M. Zuckschwerdt répond par l'affirmative. Il faudrait d'abord adapter la fiche PSIA avant d'adapter le règlement d'exploitation. Ensuite, il relève qu'à Zurich, le couvre-feu débute à 23h, avec 30 minutes de battement jusqu'à 23h30 car le business modèle est différent de celui de Genève. A Genève, le trafic fait du point à point. Les avions basés font un certain nombre de rotations et rentrent le soir à la base, pour être prêts pour le lendemain matin. Il relève qu'il est proposé de ne plus avoir de décollages programmés après 22h, toutefois, les atterrissages restent possibles jusqu'à 24h. A l'aéroport de Zurich, un système de hub est en place, qui est organisé par vagues de longs courriers, précédés de courts courriers. Le système est donc très différent de celui qui est en place à Genève.

Le président propose à M. Zuckschwerdt de reprendre sa présentation, comme il n'y a pas d'autres demandes de paroles.

M. Zuckschwerdt reprend la présentation avec l'article 2 alinéa 3 proposé. Il relève qu'il s'agit de la limite des courts courriers et l'interdiction d'avoir des courts courriers de moins de 300 km. Il estime que le texte est mal formulé, en ce qui concerne les termes « *l'aéroport international de Genève* »

*s'organise pour limiter les vols courts courriers* ». Il souligne que l'aéroport de Genève est au profit d'une concession, qui fait qu'il doit accepter le trafic et il n'y a pas de possibilité de limiter ceci à certaines destinations. Il ajoute que cet amendement vise avant tout les vols entre Genève et Zurich. Il rappelle le drame du départ de Swissair en 1998, lors duquel il a dû promettre des vols entre Genève et Zurich, afin d'assurer des liaisons aux longs courriers. Si cette modification était possible, cela signifierait que pour les longs courriers non desservis à Genève, les passagers passeraient par d'autres villes telles que Frankfort, Amsterdam, Londres, Paris et Madrid, qui sont les cinq hubs européens.

Il relève que le problème ne serait pas résolu et que la plateforme de Zurich et la compagnie Swiss seraient affaiblies. Ensuite, concernant les termes « *promeut activement des solutions ferroviaires alternatives* », il ne voit pas comment l'Aéroport international pourrait réaliser cette action, qui n'est pas son rôle, et est un peu sceptique. Il souligne toutefois que certaines compagnies aériennes réfléchissent à des solutions en partenariat, afin de réaliser certains trajets en train, qui pourraient figurer sur le même billet que le trajet en avion. Il relève que cela existe d'ores et déjà entre Lugano et New York, en passant par Zurich. Il souligne que pour avoir des statistiques et des chiffres clairs, la commission de l'économie devrait demander à Swiss quel est le nombre de passagers qui embarquent à Genève et qui ont ensuite une correspondance à Zurich, et le nombre de passagers qui embarquent à Genève et qui ont pour destination finale Zurich. Il relève que 70 à 80% minimum des passagers continuent vers une autre destination. Il s'agit donc de la question de la connectivité de Genève qui se pose.

Le président ouvre les questions au sujet du second amendement.

Un député PS relève qu'une offre combinée train et avion avait été mise en place à Genève, toutefois, elle avait été rapidement abandonnée, étant donné que la demande n'était pas suffisante. Il relève ensuite que dans la fiche PSIA, aucun nombre de vols entre Genève et Zurich n'est évoqué. Il demande si une diminution de 20% de vols entre Genève et Zurich, compensée par une augmentation de liaisons ferroviaires, serait envisageable du point de vue de la fiche PSIA et du droit fédéral.

M. Zuckschwerdt relève qu'un accord pourrait être trouvé. Toutefois, il souligne que ce sont les passagers qui choisissent et que cela dépend de l'offre. Il relève que ce système existe en Allemagne, pour de grandes distances. En tout cas, rien ne l'interdirait du point de vue de l'OFAC.

Le même député PS relève que la fiche PSIA ne donne aucun détail sur les destinations. Il demande si l'Aéroport de Genève pourrait décider, en

négociation avec les compagnies aériennes, de limiter le nombre de vols pour certaines destinations, du point de vue de l'OFAC et du droit fédéral.

M. Zuckschwerdt répond que l'aéroport a une certaine capacité piste par heure. Cette dernière est annoncée à la coordination slut, qui est responsable de l'attribution des sluts, de par la loi. Sur la base de ces sluts à disposition, ce sont les compagnies aériennes qui décident quelles destinations elles souhaitent desservir et ces dernières ne desservent que les destinations où elles soupçonnent un marché. Il souligne que ce sont donc les compagnies aériennes qui choisissent.

Il relève qu'en France par exemple, une loi est en train d'être débattue. Elle propose d'interdire les vols intérieurs pour tout ce qui est atteignable en TGV en 2h30 ou 3h, à l'exception des correspondances internationales. Il relève que l'aéroport met à disposition une infrastructure, une capacité piste et ce sont les compagnies aériennes qui décident ensuite.

Ce même député PS demande si l'aéroport pourrait décider de réduire le nombre de sluts, avec l'accord de l'OFAC.

M. Zuckschwerdt répond par la négative. Il explique que l'aéroport doit mettre à disposition la capacité piste dont il dispose. Si à l'époque tous les sluts n'étaient pas disponibles, cela relevait d'une absence de demande à son sens. L'aéroport serait toutefois obligé de prendre des mesures, s'il dépassait le bruit admissible, en diminuant la capacité piste ou en mettant des restrictions sur le bruit des avions par exemple.

Un député PLR relève qu'il n'est pas du loisir d'un aéroport de décréter de diminuer les horaires affectés, pour permettre à des avions de décoller et d'atterrir. Il ne s'agit pas d'une prérogative que l'aéroport peut donc actionner.

M. Zuckschwerdt confirme ces propos. Il relève que pour ce faire, il faudrait modifier au préalable la fiche PSIA, qui lie les autorités, soit le canton de Genève, la Confédération et les riverains. Si la fermeture à partir de 22h est inscrite dans la fiche PSIA, qui va l'encontre de la politique aéronautique suisse à son sens, il serait ensuite possible de modifier le règlement d'exploitation.

M. Zuckschwerdt répond, sur le délai de 5 ans, que cela dépend de la rapidité à se mettre d'accord. Le processus précédent a duré quatre à cinq ans, toutefois, il s'agissait de la première fiche. PSIA pour l'aéroport de Genève. L'adaptation de cette fiche pourrait donc nécessiter moins de temps. Il relève que les vues des différentes parties étaient extrêmement différentes et que le but a donc été de trouver un consensus, suite à de nombreuses discussions et négociations entre les différentes parties.

Le même député PLR relève que les collectivités publiques, et donc les communes riveraines, ont été associées à ce processus.

M. Zuckschwerdt répond que la négociation s'est faite entre le canton et la Confédération. Le canton a eu la charge d'informer les collectivités publiques. Une mise à l'enquête a eu lieu et a permis aux collectivités de se déterminer au sujet de la fiche PSIA. Il souligne que grand nombre d'entre elles n'étaient pas en accord avec son contenu, toutefois, ce qui prime est la prise de position finale du Conseil d'Etat qui représente le canton.

M. Dal Busco confirme les nombreuses négociations qui ont eu lieu et confirme que le canton a fait valoir les spécificités de cet aéroport, auprès de l'OFAC. Il confirme que les négociations ont été ardues et qu'une solution satisfaisante a pu finalement être trouvée. Concernant le trafic point à point, il relève que 95% des vols Genève-Zurich se poursuivent sur d'autres vols, dont des longs courriers.

Un député Ve relève qu'il serait intéressant de savoir quel est le nombre de personnes venant d'autres villes suisses et embarquant à Genève, alors qu'elles pourraient embarquer directement à Zurich. Il demande si la fiche PSIA sera refaite, afin de prendre en considération la pandémie. Ensuite, il demande si le nombre de sluts et la capacité de la piste pourraient être réduits, dans le cadre de la révision de la fiche PSIA, afin de prendre en considération les normes en matière de pollution de l'air.

M. Zuckschwerdt répond concernant la révision de la fiche PSIA. Il renvoie à une réponse de M<sup>me</sup> Sommaruga donnée à l'ARAG. Elle a mentionné que la question d'une éventuelle révision de la fiche PSIA serait à étudier dans deux ou trois ans, étant donné qu'il y a encore peu de visibilité au sujet de la pandémie. Il souligne que les 25 millions de passagers n'étaient pas un but à atteindre mais une prévision pour 2030. Cela n'est toutefois pas très important et l'évolution pourrait être plus lente. Il explique que deux courbes de bruit existent pour Genève : la courbe à atteindre à moyen terme et la courbe à atteindre à long terme. Concernant les nuisances, il relève que ce point pourrait être revu, bien que cela soit compliqué.

Un député PS demande comment l'élaboration de cette fiche a été réalisée. Il fait part d'une confusion entre les termes concertation et consultation. Il souligne que les communes et les associations ont été relativement peu entendues et leurs remarques peu prises en considération. Il demande si la fiche PSIA est décidée uniquement au sein de l'OFAC ou en partenariat avec d'autres Offices fédéraux, tels que l'Office fédéral de l'environnement.

M. Zuckschwerdt répond que, dans le processus de concertation, l'ARE et l'Office fédéral de l'environnement sont représentés. La fiche est réalisée en concertation, puis il y a une consultation publique. Le retour est ensuite analysé et des adaptations sont réalisées, de concert avec les Offices partenaires. La fiche PSIA est ensuite décidée par le Conseil fédéral, toutefois, pour ce faire, il ne doit plus y avoir de différence entre les offices fédéraux.

Le président relève que la décision est prise avec l'unanimité des offices fédéraux concernés.

M. Zuckschwerdt confirme les propos du président. Il reprend ensuite la présentation, en soulignant qu'il ne s'exprimera pas au sujet de la convention collective de travail, qui n'est pas de son ressort. Sur l'article 2 alinéa 5, sur l'alimentation d'un fond de reconversion, il précise qu'il ne serait pas possible de l'alimenter par l'entremise de redevances aéroportuaires et ajoute que l'ordonnance fédérale est très claire à ce sujet. Il n'y aurait donc pas de possibilité de financer ce fonds par ces redevances. Il n'a pas de commentaires au sujet de l'amendement du MCG, toutefois, il relève qu'ils sont liés par des amendements bilatéraux et qu'il serait difficile d'introduire une préférence nationale.

Le même député Ve demande quel est le processus par rapport aux taxes aéroportuaires et aux taxes de bruit. Il demande ce que peut faire l'aéroport et ce que dit l'OFAC à ce sujet.

M. Zuckschwerdt répond qu'il s'agit d'un débat conséquent. Il y a une ordonnance fédérale sur les redevances. Il souligne qu'il n'y a pas le droit de faire de bénéfices sur les redevances. Il y a différents systèmes aéroportuaires. Certains fonctionnent avec des caisses uniques, d'autres avec des caisses séparées et d'autres encore avec des caisses aménagées. Il relève qu'à Genève et à Zurich, les caisses sont aménagées et il y a un processus entre l'aéroport et les compagnies aériennes. Ces dernières demandent à voir les comptes de l'aéroport, pour être sûrs que seuls les coûts engendrés par les services rendus qui leur sont facturés, plus les investissements futurs. Dans le cadre de ces négociations, un consensus est généralement trouvé, l'OFAC est informé et le cas est réglé. Il explique que lorsque les compagnies aériennes et l'aéroport n'arrivent pas à s'entendre à ce sujet, l'aéroport fait une proposition à l'OFAC, qui prendra la décision selon certains principes. La décision peut ensuite être attaquée devant les Tribunaux fédéraux et pendant ce temps-là, les taxes restent à l'ancien régime. M. Zuckschwerdt souligne qu'il y a donc une procédure de négociation et que si celle-ci échoue, dans un délai de six mois, l'aéroport fait une proposition et l'OFAC décide.

Ce même député Ve souligne que les coûts ne sont pas toujours faciles à évaluer.

Un député EAG regrette la volonté de M. Dal Busco de ne pas aborder la problématique sociale, qui fait partie du débat autour de l'aéroport et qui sera incontournable sur le plan politique. Il demande s'il existe une interdiction stricte concernant le fonds de compensation ou si M. Zuckschwerdt pense simplement que les compagnies aériennes ne l'accepteraient pas.

M. Zuckschwerdt répond qu'il n'existe aucune impossibilité. Il a uniquement dit que le financement d'un tel fond de reconversion ne pourrait pas se faire par l'entremise de redevances aéroportuaires, étant donné que l'ordonnance à ce sujet comprend une liste exhaustive des coûts pouvant être pris en considération pour le calcul de la redevance. Il souligne que la possibilité de réalisation d'un fond de reconversion se discute au niveau cantonal, car il ne peut être financé par des redevances aéroportuaires.

Un député PS demande comment on peut expliquer que la Confédération ait refusé de verser des aides covid au canton de Genève, pour l'aéroport.

M. Zuckschwerdt répond que la Confédération a simplement répondu qu'elle ne pouvait agir que de façon subsidiaire. Ce n'est que dans le cas où le marché ou le canton ne sont pas en mesure de la financer, que la Confédération interviendrait. Il ajoute que cela vaut également pour toutes les garanties de prêts octroyés par la Confédération. Il relève que dans le cas de la mise en faillite de l'aéroport de Genève, des négociations seraient entamées, toutefois, il ne pense pas que ce soit la bonne solution.

M. Zuckschwerdt remercie la commission de l'économie de l'avoir auditionné.

Le président remercie M. Zuckschwerdt pour la qualité de son intervention et prend congé de ce dernier.

Un député Ve relève que les amendements dont a parlé M. Zuckschwerdt n'ont jamais été déposés devant la commission de l'économie. Ces derniers ont été traités en commission des finances.

**Audition de M. Alain Rosset, président, accompagné de M. Mike Gerard, vice-président, M. Claude Piotton, trésorier, M. Jean-Daniel Borgeaud, avocat, M<sup>me</sup> Denise Adler, secrétaire, et M. Jean-François Bouvier, membre, Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG)**

Le président souhaite la bienvenue aux auditionnés et leur cède la parole.

M. Rosset remercie la commission de l'économie de les recevoir et présente les différents représentants de l'ARAG présents ce soir. Il relève que l'ARAG adhère aux prises de position de la CARPE, de l'ATCR-AIG et du Groupement des communes de la rive droite du lac, car il y a des convergences et des régularités, notamment au sujet de la nouvelle dénomination de la CCLNTA qui n'est pas convenable. L'ARAG insiste pour que les termes de lutte contre les nuisances dues au trafic aérien soient maintenus. D'autre part, même si le projet de loi comporte des avancées, il reste lacunaire. Les différents intervenants présenteront donc les adaptations qui leur semblent indispensables, qui traduisent la volonté populaire et qui s'inscrivent dans les objectifs, notamment sur la mission de l'aéroport de transparence, de gouvernance démocratique et d'exploitation équilibrée.

M. Bouvier réalise un rapide historique. En 2015, les premières estimations relatives à l'augmentation du trafic ont été publiées dans la Tribune de Genève, ce qui a mis en exergue les conséquences liées à ce développement. L'initiative 163 a été acceptée par 56,3% des Genevoises et Genevois, toutes les communes de la rive droite et 5 communes de la rive gauche. Dans la même votation, le contre-projet a été rejeté par 54,16% des votants. Toutes ces personnes ne souhaitent pas la fermeture de l'aéroport urbain de Cointrin. Toutefois, ils se font imposer un bruit épuisant 7 jours sur 7, de 6h à 23h30 et on persiste à ignorer cette réalité. Il relève que le projet de loi n'ose même pas nommer l'aéroport comme urbain et mentionner le bruit, ce qui n'est pas admissible. Il relève que la convention d'objectifs est vide de sens, ne va pas assez loin, et devrait donc être améliorée. Il ajoute que le groupe easyJet ne possède que 14% de sa flotte équipée de réacteurs moins bruyants, donc 0% en Suisse. Il souligne que l'ARAG souhaiterait que les premiers vols du matin partent à 7h au lieu de 6h. Pour terminer, il est dit que la commission consultative devrait être révisée pour être transparente, ce qui signifie qu'elle ne l'était pas. Le Conseil d'Etat a annoncé vouloir réduire de 60% les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2030, sans toucher l'aéroport, qui génère pourtant à lui seul 23% des émissions de gaz à effet de serre du canton. Il invite à ne pas ignorer les souffrances de 110 000 habitants et souligne que vivre dans un habitat normal ne devrait pas être un privilège. Il invite donc les députés à retravailler ce projet de loi qui dans sa forme actuelle, n'est pas adéquat.

M. Borgeaud relève que le projet de loi vise à concrétiser l'initiative acceptée. Il faut donc s'assurer que c'est bien le cas. Il souligne que l'initiative a été acceptée à 56% et tient à attirer l'attention des députés de droite quant au fait que le taux d'acceptation le plus élevé est intervenu dans des communes telles que Genthod et Bellevue, réputées pour avoir une

certaine sensibilité aux idées de droite. Il invite donc à avoir une réflexion à ce sujet. Il souligne que les idées clé de cette initiative étaient l'aspect démocratique dans la conduite de l'aéroport, de répondre devant les citoyens au plan communal et au plan cantonal par le biais des élus, ainsi qu'un équilibre de la desserte entre plusieurs éléments et un devoir d'agir efficacement de l'Etat, afin de limiter les nuisances. Il relève que le document qu'il a transmis à la commission est une comparaison entre le texte de l'initiative et celui du contre-projet. A l'alinéa 3, l'initiative parle des politiques publiques en se référant expressément à la constitution cantonale, on rappelle que l'aéroport est un acteur majeur, donc l'activité a un impact sur différentes politiques publiques et on pose le principe que l'aéroport va interagir avec l'OFAC, les communes concernées et les représentants élus des citoyens au Grand Conseil. Les modifications proposées par l'ARAG ont été formulées lors de la consultation de l'avant-projet. L'ARAG est consciente qu'il faut convaincre les députés, afin que ces dernières soient reprises.

M. Borgeaud souligne que plutôt que de se prononcer sur le projet, l'ARAG préfère combler des lacunes qui ne concrétisent pas ce qui a été voté. Il explique qu'il y a trois aspects : un chapitre sur la gouvernance démocratique et la transparence, un chapitre sur l'équilibre dans l'exploitation et une adaptation de la mission à ce qui a été voté par l'initiative, qui reprend les différents éléments proposés. Il précise que la conviction de l'ARAG est une question d'excès de l'exploitation dans un certain nombre de dessertes devant être ciblées, dans des tranches horaires ciblées, qu'il convient d'analyser pour réaliser ce qui correspond aux objectifs.

M. Borgeaud aborde le chapitre sur la notion d'exploitation équilibrée entre l'importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement. L'ARAG propose que l'établissement œuvre au maintien et au développement qualitatif d'une desserte aérienne au profit du pays et de la région, qui tienne compte du profit économique, social et culturel, en particulier du besoin des entreprises et de la Genève internationale, de disposer de destinations intercontinentales. La qualité de desserte est indispensable pour Genève selon l'ARAG. Ensuite, à l'alinéa 2, il est demandé à ce qu'une politique de mobilité soit déployée. Il faut pouvoir identifier ce qui est demandé, en distinguant parmi les vols, ceux qui correspondent ou non aux objectifs de la desserte aérienne, définis dans l'alinéa précédent. Il ajoute que l'alinéa 3 demande qu'avant 7h et après 22h, les dessertes se fassent avec les avions de



la meilleure classe de bruit. L'article 5G demande que les heures d'ouverture correspondent à celles de Zurich, soit 6h-23h.

Il en vient ensuite au chapitre 1 bis suggéré, qui est la gouvernance démocratique et la transparence. L'article 5C demande le développement de mesures de bruit et de pollution par l'aéroport ainsi que l'établissement d'un rapport mensuel et annuel, qui soit consultable et téléchargeable sur le site internet par tout citoyen. Il est également demandé que l'importance des différents vols soit identifiée pour chaque tranche horaire, en fonction des destinations, des compagnies aériennes et du type d'avion. A ce stade, l'ARAG demande donc la réalisation d'une analyse et de rapports, qui soient publiés, tout en étant consciente des limites imposées par le droit fédéral.

M. Borgeaud aborde ensuite l'impact du trafic aérien sur l'aménagement du territoire et des finances publiques. A partir d'un certain niveau de bruit, des terrains deviennent inconstructibles, ce qui signifie que des surfaces brutes de planchers dévolues au logement ne peuvent être réalisées. Il précise que la réalisation de rapports à ce sujet permettra de développer une réflexion à ce sujet et d'avoir une approche plus fine, afin d'identifier ce qui est préjudiciable dans certaines tranches horaires. Ce qui est demandé, c'est de savoir pour chaque tranche horaire, quel est le nombre de logements compromis par cette exploitation. Il souligne qu'il faut aussi examiner à terme, si de larges terrains deviennent inconstructibles quel est l'impact de l'impôt sur la fortune et quel est l'impact de l'impôt sur le revenu. Il ajoute que cela permettra de réaliser une analyse coût-utilité en termes d'économie publique et de prendre ensuite des décisions en connaissance de cause et en transparence, par rapport aux citoyens. Il espère que les députés retiendront les amendements proposés par l'ARAG.

M. Gerard relève que M. Dal Busco a répondu, en avril 2019, à ses questions sur les mouvements d'avions de ligne. Il a notamment dit que l'AIG avait la volonté d'augmenter la part des atterrissages northern avec des avions de la meilleure classe de bruit, classe 5, qui représente une proportion de 20%. M. Gerard a étudié tous les atterrissages des cinq premiers mois de chaque année entre 2017 et 2021, en divisant les mouvements en trois catégories : easyJet, Swiss et les autres compagnies. Il souligne qu'entre janvier et mai 2019, il y a eu 675 atterrissages northern d'avion de classe 5, sur un total de 3250, soit un ratio de 20,8%. Il souligne que parmi ces 675, 644 étaient de la compagnie Swiss (19,8%), 13 pour easyJet (0,4%) et 18 d'autres compagnies (0,6%).

Par ailleurs, si on compare le nombre d'atterrissages northern d'avions de classe 5 au nombre total des atterrissages northern, on obtient un ratio de 97,9% pour Swiss, 0,8% pour easyJet et 1,9% pour les autres compagnies. Il

souligne que l'explication est simple : entre 2017 et 2019, la compagnie Swiss a complètement renouvelé sa flotte, toutefois, ce n'est pas le cas de easyJet. Il relève qu'en 2021, seul 81 des 500 atterrissages northern étaient des avions de classe 5, qui appartiennent en totalité à Swiss. Il relève que l'ensemble des autres compagnies ont donc réservé les avions les moins bruyants et polluants à d'autres aéroport.

M. Gerard relève, selon la réponse qui lui a été adressée par M. Dal Busco, que compte tenu de l'arrivée de vols en provenance de plateformes d'échange le soir, il n'avait pas été jugé opportun d'introduire une redevance additionnelle pour les atterrissages après 22h. Il souligne que cela revient à accepter un grand nombre d'avions northern, provenant de destinations de loisirs. Il est évident que notre compagnie nationale Swiss veut offrir des vols low cost, toutefois, elle ne peut concurrencer une compagnie qui n'achète aucun nouvel avion et qui profite de la décision de l'aéroport de Genève, de maintien de la taxe à 40 francs pour les atterrissages. Il souligne donc que par sa politique, l'AIG favorise easyJet et défavorise Swiss et les autres compagnies qui investissent dans des avions moins bruyants et moins polluants.

M. Rosset revient sur le point souligné par M. Borgeaud au sujet de l'aménagement du territoire. Il relève que les questions de courbe de bruit et de nuisances posent problème pour les communes concernées. Il relève que Genthod a décidé de faire abstraction de cela pour continuer à réaliser un développement et une densification de son territoire. Finalement, il souligne qu'il est incompatible pour l'ARAG d'inscrire le PSIA dans la loi cantonale, et inapproprié de figer l'article 5A de ce dernier.

Le président ouvre le tour de questions.

Un député PS demande ce qu'ils subissent, plus précisément, en tant que riverains et riveraines de l'aéroport.

M. Bouvier répond que pour la commune de Vernier, le village existait avant la construction de l'aéroport. Il précise qu'aux heures de pointe, de 6h à 8h et à partir de 16h, il y a quasiment un décollage toutes les 45 secondes. S'agissant des aménagements, 20% de la surface communale sont inutilisables pour l'habitation. On y met donc des dépôts, qui sont proches de zéro en termes fiscaux, d'emploi et d'impôt sur les revenus. Toutefois, ces endroits sont sujets à de nombreuses nuisances.

Un député Ve demande si les amendements ont évolué par rapport à la phase de consultation. Il demande si les propositions de CARPE sont compatibles avec celles de l'ARAG.

M. Borgeaud reprend le contre-projet, qui a été refusé par la population. Ce dernier se référerait expressément à la convention d'objectifs, qui permettrait au Conseil d'Etat et à l'aéroport de définir une politique. Pour l'ARAG, ce qui a été proposé au stade de l'avant-projet n'a absolument pas été retenu, ce qui fait que les amendements à ce sujet n'ont donc guère évolué. Il relève ensuite que l'ARAG reste une des forces vives de CARPE. Elle a communiqué ses amendements à cette dernière, qui a repris en partie les amendements de l'ARAG. M. Borgeaud souligne que pour lui, le problème majeur est que le projet de loi proposé est lacunaire, par rapport au texte de l'initiative voté par la population.

M<sup>me</sup> Adler répond à la demande du député PS en soulignant que la rive droite est habitée depuis l'Antiquité et que le bruit s'y est beaucoup aggravé ces dernières années. Comme dit par M. Gerard, la plupart des compagnies aériennes ne font pas d'efforts pour épargner le bruit. De plus, la situation actuelle du règlement et de la gestion de l'aéroport avec des taxes de bruit très basses, fait que ces dernières n'ont aucun effet. Elle souligne qu'il est impossible de déménager l'ensemble des habitants de la rive droite.

M. Rosset remercie la commission de l'économie d'avoir reçu l'ARAG et espère que leurs propositions seront entendues. Il est temps de prendre en considération les demandes et considérations formulées, qui sont raisonnables. L'ARAG n'est pas contre l'infrastructure aéroportuaire mais contre les excès et la logique économique de vouloir absolument répondre à la demande.

Le président remercie les auditionnés et prend congé de ces derniers.

Il informe les députés de la commission de l'économie que l'audition de la semaine prochaine sera conséquente. Il remercie les députés pour leur présence.

## **Séance du lundi 21 juin 2021**

*En présence du conseiller d'Etat Serge Dal Busco, DI, et de M<sup>me</sup> Léonie Chevret, juriste, DI*

**Auditions de M<sup>me</sup> Corine Moinat, présidente du conseil d'administration, et de M. André Schneider, directeur général, AIG**

Le président souhaite la bienvenue aux l'auditionnés. Il explique qu'il y a deux objets à l'ordre du jour. Premièrement le PL 12879 modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG). Deuxièmement, le PL 12952 approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2020. Il rappelle que les rapports financiers sont traités par la

commission des finances, mais que le rapport d'activités est traité en Commission de l'économie. Il cède la parole aux auditionnés.

M<sup>me</sup> Moinat explique que l'Aéroport de Genève évolue depuis plusieurs années dans le cadre donné par le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et de la Convention d'objectifs. En l'état, les souhaits de l'initiative 163 sont déjà réalisés ou en passent de l'être.

M. Schneider confirme que l'AIG est soumis au PSIA et à la Convention d'objectifs. Dans le PSIA, Genève aéroport a pris l'engagement de réduire le niveau de bruit au niveau de cadastre de 2009, ce qui représente le bruit de 2000. Dans le cadre de la faitière européenne, l'Airport Council International Europe (ACI), l'aéroport de Genève s'engage à réduire les émissions nettes de CO<sub>2</sub> avant 2050, ce qui devrait être le cas entre 2035 et 2040 pour Genève. Depuis deux ans, easyJet compense déjà toutes les émissions et cela a été maintenu malgré la crise. Depuis quelques semaines, l'aviation suisse et les trois aéroports nationaux se sont aussi engagés à atteindre zéro émission pour 2050. De plus, ce changement est documenté et représenté sur une feuille de route. L'AIG est intéressé à la réduction de l'impact du bruit et des émissions sur les prochaines années.

Dans le cadre du PL, la position de l'aéroport est la suivante :

Les articles qui ont changés, les art. 5 et 5A, relatifs à la Convention d'objectifs et au PSIA introduisent un état de fait déjà existant. Ensuite, l'art. 18, relatif à la stratégie d'établissement soumise au Grand Conseil, l'AIG, pense que c'est une très bonne opportunité, tout en sachant que la stratégie de Genève aéroport est délimitée par la Convention d'objectifs et le PSIA. De plus, la stratégie est régulièrement présentée au Conseil d'Administration et approuvée. Toutefois, cet article permettra une plus grande facilité de discussion sur le développement, en partie prescrite par la concession, la législation fédérale, le PSIA et la volonté du Conseil d'Etat traduite dans la Convention d'objectifs. Finalement, les art. 23 et 25 définissent une nouvelle approche à la Commission consultative sur les nuisances sonores. L'approche proposée est très bonne car le domaine à traiter est élargi. En effet, il est important de traiter cette question en ayant une vision globale. Ceci est mis en avant par la Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme, en élargissement la présence aux voisins français et en tenant compte de l'aspect transfrontalier des questions de l'AIG. D'ailleurs la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) est rattachée au Conseil d'administration de l'aéroport de Genève et à une commission consultative environnementale avec des représentants français. Cet aspect mérite une vision commune. Finalement dans ces articles, il est prévu de présenter

annuellement une courbe de bruit pour suivre l'évolution vers la cible du PSIA. Ceci reprend une pratique mise en œuvre depuis 2019 et qui montre que l'AIG est sur le bon chemin pour se rapprocher de l'objectif de 2030.

Le président explique que lors de l'audition de l'Office fédéral de l'aviation civile, l'auditionné a parlé de la révision de la fiche PSIA. De plus, il a mentionné que les négociations pour la future fiche PSIA prendraient 5 ans. La révision de cette fiche devrait être faite dans 2 ou 3 ans car, toujours selon l'auditionné, dans l'activité du transport aérien, il y avait trop peu de visibilité. Ce qui se détache d'autres auditions, c'est que la fiche n'est pas suffisamment contraignante avec des objectifs pas assez importants. Il aimerait donc connaître ces précisions car le projet est assez débattu.

M. Schneider explique que la fiche PSIA définit beaucoup de paramètres importants pour l'évolution de Genève aéroport, comme les heures d'ouverture. De plus, le PSIA est négocié entre la Confédération et le canton, l'aéroport de Genève participe que comme spécialiste technique. Deuxièmement, l'aéroport est contraint dans l'espace donné pour les années à venir. Mais le plus important est l'engagement de l'aéroport de Genève à réduire sa courbe de bruit, pour 2030, de manière considérable. Il y a eu plusieurs négociations entre le canton et la Confédération. Il rappelle que le PSIA genevois a été reconnu comme le plus contraignant et comme exemple à suivre par la conseillère fédérale M<sup>me</sup> Sommaruga. D'ailleurs le PSIA est un outil de la planification territoriale. Ainsi il n'adresse pas toutes les questions mais seulement les questions qui impactent le territoire, c'est-à-dire, celles liées aux bruits ou aux émissions CO<sub>2</sub>. Ensuite d'autres estimations peuvent être faites. Pour le futur PSIA, beaucoup de questions vont être remises sur la table et cela sera la manière de trouver un équilibre entre les volontés ainsi que les attentes du canton et les besoins de l'AIG, qui est soumis à la législation fédérale, pour pouvoir assurer ce que la Confédération attend dans l'exercice de la concession que l'aéroport de Genève possède jusqu'en 2051.

Un député PDC revient sur une remarque faite lors de l'audition de l'association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG) sur les vols de nuit. Le constat est que 97,7% des vols de nuit sont produits par Swiss car la compagnie possède de meilleurs avions et qu'easyJet maintient ses avions plus vieux. Le sous-entendu est que l'aéroport de Genève favorise easyJet au détriment de Swiss. Il se demande si cela est juste.

M. Schneider déclare que c'est faux car il y a une taxe bruit qui est échelonnée par rapport aux avions. Par ailleurs, Swiss paie cette taxe moins cher, car elle possède des avions plus performants et moins bruyants. easyJet pourra stationner trois avions nouvelle génération sur les tarmacs de Genève,

ce qui représente un tiers de leur flotte. De plus, easyJet a une des flottes les plus jeunes parmi toutes les compagnies aériennes européennes. Finalement, dans la nouvelle mouture des taxes aéroportuaires un système de retour de taxe est introduit pour les compagnies avec des avions de dernière génération. L'aéroport de Genève favorise donc les jeunes flottes car le bruit est atténué de 30 à 40%. Il n'est donc pas possible de dire que les 97,7% des vols après 22h sont dus à Swiss, il y a un mélange.

M. Schneider ajoute qu'easyJet a choisi de mettre 3 nouveaux avions à Genève et deux à Bâle, ce qui prouve le contraire des propos tenus.

### **Discussion interne**

Un député EAG a trouvé frappant que le PL soit parfaitement adapté à l'aéroport. Il lui semble que dans la votation populaire, il y avait une volonté de changer de paradigme. Certes, certains éléments ne sont pas du ressort cantonal, mais il faut le dire clairement. Il faut assumer le fait que l'initiative ne peut pas être mise en œuvre et que donc rien ne change. Evidemment cette position peut être justifiée par les arguments entendus.

Un député PLR pense que l'aéroport n'a pas tenu de tel propos, l'aéroport peut vivre avec ce PL. Le projet de loi n'a pas été conçu pour l'aéroport et la volonté populaire a été intégrée.

### **Séance du lundi 30 août 2021**

Le président propose de débiter par une synthèse des documents en possession des membres de la commission. Ces derniers doivent normalement avoir reçu de la part du département, respectivement de la part de M<sup>me</sup> Chevret, un triptyque récapitulatif de l'ensemble des amendements. Préalablement, les observations de la pré-consultation du projet de loi ont également été reçues. Il précise que les amendements de la CARPE repris par un député PS et son collègue Ve figurent également dans ce document.

Ce député Ve relève que des modifications ont eu lieu dans ce document, par rapport aux amendements figurant dans le triptyque. Il relève que les amendements proposés dans le triptyque ont été proposés lors de la consultation. Depuis, deux associations dont CARPE ont repris et modifié ces amendements.

Le président relève que les amendements seront présentés au fur et à mesure par leurs auteurs. Le président propose de se baser sur le triptyque réalisé par M<sup>me</sup> Chevret pour la présentation des amendements. Il demande à M<sup>me</sup> Chevret si elle souhaite intervenir.

M<sup>me</sup> Chevret répond par la négative.

Un député Ve propose de travailler sur le tableau réalisé par son collègue, étant donné que les amendements proposés par les Verts et les socialistes ne figurent pas dans le document fait par M<sup>me</sup> Chevret.

Le président précise que la dernière version du tableau est un document de 22 pages datant du 23 juin 2021, disponible dans Accord. Il rappelle que le vote d'entrée en matière de ce PL a d'ores et déjà été réalisé et que les consultations sont terminées. Il propose de réaliser le travail en deuxième débat, article par article, en se basant sur le triptyque.

## 2<sup>e</sup> débat

Le président demande s'il y a des oppositions au titre « PL 12879 modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25) ». Comme il n'y a pas d'opposition, le titre est adopté. Il passe ensuite à la lecture du premier article du projet de loi. Comme il n'y a pas d'opposition, l'article est adopté.

Le président passe ensuite à la lecture des amendements proposés par la CARPE et repris par les députés PS et Ve. Il propose de traiter les amendements un à un. Il demande à ce que le député Ve envoie le document à M. Dal Busco et à M<sup>me</sup> Chevret. Ce document est également projeté durant la séance, afin de faciliter les discussions.

## **Article 2 Mission (nouveau)**

### **Alinéa 1**

Le président fait la lecture de l'amendement à **l'article 2, alinéa 1**, qui est le suivant : « L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations en considérant sa situation urbaine et en offrant, au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs ».

Un député PDC a une question de fond, qu'il soumettra à ses collègues de parti. Il relève que la première version du texte satisfaisait pleinement les opposants à l'initiative. Par la suite, il a eu l'impression que les discussions concernant la mise en application de l'initiative ne contentaient personne, pas même les nombreux initiants. Il souhaiterait que la position du département soit communiquée pour chaque amendement, afin de savoir si les amendements déposés par la gauche, qui représente visiblement les initiants, leur conviennent. Il aimerait également connaître les critiques du département à ce sujet.

Le président répond que cela se fait systématiquement. Il demande s'il y a des interventions concernant le premier amendement.

Un député PLR demande pourquoi l'expression « *au meilleur coût* » a été biffée. Il lui semble que l'impératif de rationalité économique est essentiel.

L'auteur de l'amendement répond que c'est l'expression qui figure dans l'initiative et que cela constitue la politique pratiquée pendant ces quinze à vingt dernières années. Il souligne que ce n'est pas un objectif de fournir un certain nombre de prestations pour le meilleur marché possible.

Un député PS relève des problématiques sociales pour les salariés de l'aéroport, c'est-à-dire des sociétés au bénéfice de contrats de prestations. Il relève que « *au meilleur coût* » pose problème. Le fait que Genève Aéroport engendre des bénéfices est un bon élément pour l'Etat, toutefois, cela n'est pas acceptable que cela se fasse sur le dos des travailleurs et travailleuses.

Un député PLR précise qu'il n'y a pas de dumping salarial à l'aéroport, comme cela a été répété à maintes reprises et confirmé notamment par l'OCIRT. Il va demander un ajournement des travaux sur ce projet de loi, en attendant l'aboutissement des négociations, qui doivent avoir lieu d'ici la fin de l'année.

Un député EAG souhaite rappeler que sur l'année 2020, les conflits sociaux de l'aéroport représentent une part de 35% des conflits enregistrés. Selon lui, l'idée de son collègue PLR selon laquelle il n'y a pas de sous-enchère à l'aéroport est un peu hâtive et pourrait être démentie prochainement.

Un député UDC pense que les initiants qui ont tracé les termes « *au meilleur coût* » se trompent de cible. Il estime que l'entreprise Aéroport de Genève doit pouvoir offrir un service au meilleur coût, afin de pouvoir rémunérer son personnel. Il ajoute que les personnes directement concernées par la suppression de ces trois mots ne risquent pas vraiment une baisse de salaire, étant donné qu'ils disposent quasiment d'un statut de la fonction publique. Si la suppression de ces trois mots signifie ne pas offrir au meilleur prix les locations à des sous-traitants étant à l'aéroport, cela constituerait peu de bénéfices pour les collaborateurs, car les entreprises elles-mêmes auraient moins de coûts liés aux exigences vis-à-vis du bailleur de fonds. Il y aurait donc plus de fonds à disposition pour les salaires. Selon lui, la suppression de ces trois mots crée une confusion.

Le président relève que les positions sont définies.

Un député Ve souhaiterait savoir pourquoi le Conseil d'Etat introduit cette expression « *au meilleur coût* » qui est à son sens contradictoire avec le besoin notamment d'offrir des conditions optimales de sécurité et



d'efficacité. Il demande donc pourquoi les auteurs cherchent à installer l'expression « *au meilleur coût* », qui est en contradiction avec les objectifs.

M. Dal Busco explique qu'en déposant ce projet de loi, le Conseil d'Etat a cherché à répondre à l'initiative constitutionnelle et inscrire ce point dans la loi. Par définition, il estime que de parler indirectement de la situation de l'aéroport, qui fait l'objet d'un accord entre les partenaires sociaux, n'est pas la bonne technique. Selon lui, les amendements qui ajouteraient des éléments sortant du but fixé par le Conseil d'Etat, s'agissant de cette loi, sont à éliminer. Ensuite, concernant l'expression « *au meilleur coût* », il ne comprend pas pourquoi cela ne pourrait pas constituer un objectif vertueux, fonctionnant de manière efficace. Il connaît plein d'exemples avec une qualité de prestation et un coût avantageux. C'est pour cette raison que le Conseil d'Etat a indiqué cela. M. Dal Busco n'est pas favorable à enlever ces termes.

M<sup>me</sup> Chevret ajoute que cette mention existe d'ores et déjà dans la LAIG actuelle.

Un député UDC rappelle qu'il avait été admis qu'il serait possible de savoir, si les initiants sont d'accord avec les reformulations, avant de voter. Il souhaiterait savoir s'il s'agit de l'ensemble des initiants ou seulement d'une partie d'entre eux.

Un député PS propose de voter en deux temps. Premièrement sur l'expression « *en considérant sa situation urbaine* » et deuxièmement, sur l'expression « *au meilleur coût* ».

L'auteur des amendements précise que l'ensemble des amendements déposés ici ont été discutés avec la présidente de CARPE, qui a été auditionnée par la commission, et sont donc soutenus par les initiants.

Le président fait la lecture de l'article 2, alinéa 1 : « *L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations en considérant sa situation urbaine et en offrant, au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs* ».

Le président met aux voix le premier amendement qui consiste à ajouter les termes « *en considérant sa situation urbaine* » :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	8 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)
Abstentions :	1 (1 UDC)

**L'amendement est refusé.**

Le président met aux voix le second amendement, qui consiste à biffer l'expression « *au meilleur coût* » :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	9 (2 MCG, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC)
Abstentions :	–

**L'amendement est refusé.**

## **Alinéa 2**

Le président fait la lecture de l'amendement à **l'article 2, alinéa 1**, qui est le suivant : « Son activité doit concourir au développement de la vie économique, en priorité de la Genève internationale et des entreprises établies dans la région, ainsi que de la vie sociale et culturelle ». Il demande s'il y a des commentaires.

Un député Ve précise que l'alinéa 2 est séparé entre les alinéas 2 et 3. L'alinéa 2 répercute les activités que l'on cherche à favoriser et l'alinéa 3 reprend de manière détaillée les aspects environnementaux.

Un député PS souhaite apporter un complément. Il rappelle qu'un des buts de l'initiative relative à ce projet de loi est d'améliorer la protection de l'environnement et de diminuer les nuisances liées à l'aéroport. Il ajoute que l'alinéa 3 est renforcé avec l'amendement qui inscrit que l'aéroport doit veiller à diminuer les nuisances. Cette modification constitue la base du respect de l'initiative, votée par une majorité de la population.

Un député PLR relève que cet amendement précise en réalité que ceux à qui l'aéroport ne s'adresse pas prioritairement sont la clientèle de loisirs, plus particulièrement familiale, qui a permis à l'aéroport de redécoller cet été, après le semi-confinement. Pour sa part, il se réjouit que la Genève économique et internationale soit la principale destinataire des services de l'aéroport, mais déplore le fait que cette clientèle de loisirs soit mise à part.

Un député Ve répond que cette clientèle est représentée dans les intérêts généraux du pays. Il relève que ce n'est pas parce que ces termes ne sont pas mentionnés explicitement qu'ils ne seront pas pris en compte. Il ajoute que la droite passe son temps à clamer le besoin de soutenir la Genève économique et internationale, ce qui figure pourtant dans cet alinéa.

Un député PDC relève qu'il est évident que ce texte reprend l'objectif de l'initiative de diminution de l'activité de l'aéroport et donc des vols, qui vise clairement la clientèle de loisirs et plus particulièrement easyJet.

Un député PLR relève que le Conseil d'Etat n'a pas proposé de modification de la mission de l'aéroport dans son projet de loi. En effet, les

propositions de ce dernier débutent uniquement à l'article 5. Il ne voit pas l'intérêt d'inscrire dans la loi d'application, les éléments votés dans le cadre de l'article constitutionnel, en effet cela alourdit la proposition du Conseil d'Etat. Il relève que c'est la Constitution qui fait foi.

M. Dal Busco relève qu'en travaillant sur la base de ce tableau, les discussions portent sur des articles que le Conseil d'Etat n'a pas demandé à modifier. Il aurait plutôt imaginé de passer en revue le projet de loi du Conseil d'Etat avec les articles qui s'y trouvent, en les amendant ou non.

Le président répond qu'il faut procéder dans l'ordre, même si certains amendements n'ont pas été déposés par le Conseil d'Etat, ces derniers sont déposés par les groupes parlementaires.

M. Dal Busco relève ensuite que le Conseil d'Etat a longuement réfléchi à la rédaction de ces articles. A son sens, le fait de rappeler dans la loi les éléments explicités dans la Constitution n'est pas toujours utile. En l'occurrence, l'alinéa 2 proposé met en exergue les entreprises établies dans la région et la Genève internationale. Toutefois, pour le Conseil d'Etat, cette rédaction convient parfaitement pour la mise en avant des intérêts de Genève et ajoute que l'élément mentionné figure dans le second alinéa 2 de la mission. Pour le Conseil d'Etat, l'article 2 n'a donc pas besoin d'être modifié.

Le président réalise une synthèse des discussions. Il relève que le Conseil d'Etat a proposé son projet de loi et ne soutient pas les amendements proposés.

Un député PS relève les termes « ainsi que des objectifs de protection de l'environnement » figurant à l'article 2, l'alinéa 2. Il demande à M. Dal Busco pour quelle raison il ne soutient pas l'amendement « et veille à diminuer les nuisances dues au trafic aérien, en particulier le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre ». Il demande si c'est parce que, cela ne sert à rien pour le Conseil d'Etat d'entrer dans les détails, mais que toutefois ce dernier soutient la réduction des nuisances.

M. Dal Busco répond que ce député a bien compris. Il ajoute que le Conseil d'Etat propose une convention d'objectifs à l'article 5A nouveau. Il relève qu'il s'agit d'une question d'articulation et que les thèmes à aborder sont cités dans la convention d'objectifs. Pour le Conseil d'Etat, les termes généraux de la mission conviennent, toutefois, il précise, dans la convention d'objectifs, les points qu'il souhaiterait voir traiter.

Le président met aux voix l'amendement à l'**article 2, alinéa 2** « *Son activité doit concourir au développement de la vie économique, en priorité de la Genève internationale et des entreprises établies dans la région, ainsi que de la vie sociale et culturelle* » :

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)  
Non : 8 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)  
Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'amendement est refusé.**

### **Alinéa 3**

Le président met aux voix l'amendement à l'**article 2, alinéa 3** « *Dans toute son activité, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement et veille à diminuer les nuisances dues au trafic aérien, en particulier le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre* » :

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)  
Non : 8 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)  
Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'amendement est refusé.**

Un député UDC souhaiterait préciser la raison de ses abstentions. Il explique avoir entendu la position du Conseil d'Etat, qui lui paraît raisonnable. Il relève que ce qui est proposé à l'article 2, alinéa 3 est proposé par le Conseil d'Etat à l'article 5, avec une autre formulation. Il pense qu'il devrait y avoir un certain consensus avec les initiants au sujet de ce projet de loi, afin que le projet de loi d'application ne fasse pas l'objet d'un référendum. Il déplore donc l'avancement des travaux. Il estime qu'il vaudrait mieux consacrer un à deux mois supplémentaires à cela et retourner ensuite vers les initiants, afin de connaître précisément leurs exigences et ainsi éviter à tout prix un référendum, qui serait néfaste pour toutes et tous et probablement encore plus pour la droite.

Le président demande si la commission souhaite reprendre les amendements de l'ARAG. Comme ce n'est pas le cas, ces derniers tombent.

### **Article 5 Convention d'objectifs (nouveau)**

Le président fait la lecture de l'**article 5, alinéa 1** proposé par le Conseil d'Etat « Le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par

le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans ». Comme il n'y a pas d'opposition, il est adopté.

Le président fait la lecture de l'**article 5, alinéa 2** proposé par le Conseil d'Etat « *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* ». Comme il n'y a pas d'opposition, il est adopté.

### **Article 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)**

Le président fait la lecture de l'**article 5A** proposé par le Conseil d'Etat : « *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* ».

M. Dal Busco relève que le Conseil d'Etat a proposé l'inscription de l'article 5A afin d'ancrer le PSIA dans la loi. Le but est de rappeler ce qu'est un PSIA, ainsi que son caractère contraignant.

Le président relève qu'il y a une erreur de numérotation dans le tableau, ce qui porte à confusion. En effet, l'amendement concernant l'article 5A devrait en réalité concerner l'article 5 et l'amendement au sujet de l'article 5B devrait concerner l'article 5A. C'est le numéro qui est faux.

Un député PLR fait une motion d'ordre. Il propose d'annuler les votes au sujet de l'article 5 et de revenir dessus, avec l'amendement au sujet de l'article 5A figurant sur le triptyque.

### **Alinéa 1**

Le président fait la lecture de l'amendement à l'article 5A, **alinéa 1** « *Dans le cadre de sa mission définie à l'article 2, le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs contraignante renouvelable tous les 5 ans* ». Il passe ensuite la parole au député Ve pour la présentation de l'amendement.

L'auteur de l'amendement explique que les termes « *dans le cadre de sa mission définie à l'article 2* » ont été ajoutés à l'alinéa 1. Ils auraient souhaité que la mission soit précisée, toutefois, cela peut être conservé même si cette dernière n'a pas été modifiée. Il est également souhaité que la convention d'objectifs soit contraignante.

Un député PLR demande pour quelle raison, le fait de marquer que ce soit contraignant rendrait la situation davantage contraignante. Il relève que la convention d'objectifs est contraignante.

Un député UDC demande si le fait d'accepter le terme contraignant amènerait la paix auprès des initiants. Il explique que son souci est d'établir une loi d'application qui ne soit pas contestée dès le départ.

Un député PDC demande à M. Dal Busco si la proposition réalisée par le Conseil d'Etat a été discutée au préalable avec les initiants.

M. Dal Busco relève que la rédaction a été réalisée de manière délibérée. Il rappelle que le but de la convention d'objectifs est bien évidemment d'atteindre les objectifs fixés. Selon lui, terme contraignant y figure implicitement. De ce fait, cela ne le dérangerait pas qu'il y figure explicitement.

Le président met aux voix l'amendement à l'article 5A, alinéa 1 (en réalité article 5, alinéa 1) « *Dans le cadre de sa mission définie à l'article 2, le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs contraignante renouvelable tous les 5 ans* » :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	8 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)
Abstentions :	1 (1 UDC)

**L'amendement est refusé.**

## **Alinéa 2**

Un des auteurs de l'amendement explique qu'effectuer une pesée des intérêts adéquate vis-à-vis des politiques publiques connexes (protection de l'environnement, santé, emploi et aménagement du territoire) est essentiel. En effet, ces dernières peuvent avoir des intérêts contradictoires. De ce fait, il est important que la protection de l'environnement soit prioritaire dans la pesée des intérêts, afin de respecter la volonté des initiants et d'une majorité de la population.

L'autre auteur complète ces propos. Il explique qu'il n'est pas souhaitable qu'il y ait une pesée des intérêts. En effet, il existe des ordonnances, notamment au sujet du bruit et de la protection de l'air, qui doivent être respectées.

Un député PLR demande comment procéder avec les terrains dans la zone de bruit et dans la zone aéroportuaire par exemple. Il relève qu'il y a obligatoirement une pesée des intérêts en termes d'aménagement du territoire

dans cette zone. Sinon, on ne pourrait plus rien réaliser, en termes de constructions.

Un député UDC partage l'avis formulé par son collègue Ve. Il y a des lois qui doivent être appliquées, malgré les contraintes formulées. Il ajoute que le texte lui paraît toutefois lourd et peu explicite.

Un député PS estime que si tous les amendements sont refusés, cela conduira certainement à un référendum et donc un nouveau débat au sujet de l'aéroport. Il rappelle ensuite qu'il ne s'agit pas un projet de loi de la gauche mais d'une initiative votée par la population. Cette loi d'application doit donc se conformer à cette position.

Le président ajoute que M<sup>me</sup> Mazzone a effectivement évoqué la possibilité d'un référendum, si une partie de ces objets n'est pas suivie.

M. Dal Busco relève que des éléments illégaux ne seront de toute manière pas introduits dans la convention d'objectifs. Il ne comprend donc pas en quoi le texte proposé par le Conseil d'Etat apporterait un sentiment d'illégalité ou constituerait une mise en péril.

M<sup>me</sup> Chevret demande des explications concernant le fait d'avoir retiré les termes « *de l'emploi* ».

Un député PS répond que dans l'article constitutionnel voté par la population, soit l'article 191 A alinéa 3, trois politiques publiques y figurent : la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et la promotion de la santé. Il relève que c'est le Conseil d'Etat qui a rajouté l'emploi. Il souligne que la population souhaite d'abord soutenir la protection de l'environnement.

M. Dal Busco est surpris de constater que l'emploi ne ferait plus partie des préoccupations et trouve cela dangereux. Il souligne que c'est une des principales dimensions à prendre en considération concernant l'aéroport.

Un député PDC est surpris qu'on souhaite supprimer la pesée intérêts en présence, dans la mesure où dans toute élaboration de politique publique, on tient compte de l'ensemble des intérêts, qui sont pesés un à un. Il relève ensuite que ce qui figure dans cet amendement figure d'ores et déjà dans le texte constitutionnel. Il ne voit pas la nécessité de répéter ce qu'il y a dans la constitution, car cela rendrait la loi illisible à son sens.

Un député PLR relève que l'alinéa 2 de l'article constitutionnel cite « *un équilibre entre l'importance pour la vie économique* ». Il souligne que le terme équilibre se réfère à une pesée des intérêts et le terme économique se réfère à l'emploi. Il ne voit pas donc pas pourquoi l'amendement supprime

ces éléments du texte de loi proposé par le Conseil d'Etat, qui est pourtant en parfaite cohésion avec ce qui est souhaité par les initiants.

Un autre député PLR trouve dangereux d'opposer ces objectifs. Selon lui, l'emploi doit être au cœur des politiques menées. Il relève qu'il est d'ailleurs au cœur de la politique menée par l'actuelle ministre de l'économie et de l'emploi. Il souligne que l'emploi ne s'oppose pas à l'environnement.

Le président met aux voix l'amendement à l'article 5A, **alinéa 2** dans le tableau (en réalité article 5, alinéa 2) « *La convention d'objectifs doit permettre à l'établissement d'adapter son infrastructure à l'évolution de l'aéronautique en garantissant la sécurité, en respectant les objectifs des politiques publiques connexes, notamment la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et la santé* » :

Oui :	6 (1 EAG, 2 S, 2 Ve)
Non :	8 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)
Abstentions :	2 (1 UDC, 1 S)

**L'amendement est refusé.**

### **Alinéa 3**

Un des auteurs de l'amendement relève que l'on est en plein dans l'application de l'article 191A, alinéa 3, ayant été accepté par une majorité de la population. Il répète le fait que la convention d'objectifs doit permettre l'atteinte de cet objectif constitutionnel.

Un député PLR souligne que comme c'est dans la constitution, il n'y a pas nécessité de le rappeler. Il relève qu'une convention d'objectifs comprend obligatoirement des indicateurs, qui permettent de quantifier et contrôler. Il ajoute que l'amendement à cet alinéa n'apporte donc rien.

Le président met aux voix l'amendement à l'article 5A, **alinéa 3** dans le tableau (en réalité article 5, alinéa 3) « *La Convention d'objectifs définit 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 précise les indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et l'atteinte des objectifs* » :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	8 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)
Abstentions :	1 (1 UDC)

**L'amendement est refusé.**



#### Alinéa 4

Le président fait lecture de l'alinéa 4 « *Pour ce faire, la convention d'objectifs définit des horaires d'ouvertures de l'établissement de 6h à 22h* ».

L'un des auteurs de l'amendement relève que la commission fait comme s'il n'y avait pas de problème en refusant une grande partie des amendements, alors qu'un grand nombre de communes auditionnées par la commission ont fait part de leurs préoccupations quant aux différentes nuisances liées à l'aéroport. In fine, les initiants et les communes genevoises prendront des décisions qui ne seront certainement pas constructives pour la suite, ce qu'il regrette.

M. Dal Busco souligne que l'objectif d'assurer la plus grande quiétude possible au voisinage est largement partagé. Il figure d'ailleurs dans la convention d'objectifs, négociée dans le cadre de PSIA. En effet, il n'y a pas de départs de vol à l'horaire après 22h, à l'exception de deux trois vols long courrier, qui constituent un intérêt stratégique pour Genève. La déclinaison de ce principe est représentée par des taxes dissuasives et incitatives, qui vont encourager les compagnies à faire des efforts importants, sous peine de lourdes pénalités.

M<sup>me</sup> Chevret relève que le PSIA fixe les heures d'ouverture, au niveau du cadre fédéral.

M. Dal Busco ajoute que la convention d'objectifs ne peut pas réaliser de restriction par rapport au PSIA, toutefois, elle peut faire en sorte que l'objectif soit atteint, par le biais d'une incitation.

Un député PLR relève que ce n'est pas pour rien que cela n'a pas été introduit dans l'initiative. En effet, les initiants savaient très bien que l'introduction d'horaires dans la Constitution poserait problème vis-à-vis de la population genevoise. Il relève que si cet article est voté, il demandera l'audition de l'OFAC, car cela posera problème par rapport au PSIA.

Un des auteurs de l'amendement relève que l'article suivant propose de supprimer la contrainte obligatoire d'être subordonné au PSIA. De ce point de vue, les horaires d'ouverture de l'aéroport peuvent être introduits dans cette loi. Il estime que cela aurait été exagéré de mettre les horaires d'ouverture dans la Constitution, toutefois, cela paraît insuffisant de le mettre uniquement dans un règlement. Il ajoute qu'il est préférable d'inscrire cela dans la loi. Il souligne ensuite une différence par rapport aux propos du conseiller d'Etat. Il explique qu'il est vrai qu'il n'y a pas de décollages à l'horaire après 22h, toutefois, dans les faits, de nombreux vols décollent largement après 22h. Il estime donc essentiel de marquer dans la loi qu'il n'y doit pas y avoir de décollages entre 22h et 6h.

Le président met au vote l'amendement à l'article 5A, **alinéa 4** dans le tableau (en réalité article 5, alinéa 4) : « *Pour ce faire, la convention d'objectifs définit des horaires d'ouvertures de l'établissement de 6h à 22h* » :

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)  
 Non : 8 (2 MCG, 3 PLR, 2 PDC, 1 UDC)  
 Abstentions : –

**L'amendement est refusé.**

### **Alinéa 5**

Le président met au vote l'amendement à l'article 5A, **alinéa 5** dans le tableau (en réalité article 5, alinéa 5) : « *dans le cas où les objectifs ne sont pas atteints, la convention d'objectifs prévoit des sanctions* » :

Oui : 6 (1 EAG, 3S, 2 Ve)  
 Non : 9 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC, 1 UDC)  
 Abstentions : –

**L'amendement est refusé.**

Un député PS a une question de compréhension. Il demande ce que compte faire le Conseil d'Etat, si les objectifs ne sont pas atteints. En effet, la non-atteinte des objectifs n'amènerait donc aucune sanction.

M. Dal Busco relève que lorsqu'on fixe des objectifs, c'est pour qu'ils soient atteints. Il relève que la vérification est effectuée annuellement, à cet effet.

### **Alinéa 6**

Le président met aux voix l'article 5A, **alinéa 6** dans le tableau (en réalité article 5, alinéa 6) : « *La Convention d'objectifs est mise en consultation auprès des milieux concernés, notamment la Commission consultative ainsi que les communes riveraines pour préavis. Le Conseil d'Etat rend compte, dans un rapport spécifique, du résultat de la consultation en vue de l'approbation de la convention par le Grand Conseil* » :

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)  
 Non : 8 (2 MCG, 4 PLR, 1 PDC, 1 UDC)  
 Abstentions : 1 (1 PDC)

**L'amendement est refusé.**

### Alinéa 7

Le président met aux voix l'article 5A, **alinéa 7** dans le tableau (en réalité article 5, alinéa 7) : « *Dans son rapport annuel au Grand Conseil défini à l'article 5, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la Convention d'objectifs* » :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	7 (2 MCG, 4 PLR, 1 PDC)
Abstentions :	2 (1 UDC, 1 PDC)

**L'amendement est refusé.**

### Article 5B Convention d'objectifs dans le tableau (5A dans la loi)

Le président relève que la proposition des auteurs de l'amendement est de supprimer le PSIA.

M. Dal Busco relève que le cadre fédéral comprend le PSIA, qui est un élément qui est très contraignant. Il est donc proposé ici de faire apparaître cet instrument et le cadre fédéral dans la loi sur l'aéroport, qui n'y figurent actuellement pas.

Le président met aux voix l'amendement concernant la suppression de l'article 5A dans la loi (5B dans le tableau) :

Oui :	5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Non :	9 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC, 1 UDC)
Abstentions :	1 (1 Ve)

**L'amendement est refusé.**

Un député PS propose un sous-amendement qui consiste à biffer le terme « contraignant ».

Un député PDC est étonné qu'on veuille inscrire que la convention d'objectifs doit être contraignante et que, paradoxalement, on souhaite enlever le caractère contraignant du PSIA.

Le président relève qu'il s'agit d'un jeu politique.

Un député Ve relève qu'un débat important a eu lieu en commission au sujet du PSIA. Tout au long des discussions, il a été avancé que ce n'était pas un objectif pour l'aéroport. Or, on dit maintenant qu'il est contraignant, ce qui est paradoxal.

Un député PLR relève que le débat est purement politique. Il n'y a pas de cohérence entre ce que disent les initiants et leur réelle volonté, comme le

montre cet amendement proposé. Il demande si la suppression du terme contraignant engendrerait une absence de référendum.

Le président met aux voix le sous-amendement du député PS qui consiste à supprimer le terme « contraignant » :

Oui :	4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)
Non :	8 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)
Abstentions :	3 (1 UDC, 1 Ve, 1 S)

**L'amendement est refusé.**

### **Article 7 Conseil d'administration (nouveau)**

Un des auteurs de l'amendement relève que la proposition consiste à ajouter une lettre h), afin d'ajouter deux représentants du Conseil administratif de deux communes genevoises, touchées par le bruit de l'aéroport.

Un député PS demande si la proposition peut être étendue à des communes françaises, touchées par le bruit et la pollution liés à l'aéroport.

L'auteur lui répond que la proposition au sujet du Conseil d'administration concerne uniquement les communes genevoises. Il relève que les communes françaises et vaudoises riveraines sont intégrées dans la commission consultative.

Le président met aux voix l'amendement de l'article 7, lettre h) :

Oui :	8 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC)
Non :	7 (2 MCG, 4 PLR, 1 UDC)
Abstentions :	–

**L'amendement est accepté.**

Le président met aux voix l'art. 7 tel qu'amendé :

Oui :	8 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC)
Non :	7 (2 MCG, 4 PLR, 1 UDC)
Abstentions :	–

**L'article 7 ainsi amendé est accepté.**

## **Article 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)**

### **Alinéa 1**

Le président fait la lecture de l'amendement à l'article 18, alinéa 1, sans les termes « et long » : *« Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen terme. Le Conseil d'Etat, après les avoir approuvés, les transmet à la CCLNTA pour avis et, sous forme d'un rapport au Grand Conseil qui se prononce par voie de résolution dans un délai de 3 mois. »*

Le président met aux voix l'amendement concernant l'article 18 alinéa 1 :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	9 (2 MCG, 4 PLR, 1 UDC, 2 PDC)
Abstentions :	—

**L'amendement est refusé.**

### **Alinéa 2**

Le président relève que l'amendement consiste à biffer le terme « contraignant ».

Le président met aux voix l'amendement :

Oui :	5 (3 S, 1 Ve, 1 EAG)
Non :	8 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)
Abstentions :	2 (1 Ve, 1 UDC)

**L'amendement est refusé.**

### **Alinéa 3**

Le président lit l'amendement à l'article 18, alinéa 3, qui est le suivant : *« Les deux documents visés à l'alinéa 1 explicitent en outre les mesures que prévoit l'établissement pour satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites par son activité, en prenant en compte son infrastructure au sol, le trafic aéroportuaire et le trafic routier dans les communes riveraines »*.

Un député PLR se demande si pas déjà le cas en réalité. Il relève que le rapport développement durable de l'aéroport, produit sur une base annuelle, est une référence en la matière. Selon lui, il répond déjà à toutes interrogations. Il ajoute accueillir favorablement cette proposition car à sons

sens il ne s'agit pas d'une contrainte additionnelle pour l'aéroport, qui le fait déjà.

Un député PS n'a pas la réponse toutefois il pense que cet élément est important. Il relève que des efforts sont faits, mais que cela risque d'être un problème supplémentaire avec l'augmentation prévue du nombre de passagers, ainsi que l'inconnue de la nouvelle route des Nations, qui amènera un trafic supplémentaire en direction de l'aéroport.

M. Dal Busco relève que dans tous les domaines, il y a une volonté de maîtrise des nuisances, qui est fortement appuyée, pour que l'aéroport soit exemplaire. Il relève que le tram sera étendu jusqu'au P47, où il y aura une plateforme multimodale. Cette dernière sera notamment composée d'un P+R, de 600 places. Jusqu'à peu, l'aéroport demandait une réserve de 2300 places, cependant, il y a renoncé. Il relève que l'aéroport a donc fait des efforts en la matière.

Le même député PS ajoute que l'aéroport fait déjà des efforts. Il s'agit donc uniquement de l'inclure dans la loi.

Un député PLR cite à nouveau le rapport développement durable de l'aéroport. Il souligne que ce dernier est complet et tient compte notamment des riverains. Il pense que l'aéroport a intégré ces principes, sans attendre que la commission le fasse pour lui.

Un député UDC est favorable à ce que l'aéroport soit un modèle dans ce domaine. Toutefois, il estime que cet ajout dans la loi d'application impose une responsabilité que l'aéroport ne peut pas maîtriser. Il est donc contre.

Un député PLR pense que tous ces éléments figureront dans la convention d'objectifs. Il ajoute qu'il s'oppose à cet amendement.

Le président met aux voix l'amendement à l'article 18, alinéa 3, qui est le suivant : « *Les deux documents visés à l'alinéa 1 explicitent en outre les mesures que prévoit l'établissement pour satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites par son activité, en prenant en compte son infrastructure au sol, le trafic aéroportuaire et le trafic routier dans les communes riveraines* » :

Oui : 9 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 PLR, 2 PDC)

Non : 6 (2 MCG, 3 PLR, 1 UDC)

Abstentions : —

**L'amendement est accepté.**

#### **Alinéa 4**

Le président lit l'article 18, alinéa 4, qui est le suivant : « *Dans son rapport annuel au Grand Conseil défini à l'article 5, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la stratégie* ».

Un député PLR ne comprend pas quel est l'objectif poursuivi par le fait que le Conseil d'Etat doive rendre compte de la mise en œuvre de la stratégie.

L'auteur de l'amendement relève que la stratégie est définie à moyen et long terme et estime que cette dernière doit être mise en œuvre annuellement par le biais des diverses mesures. Il souligne qu'un rapport est rendu annuellement par le Conseil d'Etat au niveau de la convention d'objectifs et estime que l'on peut également inclure des éléments de la mise en œuvre de la stratégie, pour que le Grand Conseil puisse se rendre compte de l'avancement.

Le président met aux voix l'amendement à l'article 18, alinéa 4 : « *Dans son rapport annuel au Grand Conseil défini à l'article 5, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la stratégie* » :

Oui :	6 (3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non :	7 (2 MCG, 1 PDC, 4 PLR)
Abstentions :	1 (1 UDC)

#### **L'amendement est refusé.**

Le président met aux voix l'article 18 tel qu'amendé :

Oui :	8 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC)
Non :	7 (2 MCG, 4 PLR, 1 UDC)
Abstentions :	—

#### **L'article 18 tel qu'amendé est accepté.**

### **Article 22**

Ses auteurs retirent l'amendement proposé à l'article 22.

### **Article 23**

#### **Alinéa 1**

Le président fait la lecture de l'article 23, alinéa 1 : « *La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines et*

*leurs populations, 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 ».*

L'auteur de l'amendement relève qu'il s'agit d'une vision plus large, étant donné que l'aéroport de Genève est un aéroport international. Il est donc important d'ajouter cet élément dans la loi.

M. Dal Busco relève que les échanges d'informations se passent au sein de la commission en question. Selon lui, la capacité d'intégrer tous ces acteurs dans la concertation tient à la composition de la vie de commission. Il pense que cela crée plus de confusion qu'autre chose et suggère donc de laisser l'article 23 alinéa 1 inchangé.

L'auteur ajoute que le but est de montrer que cet aéroport concerne l'ensemble de la population de l'agglomération genevoise.

Un député PLR ne comprend pas quel est l'intérêt de demander l'avis de la population de communes telles que Bonneville, qui ont des intérêts entièrement différents de ceux de la population genevoise. Il estime que cela va à l'encontre de ce qui est souhaité par les initiants.

Un député PDC relève que dans cette commission, il y a déjà trois représentants de communes françaises.

Le président met aux voix l'amendement à l'article 22, alinéa 1 : *« La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines et leurs populations, 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. »* :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	7 (2 MCG, 2 PDC, 4 PLR)
Abstentions :	1 (1 UDC)

**L'amendement est refusé.**

## **Alinéa 2**

Le président fait la lecture de l'article 23, **alinéa 2** : *« Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux, sanitaires et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, les turbulences, la qualité de l'air et la desserte terrestre et formule tout avis*



*et proposition utiles à l'exploitant de la plateforme, aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'au Conseil d'Etat ».*

L'auteur de l'amendement relève qu'il a été repris de l'ATCR-AIG et de l'association en faveur de l'aéroport. Il relève que des éléments ont été ajoutés, tels que les impacts sanitaires et turbulences, qui ont été rapportés par le Conseil administratif de la commune de Bellevue.

Un député PLR demande quelle est la nature du terme turbulences.

L'auteur explique que le terme turbulences consiste en des tourbillons qui descendent, et s'intitulent turbulences de sillage.

Le président met aux voix l'amendement à l'article 23, **alinéa 2** : *« Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux, sanitaires et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, les turbulences, la qualité de l'air et la desserte terrestre et formule tout avis et proposition utiles à l'exploitant de la plateforme, aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'au Conseil d'Etat »* :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	7 (2 MCG, 1 PDC, 4 PLR)
Abstentions :	2 (1 UDC, 1 PDC)

**L'amendement est refusé.**

Le président remercie les membres de la commission.

## **Séance du lundi 13 septembre 2021**

*En présence de M<sup>me</sup> Léonie Chevret, juriste, DI, et de M. Matthey, SG, DI*

### **Article 23**

#### **Alinéa 3**

Le président fait la lecture de l'article 23, alinéa 3, qui est le suivant : *« 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 »*. Il précise que ce dernier est repris tel quel, par rapport à la proposition du Conseil d'Etat.

Le président met au vote l'article 23, alinéa 3 :

Oui : 11 (1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 2 S, 2 Ve)

Non : –

Abstentions : 2 (1 EAG, 1 MCG)

**L'alinéa 3 est accepté.**

Le président met au vote l'article 23, alinéa 4 du projet de loi :

Oui : 13 (1 EAG, 2 Ve, 2 S, 2 PDC, 4 PLR, 1 MCG, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : –

**L'alinéa 4 est accepté.**

### **Alinéa 5**

Le président fait la lecture de l'amendement proposé à l'article 23, alinéa 5 qui est le suivant : « Elle *préavise la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long terme, visé à l'article 18 de la présente loi, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte, de même qu'au Conseil d'administration pour information* ».

Le président met ensuite au vote l'amendement proposé à l'article 23, alinéa 5 :

Oui : 13 (1 EAG, 2 Ve, 2 S, 2 PDC, 4 PLR, 1 MCG)

Non : –

Abstentions : –

**L'amendement proposé à l'article 23, l'alinéa 5 est accepté.**

## **Article 24 Lutte contre le bruit**

### **Alinéa 1**

Le président fait la lecture de l'amendement proposé à l'article 24, alinéa 1, qui est le suivant : « *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 et les territoires voisins* ».

L'auteur de l'amendement relève que cet amendement est repris de CARPE. Il se justifie par la présence d'individus du canton de Vaud, et éventuellement de l'agglomération.

Un député PDC ne comprend pas ce que cet amendement apporte. Il relève qu'en survolant le canton, on survole également les territoires voisins.

Un député PLR pense que cet amendement crée de la confusion car on ne sait pas ce qui est entendu par les termes « territoires voisins ». Il peut s'agir aussi bien de régions que de départements.

M. Matthey relève que dans la conception du département, il s'agit de la Terre sainte et des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Toutefois, il n'a pas été jugé utile d'aller plus loin.

Un député PS relève que l'objectif est de montrer que le bruit n'est pas cantonné au territoire cantonal et que les territoires voisins sont également impactés par les nuisances liées à l'aéroport.

Un député Ve propose l'utilisation des termes « Grand Genève », qui sont politiquement définis et qui couvrent les territoires impactés par les nuisances découlant de l'aéroport.

Le président relève que la proposition est donc « survolant le territoire du Grand Genève ».

M. Matthey propose « survolant l'espace du Grand Genève ».

Le président met au vote l'amendement proposé à l'article 24, alinéa 1, qui est le suivant : « *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 l'espace du Grand Genève* » :

Oui :	13 (1 EAG, 2 Ve, 2 S, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)
Non :	–
Abstentions :	–

**L'amendement proposé à l'article 24, alinéa 1 est adopté**

## **Alinéa 2**

M<sup>me</sup> Chevret relève que ce n'est pas noté en rouge, toutefois, l'amendement propose les termes « au plus tard en juin », à la place des termes « au plus tard en septembre », qui avaient été proposés par le département.

M. Matthey relève que cela risque d'être compliqué pour le département de respecter le délai de juin.

Son auteur retire l'amendement.

Le président fait voter l'article 24, alinéa 2 tel que proposé dans le projet de loi, qui est le suivant : « *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 PSIA et de la convention d'objectifs* » :

Oui : 13 (1 EAG, 2 Ve, 2 S, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)  
Non : –  
Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'amendement proposé à l'article 24, alinéa 2 est adopté.**

### **Alinéa 3**

Le président fait la lecture de l'article 24, alinéa 3, issu du projet de loi : « *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* » :

Oui : 13 (1 EAG, 2 Ve, 2 S, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)  
Non : –  
Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'article 24, alinéa 3 est adopté.**

Le président met au vote l'article 24 ainsi amendé :

Oui : 13 (1 EAG, 2 Ve, 2 S, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)  
Non : –  
Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'article 24 ainsi amendé est adopté.**

## **Article 24A Lutte contre les pollutions atmosphériques**

L'auteur de l'amendement relève que la proposition comporte l'ajout de deux articles, sur la pollution atmosphérique et sur les gaz à effet de serre, afin de respecter l'initiative.

### **Alinéa 1**

Le président fait la lecture de l'article 24A, alinéa 1 : « *La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant les pollutions atmosphériques provoquées par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire ou survolant le canton, ainsi que celles générées*

*par l'exploitation de l'établissement (notamment trafic routier et bâtiments d'exploitation) ».*

Un député PS relève que par souci de cohérence, la formulation « survolant le canton » est remplacée par « survolant l'espace du Grand Genève ». Il ajoute qu'il est important que la commission consultative reçoive également les informations sur les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre, dont la réduction s'inscrit dans les objectifs du plan climat cantonal.

Un député PLR cite l'article 23 alinéa 2 voté précédemment, qui est très clair selon lui. Il demande quels sont les apports supplémentaires de l'article 24A.

L'auteur relève que l'on peut avoir la même réflexion pour l'entier de l'article 24. Il souligne que l'article 24 a pour objectif de préciser l'article 23, qui mentionne le bruit, la pollution atmosphérique mais pas les gaz à effet de serre.

L'autre auteur ajoute que l'article 24 apporte effectivement des précisions quant à d'éventuels dépassements des limites légales.

Un député PLR souligne que l'article 23 est fait essentiellement par rapport au PSIA. Pour ce qui est de la lutte contre les pollutions atmosphériques, il relève que l'on sait qu'il n'y a pas que l'aéroport qui génère des pollutions. Il ajoute que dans le cadre du rapport sur le développement durable de l'aéroport, ces éléments sont déjà mentionnés. Il ne faudrait pas que la commission consultative soit un organe qui gère la pollution de l'ensemble du canton. Il souligne que les mesures devront être prises par rapport au plan climat cantonal.

Un député UDC demande aux personnes qui proposent des amendements, de préciser ce que représente le « nous » utilisé et qui sont les individus représentés par les amendements concernés.

Un des auteurs lui répond que la reprise de l'amendement est proposée par CARPE. Quand il dit nous, il parle toutefois uniquement du groupe socialiste.

M<sup>me</sup> Chevret fait part d'une redondance du point de vue juridique, étant donné que ces questions, notamment les exigences en matière de qualité de l'air, sont déjà réglées par la LaLTE (loi de protection sur l'environnement).

Un député PLR demande si le canton dispose des équipements nécessaires pour mesurer les nuisances générées par un survol du territoire cantonal. Il se demande comment la pollution atmosphérique peut être mesurée.

Un des auteurs lui répond qu'il est vrai que la pollution de l'air à proximité de la plateforme est essentiellement générée sur cette dernière, sur la piste. Pour tenir compte de cette remarque, il propose d'ôter les termes « ou survolant le canton ».

Un député PDC demande ce qui est sous-entendu par « sous-commission », à l'alinéa 3 de l'article 24A, ainsi qu'à l'alinéa 3 de l'article 24B.

L'auteur lui répond qu'un amendement demandait que des suppléants puissent occuper les sous-commissions, toutefois, après discussion avec M<sup>me</sup> Mazzone, cet amendement avait été retiré.

Un autre député PDC part du principe que les commissions consultatives ou décisionnelles créées doivent avoir la possibilité de s'organiser comme elles veulent. Ce n'est pas à la base légale de préciser ce point.

L'un des auteurs est d'accord. Il propose de supprimer les deux alinéas 3, à l'article 24A et à l'article 24B.

Le président met au vote l'amendement modifié : « *La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant les pollutions atmosphériques provoquées par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire, ainsi que celles générées par l'exploitation de l'établissement (notamment trafic routier et bâtiments d'exploitation)* » :

Oui : 6 (1 EAG, 2 Ve, 2 S, 1 UDC)

Non : 8 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)

Abstentions : –

**L'amendement est refusé.**

## **Alinéa 2**

Le président fait la lecture de l'article 24A, alinéa 2 : « *La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en septembre, d'éventuels dépassements des valeurs limites légales en matière de pollutions atmosphériques liées à la plateforme aéroportuaire et des mesures prises par l'établissement dans le cadre de la stratégie de limitation de nuisances* » :

Oui : 5 (1 EAG, 2 Ve, 2 S)

Non : 9 (1 UDC, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)

Abstentions : –

**L'amendement est refusé.**

### Alinéa 3

L'alinéa 3 est retiré.

Le président relève que l'article 24A est supprimé dans son ensemble.

### Article 24B

Le président fait la lecture de l'article 24B, qui est le suivant : « *La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant les émissions de gaz à effet de serre provoquées par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire* ».

L'un des auteurs rappelle que lors de son audition, l'aéroport a montré une grande sensibilité à la question des émissions de gaz à effet de serre. Il pense également pouvoir arriver à une neutralité carbone d'ici 2050 et réduire de manière importante ses gaz à effet de serre d'ici 2030, afin de contribuer aux objectifs fixés par le plan climat cantonal. Il ne voit donc pas ce qui fait peur dans cet amendement, étant donné qu'il faut faire des efforts.

Un député PLR relève que tout est déjà précisé dans l'article 23, et notamment « la commission consultative donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport. » Il ajoute que le rapport sur le développement durable de l'aéroport est extrêmement complet.

Un député UDC soutiendra cet amendement, afin d'aller dans le sens de l'initiative qui a été acceptée par une majorité du peuple. Il regrette que cette application se fasse sans consultation adéquate.

Le président met au vote l'alinéa 1 de l'article 24B :

Oui : 6 (1 EAG, 2 Ve, 2 S, 1 UDC)

Non : 8 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)

Abstentions : –

**L'alinéa est refusé.**

### Alinéa 2

Le président donne lecture de l'alinéa 2 : « *La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en septembre, d'éventuels dépassements des valeurs limites légales en matière d'émissions de gaz à effet de serre liées à la plateforme aéroportuaire et des mesures prises par l'établissement dans le cadre de la stratégie de limitation de nuisances* ».

Le président met au vote l'alinéa 2 de l'article 24B :

Oui :	5 (1 EAG, 2 Ve, 2 S)
Non :	8 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)
Abstentions :	1 (1 UDC)

**L'alinéa est refusé.**

### **Alinéa 3**

L'alinéa 3 est retiré.

*Le président relève que l'article 24B est supprimé dans son ensemble.*

**Article 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)**

### **Alinéa 1**

« *La commission consultative se compose :*

- a) *du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui ;*
- b) *de sept 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 deux représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex ;*
- d) *d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français ;*
- e) *d'un représentant du district de Nyon*
- f) *de deux représentants des associations suisses et françaises de protection de l'environnement ;*
- g) *de deux représentants des associations suisses et françaises des riverains de la plateforme aéroportuaire ;*
- h) *de deux représentants des associations économiques, dont un provenant du secteur du fret ;*
- i) *du représentant des services de la navigation aérienne ;*
- j) *d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire ;*
- k) *d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne) ;*
- l) *d'un représentant de l'aviation générale ;*
- m) *d'un architecte ou ingénieur acousticien.*



Un député UDC acceptera cet amendement, pour aller dans le sens du parti des initiants, et ne pense pas qu'une ou deux personnes de plus constituera un changement important.

Un député PLR relève que l'ajout de membres à cette commission déjà pléthorique n'a pas de sens.

M<sup>me</sup> Chevret souligne que le nombre de personnes est limité par la loi sur les commissions officielles. A partir de plus de 20 personnes, cela constitue un régime dérogatoire. Il faudrait modifier la loi sur les commissions officielles pour intégrer cette exception

M. Matthey relève qu'il n'existe actuellement que trois exceptions.

Un député PS estime qu'il est important d'avoir un représentant du district de Nyon, étant donné que les nuisances ne s'arrêtent pas aux limites cantonales. Il propose de voter lettre par lettre.

Un député Ve demande s'il y a 20 personnes dans la proposition initiale du département.

M<sup>me</sup> Chevret lui confirme ce point.

Un député MCG réalise un amendement. Il souhaiterait que le Grand Conseil soit représenté dans ce conseil.

Un député PS rappelle que le Grand Conseil est d'ores et déjà représenté au Conseil d'administration.

Un député Ve relève que les ajouts proposés sont un représentant actif au sein des communes genevoises, un représentant du district de Nyon et un représentant des milieux économiques.

Le président propose de voter lettre par lettre.

Le président met au vote la lettre a :

Oui :	11 (1 EAG, 1 Ve, 2 S, 2 PDC, 4 PLR, 1 MCG)
Non :	2 (1 UDC, 1 MCG)
Abstentions :	1 (1 Ve)

**La lettre a de l'alinéa 1 est adoptée.**

Le président met au vote la lettre b :

Oui :	5 (1 EAG, 2 Ve, 2 S)
Non :	9 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Abstentions :	—

**La lettre b de l'alinéa 1 est refusée.**

Le président met au vote la lettre b initiale :

Oui : 4 (2 Ve, 2 PDC)  
Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)  
Abstentions : 7 (4 PLR, 3 S)

**La lettre b initiale de l'alinéa 1 est adoptée.**

Le président met au vote la lettre c :

Oui : 8 (2 Ve, 2 PDC, 3 S, 1 EAG)  
Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)  
Abstentions : 4 (4 PLR)

**La lettre c de l'alinéa 1 est adoptée.**

Le président met au vote la lettre d :

Oui : 6 (1 EAG, 2 Ve, 3 S)  
Non : 7 (4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)  
Abstentions : 2 (2 PDC)

**La lettre d de l'alinéa 1 est refusée.**

Le président met au vote la lettre e :

Oui : 6 (1 EAG, 2 Ve, 3 S)  
Non : 9 (4 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 2 PDC)  
Abstentions : –

**La lettre e de l'alinéa 1 est refusée.**

Le président met au vote la lettre f :

Oui : 10 (1 EAG, 2 Ve, 3 S, 2 PDC, 2 MCG)  
Non : –  
Abstentions : 5 (4 PLR, 1 UDC)

**La lettre f de l'alinéa 1 est adoptée.**

Le président met au vote la lettre g devenant f :

Oui : 6 (1 EAG, 2 Ve, 3 S)  
Non : 9 (4 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)  
Abstentions : –

**La lettre g devenant f est refusée.**

Le président met au vote la formulation originale de la lettre f :

Oui : 9 (1 EAG, 2 Ve, 3 S, 2 PDC, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : 6 (4 PLR, 2 MCG)

**La formulation originale de la lettre f est adoptée.**

Le président met au vote la lettre h devenant g :

Oui : 11 (2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)

Non : 2 (2 S)

Abstentions : 2 (1 S, 1 EAG)

**La lettre h devenant g est adoptée.**

Le président met au vote la lettre i : Pas d'opposition adopté.

Le président met au vote la lettre j : Pas d'opposition adopté.

Le président met au vote la lettre k : Pas d'opposition adopté.

Le président met au vote la lettre l : Pas d'opposition adopté.

Le président met au vote la lettre m : Pas d'opposition adopté.

Le président met au vote l'ensemble de l'alinéa 1 de l'article 23 :

Oui : 10 (1 EAG, 2 Ve, 3 S, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)

Non : –

Abstentions : 1 (1UDC)

**L'alinéa 1 de l'article 23 est adopté.**

Le président propose d'arrêter là en raison de l'audition qui doit suivre.

## **Séance du lundi 27 septembre 2021**

*En présence de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, et M<sup>me</sup> Léonie Chevret, juriste*

Le président souhaite la bienvenue à M. Dal Busco, conseiller d'Etat, et M<sup>me</sup> Chevret, juriste du département des infrastructures. En premier lieu, il propose de terminer le travail du deuxième débat. Il donnera ensuite la parole à M. Dal Busco, afin qu'il puisse donner sa position.

## Article 25

### Alinéa 2

Le président fait la lecture de l'article 25, alinéa 2 : « *Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voie consultative : a) le directeur général de l'établissement et le chef de service chargé des questions d'environnement ; b) un représentant du département chargé des infrastructures ; c) un représentant du département chargé de l'aménagement ; d) un représentant du département chargé de l'environnement ; e) un représentant du Conseil d'administration de l'aéroport* ».

Un député PLR ne voit pas ce qu'un représentant du Conseil d'administration vient faire dans la commission consultative. En outre, il souligne que si ce dernier est nommé par le Grand Conseil, il devient un représentant politique, qui ne représentera pas l'ensemble des forces politiques, ce qui constitue un biais. Il ajoute que la voie consultative confère un pouvoir d'influencer les décisions.

M. Dal Busco explique que la composition commission consultative a été conçue dans un esprit d'élargissement de la représentation territoriale des personnes représentées. Il relève que les personnes qui assistent aux séances avec voies consultatives sont des spécialistes, tels que des fonctionnaires, ou des représentants de l'administration. Il souligne avoir du mal à comprendre ce que viendrait faire un membre du Conseil d'administration dans ces commissions.

Le président met aux voix la proposition d'amendement à l'article 25, l'alinéa 2 :

Oui :	1 (1 Ve)
Non :	12 (3 S, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Abstentions :	2 (1 Ve, 1 EAG)

**L'amendement à l'article 25, alinéa 2 est refusé.**

Un député PS souhaite proposer un amendement à la lettre e, comprenant l'ajout d'un représentant du département chargé de la santé. Il relève que les nuisances de bruit et la pollution atmosphérique ont des conséquences importantes sur la santé.

M. Dal Busco relève que cet amendement ne pose pas la même problématique que le précédent et laisse donc l'appréciation de cet amendement à la commission.

Un député PLR souligne qu'à ce moment, il faudrait inclure un représentant de chaque département. Il estime que trois fonctionnaires sont suffisants, au vu des buts poursuivis par la commission consultative et que les départements représentés se doivent de fournir des indications aux autres départements concernés. Il ose espérer que les travaux de la commission consultative sont partagés au sein du Conseil d'Etat.

M. Dal Busco relève que les membres de la commission souhaitant évoquer une problématique demandent à l'Etat de fournir des éléments factuels. Ces éléments sont notés, puis l'administration est sollicitée pour fournir les informations. M. Dal Busco estime que ce n'est pas un obstacle s'il n'y a pas un représentant de chaque département s'occupant d'une politique publique particulière.

Le même député PS souligne qu'il est important d'avoir un représentant du département chargé de la santé, afin de montrer que les questions de santé publique sont prioritaires, notamment en ce qui concerne les nuisances de bruit et de pollution atmosphérique. Il est important qu'un expert puisse éclairer la commission consultative sur les questions de santé publique.

Le même député PLR relève que son collègue PS a évoqué le terme « expert ». Il estime que ce seront certainement les secrétaires généraux adjoints chargés de la problématique qui s'y rendront et ajoute que ces derniers ne sont pas des experts à son sens. Il relève qu'une personne représentant le département chargé de l'environnement intègre d'ores et déjà la problématique de la santé, ce qui est suffisant.

Le président met aux voix l'amendement proposé par le député PS :

Oui : 7 (2 Ve, 1 UDC, 1 EAG, 3 S)

Non : 7 (4 PLR, 2 MCG, 1 PDC)

Abstentions : 1 (1 PDC)

**L'amendement est refusé.**

### **Alinéa 3**

Le président met aux voix l'amendement proposé à l'article 25, alinéa 3 :  
*« La commission consultative est présidée par le conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève et, en son absence, par un haut fonctionnaire désigné par lui. La commission désigne au sein des représentants des communes son vice-président ».*

Oui : 5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 9 (4 PLR, 2 PDC, 2 MCG 1 UDC)

Abstentions : 1 (1 Ve)

**L'amendement est refusé.**

#### Alinéa 4

M<sup>me</sup> Chevret relève que l'alinéa 4 n'a plus lieu d'être, compte tenu des votes à l'alinéa 1.

#### Article 25

Le président met au vote l'article 25, dans son ensemble :

Oui : 11 (2 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 4 PLR, 2 MCG)

Non : 1 (1 EAG)

Abstentions : 3 (3 S)

**L'article 25, dans son ensemble, est accepté.**

#### Article 34B

Le président fait la lecture de l'art. 34B, qui est le suivant :  
« *l'établissement est responsable de la mise en place d'un réseau dense de mesures des nuisances sonores sur le territoire de toutes les communes sur lesquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire. Les mesures sont rendues publiques* ».

L'auteur de l'amendement souligne que l'aéroport dispose déjà d'un réseau de mesures de nuisances sonores. Il fait part du souhait que ce réseau soit étendu sur un domaine plus important.

Un député PLR demande un rappel concernant les réseaux existants et les exigences de la Confédération à ce sujet. Il ne comprend pas pour quelles raisons ces mesures doivent être mises en place au niveau communal et demande quels seraient les coûts engendrés.

M<sup>me</sup> Chevret répond que l'aéroport dispose d'un réseau se situant directement sur son site, toutefois, elle ne sait pas quelles sont les antennes dont disposent les communes. Elle relève que l'autorité compétente, l'OFAC, ne mesure pas le bruit in situ mais réalise des calculs pour réaliser des courbes de bruit. Elle évoque ensuite la problématique de différenciation du bruit des avions du reste du bruit.

M. Dal Busco avoue son incompétence au sujet de ce réseau, et plus particulièrement quant à ce qui a prévalu dans son établissement et dans celui des points de mesures.

M<sup>me</sup> Chevret souligne qu'il y a plusieurs années, un redimensionnement des mesures a eu lieu au niveau cantonal.

M. Dal Busco imagine que le réseau de l'Aéroport international de Genève doit être établi selon des critères qui se rapprochent de ceux de

l'Aéroport de Zurich par exemple et qu'il doit répondre à des critères bien particuliers.

M<sup>me</sup> Chevret relève que lors du redimensionnement du territoire, certaines communes ont été exclues, compte tenu de mesures qui n'étaient pas efficaces du point de vue de la différenciation entre le bruit aérien et le bruit du trafic.

Un député PLR relève que des capteurs avaient été présentés dans le cadre de l'initiative. Il ajoute qu'il est important d'en avoir aux endroits caractérisés par un fort bruit et souligne qu'il existe des modèles permettant de connaître la déperdition, plus on s'éloigne de la zone de bruit.

M. Dal Busco souligne qu'il n'y a pas de controverse au niveau politique quant à l'existence de bruit généré par l'aéroport. Il ajoute ensuite qu'il a de la peine à comprendre comment cet amendement pourrait être mis en application et que les termes « réseau dense » devraient être clarifiés.

Un député PS pense que l'idée est de pouvoir mesurer le bruit. Il trouve toutefois étrange de ne pas mettre de capteurs, sous prétexte que l'on ne sait pas d'où vient exactement le bruit. Il demande à M. Dal Busco de demander aux services compétents de réaliser une note de synthèse, afin de connaître le nombre d'endroits où le bruit est mesuré. Il pense que quatre capteurs c'est trop peu et que ça devrait être augmenté un peu. Il propose d'amender en enlevant le « dans le territoire de toutes les communes », afin d'arriver à un consensus tout en mesurant au mieux les nuisances.

M. Dal Busco répond qu'il est important de savoir comment le réseau a été conçu. Il répond favorablement à la demande de réalisation d'une note de synthèse.

Un député Ve soutient la démarche de demander une note et d'amender le texte selon la proposition de son collègue PS. Il a procédé à une vérification et précise qu'il y a effectivement quatre capteurs, qui se situent à Vernier, Ferney-Voltaire, Bellevue et Genthod, mais souligne qu'en dehors de ces mesures, il s'agit de modélisations. Il relève qu'à Versoix par exemple, le bruit n'est pas mesuré. Il estime que cela vaudrait la peine d'avoir des stations de mesure supplémentaires, afin de valider les modèles de bruit.

Un député PLR relève que ce type d'amendement laisse entendre qu'il y a plus de bruit que ce que l'on veut bien croire, ce qui le dérange. Il estime qu'il est important de prendre le bruit à son émission.

L'auteur de l'amendement propose d'attendre des réponses au niveau techniques. Toutefois, il estime que si l'Etat et les techniciens se rendent compte qu'il y a plus de bruit que ce qui était imaginé, il est normal de se baser sur ces données pour prendre des décisions politiques.

Le président propose qu'un tableau de synthèse et une note soient réalisés au sujet de ces capteurs et transmis avant le troisième débat.

Le président met aux voix l'amendement du député PS à l'article 34B, qui est le suivant : « *L'établissement est responsable de la mise en place d'un réseau dense de mesures des nuisances sonores sur le territoire des communes sur lesquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire* » :

Oui : 5 (2 Ve, 2 S, 1 EAG)  
Non : 8 (4 PLR 2 PDC 2 MCG)  
Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'amendement du député PS à l'article 34B est refusé.**

### **Article 34C**

Le président fait la lecture de l'article 34C, qui est le suivant : « *L'Etat est responsable de la mise en place d'un réseau représentatif de mesure de pollution de l'air. Les mesures sont rendues publiques* ».

L'auteur explique avoir reformulé de manière simplifiée la proposition de l'ARAG sur la mesure de la pollution de l'air, de façon analogue à l'article précédent. Il relève qu'un réseau de mesure de la pollution de l'air existe actuellement, sous le contrôle du SABRA. Il souligne que parmi les stations existantes, aucune des stations en place n'est à proximité de l'aéroport. Il relève qu'une modélisation montre qu'il y a une zone de pollution atmosphérique à cet endroit, toutefois, il s'agit d'extrapolations car il n'existe pas de mesure réelle. Il ajoute que la modélisation a montré que la zone aéroportuaire serait nettement plus polluée que le centre-ville à l'horizon 2030. Il estime qu'il serait bien d'avoir des stations de mesure à proximité de l'aéroport.

M<sup>me</sup> Chevret précise que l'aéroport exploite lui-même une station de mesures sur le site et que les résultats obtenus sont intégrés à ceux du canton. Elle précise que le SABRA a également investi dans une station mobile depuis 2020, qui est actuellement dédiée au secteur de l'aéroport et est en place à Bellevue pour un an. Elle souligne que toutes les mesures sont publiques et qu'il existe également une autre station à Meyrin Village.

Le président met aux voix l'article 34C :

Oui : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)  
Non : 9 (4 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)  
Abstentions : –

**L'article 34C est refusé.**



## Article 43

### Alinéa 1

Le président fait la lecture de l'alinéa 1 : « *La stratégie et le plan d'affaires à moyen et long terme 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 législature qui suit l'entrée en vigueur de la modification du ...* ».

Le président met aux voix l'article 43, alinéa 1 :

Oui : 14 (2 Ve, 3 S, 2 PDC, 1 UDC, 4 PLR, 2 MCG)

Non : –

Abstentions : 1 (1 EAG)

**L'alinéa 1 est adopté.**

### Alinéa 2

Le président fait la lecture de l'alinéa 2 : « *Lors de l'acceptation de la présente loi, la convention d'objectifs a été acceptée et révisée par le Grand Conseil* ».

Un député PLR s'inquiète de cet alinéa. Il rappelle qu'il ne s'agit pas d'un organisme subventionné et qu'il est du rôle du Conseil d'Etat de valider cette convention d'objectifs, avec l'aéroport. Il rappelle que cette convention doit être validée par le Conseil d'administration de l'aéroport, qui comprend un représentant politique de chaque parti.

M. Dal Busco relève que la volonté populaire exprimée à travers l'acceptation de cet article constitutionnel se traduit bien dans la proposition réalisée, c'est-à-dire de faire valider la stratégie et le plan d'affaires par le législateur. Il est d'avis que la convention d'objectifs est un acte liant le Conseil d'Etat et le Conseil d'administration de l'établissement.

Le président met aux voix l'alinéa 2 de l'article 43 :

Oui : 4 (1 Ve, 2 S, 1 EAG)

Non : 9 (4 PLR, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : 1 (1 Ve)

**L'alinéa 2 est refusé.**

### Alinéa 3

Le président fait la lecture de l'alinéa 3, à l'article 34C, qui est le suivant :  
« *L'Etat œuvre auprès de la Confédération en vue d'une prise en considération satisfaisante du nouvel art. 191A Cst-GE et des principes du droit fédéral de protection de l'environnement de prévention (art. 74 al. 2 Cst., art. 1 al. 2 LPE et 11 al. 2 LPE), de limitation des émissions à la source (art. 11 al. 1 LPE), d'assainissement des installations nuisibles de manière à respecter les valeurs limites d'immissions (art. 16 al. 1 LPE) et de la proportionnalité dans un examen du rapport coût-utilité en termes d'économies publiques.* »

L'auteur souligne que cet alinéa est important, et paraît logique, suite à la votation populaire ayant eu lieu. Il souligne que l'article 191A constitue un nouvel article constitutionnel. Il relève que cet alinéa 3 demande que le canton exprime, auprès de la Confédération, le souhait de respecter cet article ainsi que la volonté populaire, en renégociant en partie la fiche PSIA, voire d'autres règlements touchant à l'exploitation de l'aéroport.

M. Dal Busco précise que chaque modification constitutionnelle genevoise bénéficie de la garantie du Conseil fédéral. Il ajoute que la Confédération n'a pas contesté ni l'existence ni l'application de l'article 191A. Cet alinéa lui paraît redondant, notamment en termes logistiques, et pense qu'il n'apporte rien.

Un député PLR trouve que cet alinéa se caractérise par de la frustration et exprime une détestation du droit fédéral supérieur. Il ajoute qu'il faut bien évidemment s'y opposer.

Un député PS reconnaît l'existence d'un droit supérieur. Toutefois, il souligne que pour appliquer un nouvel article constitutionnel, découlant d'une initiative votée par 63% de la population, il faut modifier en partie les réglementations se trouvant dans le droit supérieur, dont la fiche PSIA. Il demande si M. Dal Busco a réalisé, au nom du Conseil d'Etat, une démarche auprès de l'OFAC ou de la Confédération, afin de renégocier la fiche PSIA en regard du nouvel article constitutionnel. Il demande si, le cas échéant, la commission pourrait obtenir une copie de la lettre.

M. Dal Busco répond ne rien avoir fait de tout cela et ajoute que le processus PSIA n'est pas encore totalement achevé. Il ajoute n'avoir vu aucune injonction dans l'article constitutionnel, quant à une révision de la fiche PSIA. Il relève que le souhait était davantage de gouvernance partagée avec le Parlement et plus d'implication de la part des communes. Il souligne que la réponse va dans le sens de ces dispositions constitutionnelles avec davantage d'implication du Parlement et des communes.

M. Dal Busco dit qu'il n'a pas participé aux négociations et aux discussions pour l'élaboration de la fiche PSIA. Il rappelle que tous les objectifs ambitieux, qui ont été négociés dans le cadre de la fiche PSIA, allaient déjà trop loin pour l'OFAC. Il relève qu'il faut avoir conscience de cela. Il ajoute que dans le débat ayant précédé la votation, le respect du cadre supérieur avait été reconnu et n'avait jamais été attaqué frontalement. Il relève que le taux de 25 millions de passagers qui a été estimé n'est pas un objectif.

Un député PLR ne trouve pas correct de vouloir aller plus loin et de dire que le Conseil d'Etat doit aller plus loin que ce qui figure dans la Constitution n'est pas correct. Selon lui, la dernière phrase « *la proportionnalité dans un examen du rapport coût- utilité en termes d'économies publique* » n'a pas de sens. Il ajoute que le consensus qui doit être trouvé ne doit pas aller plus loin que ce qui est proposé dans l'initiative votée par le peuple.

Un de ses collègues PLR relève que dans le respect du droit supérieur, le Conseil d'Etat avait pesé de son poids pour freiner certaines ardeurs et se rapprocher de ce qui est souhaité aujourd'hui. Il souligne qu'un effort conséquent a été réalisé.

Le président met aux voix l'alinéa 3 :

Oui :	6 (3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non :	9 (4 PLR, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC)
Abstentions :	—

**L'alinéa 3 de l'article 43 est refusé.**

## **Article 2 Entrée en vigueur**

Pas d'opposition, adopté.

Le président annonce que le second débat est à présent terminé et cède la parole au conseiller d'Etat.

M. Dal Busco réalise une déclaration. Il relève que les débats de la commission de l'économie montrent des positions encore éloignées de la convergence. Il s'engage à essayer de trouver une possibilité de faire converger les positions, en raison de l'importance du sujet. Il pense qu'un rappel est certainement nécessaire sur ce qu'on peut faire ou non, notamment auprès des initiants et des associations ayant déposé des amendements. Il souhaiterait disposer d'un délai d'un mois minimum, afin de tenter de

rapprocher les différentes positions et de trouver des formulations pouvant convenir davantage. Il demande à la commission de ne pas agender la suite des débats immédiatement et donc la suspension des travaux.

Le président pense que la proposition de M. Dal Busco est pertinente, en raison des enjeux.

Un député Ve soutient totalement la démarche. Il relève que le Comité de l'initiative n'était pas satisfait du projet initial présenté par le Conseil d'Etat et que cette insatisfaction risque de perdurer, étant donné que peu de modifications ont eu lieu. Il relève que le fait de trouver un compromis est préférable.

Un député PS relève que le groupe socialiste soutient la démarche constructive du Conseil d'Etat et le remercie.

Un député EAG relève que le projet de loi est soutenu par le Conseil d'Etat et les partis de droite, c'est-à-dire par tous ceux qui s'opposaient à l'initiative, ce qu'il trouve gênant, du point de vue de l'écoute de la volonté populaire. Il encourage donc le Conseil d'Etat dans les négociations.

Un député UDC apprécie la démarche et remercie le Conseil d'Etat.

## **Séance du 20 décembre 2021**

### **Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, M. Philippe Matthey, secrétaire général, et M. Nicolas Fournier, chef de cabinet, DI**

Le président souhaite la bienvenue aux auditionnés et leur cède la parole

M. Fournier débute la présentation, en relevant que la commission de l'économie a eu l'occasion d'étudier le PL 12879 durant le deuxième semestre de 2021. Il ajoute que le département a présenté le projet de loi, qui entendait appliquer l'initiative votée par le peuple en 2019, pour un pilotage démocratique de l'aéroport. Il relève que cette dernière entendait inscrire dans la constitution des principes de gouvernance que le département s'est attaché à appliquer au travers d'un projet de loi. Il souligne que la version du projet de loi présentée il y a quelques mois avait l'objet de passablement d'amendements, qui avaient été en grande partie refusés par une majorité de la commission. Il relève qu'à la suite du travail parlementaire en deuxième débat, M. Dal Busco a proposé de suspendre temporairement les travaux, et a ensuite rencontré à nouveau les initiants, afin de repasser le projet de loi en revue, et réaliser les ajustements nécessaires. Il souligne que l'objectif était d'aboutir à un projet de loi dont le résultat serait le fruit d'un consensus le

plus large possible, afin qu'il ne soit notamment pas contesté ensuite dans les urnes.

M. Fournier relève que c'est dans cet esprit que le département a rencontré les initiants lors de trois séances de travail. Il explique que les articles modifiés ont été passés en revue, en partant de l'article constitutionnel voté par le peuple, afin d'étudier les ajustements apportés. Il relève que cela s'est fait tout en maintenant le principe cardinal, à savoir le respect du droit supérieur et du cadre fédéral, qui encadre de manière contrainte les activités de la plateforme aéroportuaire.

M. Fournier explique que les propositions d'amendements ont été consignées dans la troisième colonne d'un tableau synoptique, qui a été envoyé à la commission par la secrétaire de commission. Il relève que ces propositions de compromis ont été discutées avec les initiants et validées par le Conseil d'Etat. Il relève que le département est parti du principe que les amendements votés par la commission ne seraient pas remis en cause.

M. Fournier souligne que **l'article 2** a été retouché, en précisant les missions qui incombent à l'aéroport. Il précise qu'à l'alinéa 1, des ajustements permettent de rappeler le cadre supérieur qui entoure l'activité aéroportuaire et que les alinéas 2 et 3 ont été ajustés, afin de coller davantage au texte de l'article constitutionnel ayant été voté par le peuple. Il s'agit de dimensions politiques et symboliques.

M. Fournier explique que l'article ayant été le plus retouché est **l'article 5**. L'idée était de rester dans le cadre défini par le Conseil d'Etat pour présider cette modification de loi, à savoir la Convention d'objectifs. Il relève que cette dernière permet de définir une série de mesures, afin de traduire les souhaits politiques pouvant être interprétés à travers l'article constitutionnel voté par le peuple. Il précise qu'à l'alinéa 1, figure un rappel du cadre du droit supérieur et que l'alinéa 2 met en balance l'évolution de l'activité aéronautique, avec les différentes politiques publiques figurant dans l'initiative. Il ajoute que le concept de nuisance est également mis en avant, avec l'idée que dans le cadre de l'activité aéroportuaire, elles doivent être limitées dans la mesure du possible. Ensuite, il relève que l'idée était également que le Conseil d'Etat veille à la mise en œuvre de ces mesures, ainsi que de mener régulièrement des concertations auprès des communes concernées par les problématiques, afin qu'elles soient associées dans le suivi des objectifs. Enfin, il souligne que l'alinéa 7 traduira des ajustements d'articles supplémentaires, avec la production d'un rapport annuel par le Conseil d'Etat, afin de suivre notamment l'ensemble des objectifs.

M. Fournier relève que **l'article relatif au PSIA** a été supprimé, au profit d'une mention au sein de l'article 2. Ensuite, il précise qu'un nouvel article portant sur la desserte aérienne a été ajouté. Il souligne que cet article ne remet pas en cause la gestion quotidienne de l'aéroport, mais permet aux initiants de bénéficier de données, pour procéder à des analyses sur les dessertes. Il ajoute que ces données seront consignées dans le rapport annuel de suivi de la Convention d'objectifs, qu'il a mentionné précédemment.

M. Fournier relève que **l'article 7** a été modifié à la lettre f), qui mentionnait les conseils généraux, qui n'existent plus. Il explique que ces derniers ont été remplacés par les Conseils départementaux et qu'il s'agit d'une simple correction. Concernant **l'article 18**, M. Fournier relève que dans une volonté de transparence du Conseil d'Etat, l'idée est de suivre étroitement le développement de la stratégie et de consigner un point de situation annuel, dans le rapport de suivi de la convention d'objectifs. Il ajoute que **l'article 22** est légèrement modifié, avec un rappel à l'article 2, qui détaille les missions de l'aéroport. Ensuite, il fait part de l'ajout de l'article 24 A, qui permet d'étendre les compétences de la commission consultative, en matière de lutte contre les pollutions atmosphériques et émissions de gaz à effet de serre. Il explique que la commission consultative disposait déjà de cette prérogative, même si elle n'était pas inscrite dans la loi, et procédait déjà aux analyses détaillées dans cet article.

M. Dal Busco relève qu'un travail conséquent a été mené afin de rapprocher les positions. Il souligne qu'à l'issue du deuxième débat, le département a ressenti une forme d'insatisfaction de la part d'une partie de la commission, ainsi qu'un certain malaise. Il rappelle la proposition de suspension des travaux pour tenter de rapprocher les positions, tout en restant dans l'esprit et les limites de l'article 191 A de la Constitution et du cadre réglementaire et légal fédéral. Il souligne que le travail a été conséquent et que les auditions qui viendront permettront de savoir si cette démarche a permis des avancements et de trouver une solution de compromis. M. Dal Busco ajoute que la situation sur le plan sanitaire fait que les scénarios qui étaient imaginés, concernant la capacité à sortir de la crise, sont moins optimistes. Il rappelle que la commission des finances traite un autre projet de loi sur l'aéroport, lui permettant de bénéficier de facilités de crédit. Il souligne que l'objectif est de présenter les deux projets de loi au plénum, simultanément si possible, afin de consolider le cadre légal autour de l'Aéroport international de Genève.

Le président ouvre le tour de questions.

Un député PLR fait part de son souci du respect du droit supérieur. Il aborde l'article 5 de la Convention d'objectifs, en relevant tout d'abord que

l'alinéa 1 précise que cette dernière a été établie dans le respect du droit supérieur. Il souligne que l'alinéa 4 pose toutefois problème, car il veut fixer des cautèles pour les mouvements après 22 heures, portant sur la génération des avions et sur les courtes distances. Il tient à souligner que ces deux points sont fixés par la concession, qui est du droit supérieur. Il souhaite donc s'assurer d'une pleine conscience de la part du gouvernement et de ses services, que l'article 5, alinéa 4 ne peut se déployer que dans le cadre du droit supérieur, réservé à l'alinéa 1. Il relève finalement que le droit fédéral est supérieur à la Constitution genevoise.

M. Dal Busco comprend cette interrogation. Il relève toutefois que la Convention d'objectifs n'est pas un document légal et permet uniquement de fixer les objectifs à atteindre. Il souligne que l'objectif de l'article 5, alinéa 4, de vouloir limiter le trafic, peut être compatible avec les exigences du droit fédéral, toutefois, cela n'est pas forcément possible.

Un député Ve demande si le nombre de participants de la commission consultative a pu être clarifié.

M. Dal Busco se souvient que la commission a voté majoritairement un amendement qui augmente de deux unités le nombre d'administrateurs. Il souligne qu'il s'agit de deux représentants supplémentaires de communes riveraines et relève que ce point n'a pas fait l'objet de discussion, étant donné qu'il s'agissait de la volonté de la commission. Il ajoute que l'aéroport fera peut-être une remarque à ce sujet, ultérieurement.

M. Fournier apporte des précisions en relevant que c'est la loi sur les commissions officielles qui définit un nombre maximal de vingt personnes, avec des dérogations possibles. Il relève que le bilan des amendements votés par la commission a été réalisé et qu'on est en dessous de la limite légale, avec 19 personnes.

### **Audition de M. Pierre Bernheim, 1<sup>er</sup> vice-président, et M. André Schneider, directeur général, AIG**

Le président souhaite la bienvenue aux auditionnés et leur cède la parole.

M. Bernheim remercie la commission de les auditionner. Il précise qu'ils sont à disposition pour toute question. Il répondra aux questions de gouvernance et M. Schneider se chargera d'apporter une réponse aux questions plus techniques. Il profite également de cette prise de parole pour exprimer les difficultés auxquelles l'aéroport fait actuellement face. Il souligne que cette entreprise assiste à une perte colossale durant les deux dernières années.

M. Schneider souhaite apporter deux remarques. Premièrement, il souligne que ce projet de loi respecte la jurisprudence supérieure, c'est-à-dire tout ce qui est défini par la Confédération. Deuxièmement, il invite la commission à réaliser un changement à l'article 5A, desserte aérienne. Il y est mentionné que l'on donne une classification des vols pour chaque tranche horaire pertinente, incluant notamment les destinations finales. Il précise que l'AIG ne dispose pas de cette information, car les compagnies aériennes ne la lui transmettent pas et ne sont pas contraintes de le faire. De ce fait, l'AIG serait dans l'impossibilité de répondre à cette requête.

Le président lui demande s'il a réalisé un amendement à ce sujet, en précisant que, si tel est le cas, il peut le lui envoyer. Il ajoute qu'un commissaire pourrait le reprendre.

M. Schneider formule une proposition orale. Il propose d'enlever les termes « incluant notamment les destinations finales » ou alors de remplacer les termes « destinations finales » par « destinations immédiates ».

Le président ouvre le tour de questions.

Un député Ve relève que selon le département, l'AIG a été associé au nouveau projet de loi qui résulte d'un compromis et demande confirmation.

M. Bernheim répond que la direction générale et M<sup>me</sup> Moinat ont été à plusieurs reprises en contact avec M. Matthey et le magistrat, M. Dal Busco et ont communiqué à ce sujet. L'AIG pense que les résultats sont satisfaisants, étant donné qu'un projet a vu le jour.

Le même député en conclut que mis à part l'amendement formulé, l'AIG soutient cette version du projet de loi.

M. Bernheim répond que l'important pour l'AIG, en tant qu'institution du droit privé, c'est que le contenu de la loi plaise à son législateur et qu'une suite soit donnée politiquement. Il ne sait pas si son rôle est de dire que l'AIG est satisfait ou non de ce projet de loi. Il relève que la priorité est de respecter le droit supérieur, fédéral, ainsi que le droit cantonal.

Un député PLR souhaite louer la loyauté des organes de gouvernance de l'aéroport et saluer l'excellent travail mené, en dépit des circonstances extraordinaires auxquelles l'AIG est confronté. Il demande ensuite à ce que l'aéroport livre son appréciation, s'agissant de ce que l'on présente comme un compromis, convenant à l'aéroport. Il demande si c'est effectivement le cas.

M. Bernheim explique être arrivé à l'aéroport il y a 13 ans environ et n'avoir cessé de le défendre contre divers opposants et de combattre les idées préconçues quant à son rôle exact. Il a actuellement confiance en les services



du département des infrastructures, afin que ce projet de loi permette d'avancer plus sereinement. Il souligne que M. Schneider a fait des efforts considérables avec ses équipes, en ce qui concerne la réduction des nuisances sonores, qui est la préoccupation principale de l'AIG. Il ajoute que c'est un combat de tous les instants. Il remercie les députés de leur faire confiance et de leur permettre de continuer sur cette voie.

M. Schneider est d'accord avec les propos de M. Bernheim. Il relève que ce qui est important c'est que toutes les clauses qui figurent dans le projet de loi se réfèrent toujours à la supériorité du droit fédéral et au PSIA. Il souligne que dans le cas contraire, l'AIG se verrait dans l'incapacité d'exercer. Il fait confiance aux instances politiques afin qu'elles s'assurent de cela.

Le même député demande si, selon l'AIG, le compromis présenté dans le projet de loi répond à l'objectif de respect du droit supérieur.

M. Schneider cite l'article 5 de la loi, en relevant que le premier alinéa précise que le droit supérieur est protégé, quels que soient les propos de la loi. Il souligne qu'il faut toutefois faire attention dans le cadre de la mise en œuvre et que c'est à la Confédération de déterminer si elle estime que le droit supérieur est respecté. Il relève qu'il est important de respecter notamment les conditions-cadres définies dans le PSIA. M. Schneider souligne qu'il n'est par exemple pas concevable qu'un canton décide des destinations desservies par un aéroport.

Le même député entend qu'aucune contestation n'est possible, si d'aventure le texte en question devait être attaqué, et que la Confédération dirait que le droit supérieur est respecté. Il demande au conseiller d'Etat si on peut être certain de cela.

M. Dal Busco répond par l'affirmative. Il souligne que dans chaque article comprenant de nouveaux éléments, le droit supérieur est rappelé et ajoute que l'article constitutionnel 191A, alinéa 2, précise également cela.

Un député Ve demande des précisions concernant l'amendement de M. Schneider.

M. Schneider répond que si un avion se rend dans diverses destinations, il y a la possibilité de voir si les passagers poursuivent jusqu'à une destination finale. Il relève que beaucoup de passagers se rendent dans des hubs, plateformes de changement, et un bon pourcentage peut prendre un autre avion, sans que l'AIG le sache. En effet, ces passagers apparaîtraient comme partant pour la destination de la plateforme.

Le même député précise que l'article réalise une classification des vols et non des passagers. Il relève que c'est la destination finale des vols, pas celle des passagers.

M. Schneider répond que c'est la même chose, car ces vols iront jusqu'à la destination de la plateforme mais pas plus loin. Il souligne que lorsqu'on change pour un vol intercontinental, on change d'avion. Il relève que l'AIG peut obtenir des informations sur la destination directe, mais ne reçoit souvent pas d'informations si l'avion continue plus loin. M. Schneider précise ensuite que la destination finale correspond à l'endroit où le passager a terminé son voyage. Pour lui, le seul élément qui fait sens est la destination immédiate.

Un député UDC partage l'avis de M. Schneider, quant au fait que ce n'est pas la destination de l'avion mais celle des passagers. Ensuite, il relève qu'un arrêté de la Commission européenne, qui a annulé la suppression de trois lignes internes en France, car c'était peu significatif sur le plan écologique. Il demande si les auditionnés ont davantage de précisions à apporter à ce sujet.

M. Schneider relève que la France souhaitait introduire, dans une loi contre le réchauffement climatique, le fait que tous les vols d'une durée inférieure à 2h30, avec une alternative en train, devaient être supprimés. Il précise que cela a été dénoncé à la Commission européenne, qui a ouvert une enquête à ce sujet, avec notamment les arguments que cette loi s'oppose à la liberté de voler et que c'est disproportionné. Il relève que la Suisse applique les mêmes règles, avec le respect du droit supérieur.

M. Bernheim ajoute que pour un vol easyJet allant jusqu'à Nice, avec un avion néo, il s'agit de 4 à 5 litres maximums de carburants par personne, ce qui est insignifiant. Il relève que les avions de nouvelle génération se caractérisent par des consommations de carburants sont dérisoires.

Un député PLR souligne les difficultés qui découlent de la situation de pandémie, et influencent le plan d'affaire de l'AIG à court, moyen et long terme. Il demande ce qu'il en est du plan d'affaire à moyen et à long terme. Il demande à l'AIG à quels horizons de temps cela correspond pour lui.

M. Bernheim répond que l'AIG dispose d'un seul et unique plan d'affaires, sur lequel il travaille annuellement.

M. Schneider confirme que l'AIG dispose d'un plan d'affaire sur quatre ans. Il ajoute que la planification des infrastructures s'étend sur un plus long terme, jusqu'en 2040, et comprend également des éléments financiers, sans être un plan d'affaires. Concernant la planification à long terme, il souligne que l'AIG finira l'année avec un peu plus de passagers que l'année précédente, même si le nouveau variant a plombé les résultats de fin d'année. Il relève que la perte pourra toutefois être réduite, en opérant une réduction de coûts, de l'ordre de 25%. L'AIG estime que le niveau d'avant crise pourra être atteint à nouveau en 2025 et est en lien avec de nombreuses

infrastructures. Il ajoute que la difficulté principale pour l'AIG, sur les cinq à dix prochaines années, sera de réduire ses dettes, qui ont augmenté avec les pertes importantes. Il souligne qu'il est important d'investir minimalement, car l'opérabilité de l'aéroport est essentiellement dépendante de l'utilisabilité des infrastructures, qui sont vieillissantes. Il souligne qu'un investissement est nécessaire, afin d'éviter de se retrouver face à une situation dans laquelle le terminal n'est plus utilisable, et exploitable, dans quelques années. Pour répondre à la question posée, M. Schneider relève que l'on peut parler d'un réel plan d'affaire sur quatre ans, et uniquement de visions d'évolution des infrastructures, sur le long terme.

Le même député PLR demande si la mise en œuvre du projet de loi nécessitera la réalisation d'un second plan d'affaires.

M. Schneider répond qu'il faudra probablement réaliser un plan supplémentaire. Il souligne que 50% des revenus de l'AIG sont liés aux redevances aéroportuaires, qui doivent être renégociées tous les 3 à 4 ans. Il relève qu'il est donc extrêmement difficile pour l'AIG de faire un plan d'affaire sur une durée plus longue, car il dépend de plus en plus de facteurs externes, devant être négociés. Il souligne que toute compagnie aérienne peut retarder la mise en œuvre d'une augmentation des redevances aéroportuaires, en allant devant le Tribunal. Il précise que cela n'est pas arrivé à Genève, grâce à la mise en place de négociations.

Un autre député PLR revient sur l'article 18, la stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil. Il relève que deux documents sont mentionnés à l'alinéa 1 et demande comment l'AIG voit la mise en application de l'alinéa 3. Il relève qu'il s'agit des mesures que l'AIG doit prévoir, afin de satisfaire les objectifs de durabilité de diminution des nuisances induites, dont le trafic routier dans les communes riveraines.

M. Schneider répond qu'en général, des objectifs très précis sont définis dans le plan sectoriel d'aéronautique, mais que ces derniers se limitent à déterminer les parts modales. Il relève que pour 2030, l'objectif est d'augmenter de 50 à 60% la part modale pour les passagers, et augmenter également pour les employés. Il relève que pour ce point on peut se demander ce qu'il se passe pour les communes autour, toutefois, le reste est hors du contrôle de l'AIG. Il relève que l'AIG peut donner comme information son avancée dans le changement de parts modales, ainsi que les réformes réalisées dans le plan mobilité pour l'ensemble des employés. Il souligne que l'accès à des parkings est restreint pour ceux qui ont des alternatives acceptables, notamment en termes de transports publics.

M. Bernheim souhaite apporter des complets. Il relève, en ce qui concerne la stratégie d'investissement, que le rôle de l'administrateur est de gérer « un centre commercial dans lequel on vient en avion et en voiture », toutefois, il n'est pas responsable de la gestion du trafic aérien et du trafic des voitures. Il précise qu'il y a une autorité de surveillance sur la direction générale, qui agit en tant qu'expert pour le canton, les services de santé, ainsi que l'OFAC. Il relève qu'une stratégie à 2040 est en cours d'élaboration et est relativement coûteuse. Il souligne que cette dernière sera mise à jour tous les cinq ans, mais restera plutôt fixe, avec une vision à long terme.

Ce même député relève que le trafic aérien a considérablement diminué depuis deux ans et que hors période de télétravail obligatoire et période de COVID-19, qui ont largement péjoré l'activité économique, il n'a pas constaté de diminution des problèmes de mobilité dans les communes riveraines. Il est inquiet quant au fait que l'on fasse supporter à l'aéroport, des conséquences liées au trafic et aux nuisances dans les communes voisines, sur lesquelles il n'a pas acte.

Un député EAG avait regretté, lors des premiers débats au sujet de ce projet de loi, qu'il n'y ait rien sur la question sociale au sein de l'aéroport, dans la mesure où on sait que la plateforme aéroportuaire est le théâtre d'un grand nombre de conflits sociaux dans la sphère privée genevoise. Il cite l'article 5A de la convention d'objectifs, en relevant que cette dernière pourrait également inclure les intérêts sociaux du canton, et notamment ceux des salariés travaillant sur la plateforme. Il fait notamment part d'accusation de sous-enchères salariales au sein de la plateforme et il a l'impression que ce projet de loi tente d'éluder cette question.

M. Bernheim pense que l'aéroport est irréprochable au niveau social. En effet, il précise que les conditions de travail sont excellentes, les salaires sont bons et les RHT ont été couverts à 100%. Ensuite, il relève qu'il y a effectivement beaucoup de bruit au sujet de conflits, toutefois l'AIG est en respect total des différentes lois et différents règlements et n'a pas effet d'agir en tant que justicier des affaires sociales. Il relève que plusieurs organismes d'Etat sont habilités à réaliser ce travail et n'ont jusqu'à présent pas remonté d'anomalie quelconque. M. Bernheim précise que la pluralité du Conseil d'administration fait que ce sujet est récurrent et assure qu'un bon nombre d'administrateurs questionnent la direction générale à ce sujet. Il relève que tout est conforme au droit.

M. Schneider précise que ce sujet figure déjà dans la convention d'objectifs actuelle. Ensuite, il relève que les contrats, entre Genève Aéroport et des sous-traitants ou entreprises, stipulent que ces entreprises doivent

disposer d'une CCT ou d'usages, afin de pouvoir travailler sur la plateforme. Il ajoute que des contrôles réguliers sont effectués par l'OCIRT.

M. Schneider relève que le dialogue social peut encore être amélioré. Il précise qu'une initiative a été lancée pour la création d'une plateforme paritaire, avec des représentants des employeurs, des employés et des syndicats. Il relève que pour l'instant, le projet est adopté par les employeurs et en attente d'un avis final de la part des syndicats. Il fait part de la nécessité de maintenir un dialogue social, qui doit aller dans les deux sens. Il relève que l'AIG s'assure que les règles soient respectées et effectue des contrôles réguliers, toutefois, il ne peut pas intervenir autrement. Il ajoute qu'en cas de non-remplissage de ces règles, il y a le droit d'effectuer des amendes. Toutefois, il relève que l'OCIRT accorde souvent un délai afin de se mettre en règle et que cela a toujours été effectué à temps, ce qui fait que l'AIG n'a jamais eu besoin de mettre des amendes.

Le député EAG précise que son propos ne vise pas l'AIG en tant qu'employeur en particulier. Il entend le point de vue exposé, toutefois, il souligne que durant les dernières années, il constate que 30 à 50% des conflits sociaux cantonaux ont lieu à l'Aéroport de Genève. Il ajoute que cela ne signifie pas que la direction est en cause et considère qu'un éventuel amendement ne les dérangerait pas, car ils considèrent que les conditions sociales sont respectées, ainsi que la législation.

Le président remercie les représentants de l'AIG et prend congé de ces derniers.

### **Audition de M<sup>me</sup> Lisa Mazzone, présidente de la CARPE, et M. Alain Rosset, de la CARPE**

Le président souhaite la bienvenue aux auditionnés. Il relève que l'idée est qu'ils partagent leur position au sujet de ce texte, et il leur cède la parole.

M<sup>me</sup> Mazzone remercie la commission de les auditionner, ainsi de l'ouverture dont elle a fait preuve. Elle relève qu'il a été possible de négocier une proposition de compromis, dans un climat constructif, ce qui signifie que la CARPE a cédé sur certains points, sur lesquels elle aurait souhaité aller plus loin. Toutefois, elle trouve que le texte auquel on aboutit se rapproche davantage d'une mise en œuvre de l'initiative constitutionnelle déposée et donne des outils pour la mise en œuvre de cette initiative. Elle souligne, au nom du comité de l'initiative, de la CARPE, de l'ATCR et de l'ARAG, il a été décidé que si ce texte était accepté par la commission puis par le Grand Conseil qu'ils ne s'y opposeraient pas et qu'ils le soutiendraient

publiquement, si tel est le souhait. Elle relève qu'ils sont à disposition pour répondre aux éventuelles questions.

M. Rosset rejoint les propos de M<sup>me</sup> Mazzone. Il relève que le retour reçu a été perçu de manière positive par le comité de l'ARAG. Il souligne que si le projet initial paraissait édulcoré et éloigné de l'esprit de l'initiative, les éléments réinsérés dans le projet de loi sont satisfaisants, dans l'ensemble, que ce soit sur la convention d'objectifs, la mission de l'aéroport ou les questions de pollution. Il précise que le comité de l'ARAG est favorable à ce projet.

Le président relève que l'aéroport est favorable à ce projet de loi, mais a émis une réserve, en ce qui concerne l'article 5A, alinéa 1. Il relève que ce qui pose problème pour eux est le terme de destination finale, car ils ne disposent pas de la possibilité de savoir si l'avion continue ou non, à la suite de la destination directe. Le président souhaite entendre les auditionnés au sujet de cette modification.

M<sup>me</sup> Mazzone souligne que cela semble plausible et compréhensible que l'on ne puisse pas suivre les passagers, ne serait-ce que pour des raisons de protection des données. Elle pense que ce n'est pas dommageable si cela est enlevé du projet de loi dans un premier temps. Elle souligne toutefois que l'analyse de la desserte est un outil intéressant, permettant une meilleure transparence quant à l'utilisation de l'aéroport.

M. Rosset donne son accord et son soutien à ce projet de loi et est d'accord avec les propos de M<sup>me</sup> Mazzone.

Un député Ve relève que l'aéroport propose de remplacer « finales » par « directes » toutefois, il souligne qu'il serait possible d'inscrire uniquement le terme « destinations », sans les qualifier.

Un député PS pense que l'on peut laisser le terme destination.

Le président remercie les auditionnés et comme il n'y a pas d'autres demandes de parole, il leur demande s'ils ont un propos conclusif à apporter.

M<sup>me</sup> Mazzone relève qu'ils ne combattront pas ce texte et qu'ils s'engagent même à le soutenir, dans le cadre d'une communication dans ce sens. Elle invite les députés à les contacter, dans le cas d'un tel souhait. Elle remercie également pour le climat dans lequel les négociations se sont déroulées.

Un député PLR demande quelle serait la position des intervenants, si le projet initial du Conseil d'Etat, qui est conforme à l'initiative, était voté.

M<sup>me</sup> Mazzone répond que la CARPE a exprimé les raisons pour lesquelles elle n'était pas satisfaite par ce projet de loi, lors de son audition dans le

cadre de la mise en œuvre de cette loi. Elle relève que ces raisons demeurent, car la CARPE ne serait pas entrée dans un processus de négociation si tel n'était pas le cas. M<sup>me</sup> Mazzone relève qu'il est intéressant d'adopter rapidement un projet de loi, afin d'aller de l'avant.

Le président prend congé des auditionnés, en les remerciant.

### **Discussion interne**

Le président passe la parole au département, afin de réaliser une brève synthèse.

M. Dal Busco fait part d'une satisfaction quant au fait que les différents intervenants ont confirmé leurs positions respectives, durant les auditions réalisées. Il ajoute que le travail a été intense, avec passablement d'aller-retour et de propositions.

Le président propose de réaliser un tour des différents groupes.

Un député PS remercie le conseiller d'Etat et ses équipes, pour la négociation de ce compromis et relève que la loi est là pour mettre en œuvre l'initiative. Il souligne que la première version ne satisfaisait pas une partie de la commission et les initiants, mais qu'un travail constructif a permis de trouver des compromis. Il souligne que les socialistes sont heureux de voir que la question de réduction des nuisances de bruit et de pollution atmosphérique y est traitée. Il relève que ce projet permet de mettre en œuvre la volonté populaire, en permettant à l'aéroport de continuer son activité, en prenant mieux en compte les questions en lien avec la protection de l'environnement et la réduction des nuisances. Il précise que le groupe socialiste votera les différents amendements, ainsi que la loi au vote final.

Un député PDC relève que son groupe, sensible aux aspects du respect du droit supérieur s'agissant de l'activité de l'aéroport, est rassuré à ce niveau. En effet, il souligne que la référence au droit supérieur est rappelée à plusieurs reprises. Il souligne que le projet soumis, avec les amendements proposés, est équilibré, et basé sur un compromis négocié et tient à remercier l'équipe du département pour ce faire. Il relève que l'objectif était d'éviter un référendum, compte tenu du résultat du vote ayant été enregistré. Il rappelle que lorsque les magistrats des communes riveraines ont été auditionnés, ils ont souligné être soumis à de fortes pressions de la part de leur communiens. Il pense que le projet de loi sorti de cette négociation, correspond certainement à leurs attentes. Il souligne que le groupe PDC votera les amendements, ainsi que la modification demandée à l'article 5A, alinéa 1, en supprimant l'adjectif « finales ».

Un député Ve se joint aux remerciements adressés au département, qui a effectué un travail conséquent, ainsi que le Conseil d'Etat, les initiants dont CARPE, et l'AIG. Il relève que le projet de loi est à la fois conforme au droit supérieur et aux objectifs de l'initiative, qui cherchait à trouver un équilibre entre le développement de l'aéroport et les intérêts de l'aéroport. Il relève que le groupe des Verts soutiendra le projet de loi issu des compromis, ainsi que le sous-amendement demandant à ôter le terme « finales ».

Un député UDC trouve positif le fait que le Conseil d'Etat ait pris contact avec les initiants pour négocier. Il exprime toutefois un certain doute concernant certains articles. Il aborde tout d'abord l'article 2, alinéa 3, qui parle des objectifs de l'aéroport. Il pense qu'il faudrait apporter des nuances, car l'AIG ne dispose pas de cette compétence en tant que telle. Il relève que l'article 5, alinéa 4 est soumis à la même problématique et pense qu'il devrait être nuancé. Concernant l'article 5A, il pense que la proposition de l'aéroport est correcte et doit être acceptée. Il ne prend toutefois pas de position définitive au sujet de ce projet de loi, car il souhaite que les articles qu'il a mentionnés soient rectifiés.

Un député EAG se réjouit du compromis trouvé entre les diverses parties, autour de ce projet de loi. Il souligne qu'il est regrettable qu'une recherche de compromis n'ait pas été effectuée en amont. Il relève ensuite qu'il est positif qu'un compromis ait été trouvé, toutefois ce projet n'entraîne malheureusement pas de modification majeure dans la manière de concevoir l'aéroport et son rôle. Il pense que l'idée est d'avoir une réelle planification afin de faire diminuer massivement le trafic aéroportuaire, mais que le projet de loi ne répond pas à cet objectif essentiel et urgent. Il annonce qu'il déposera un amendement, celui qu'il a évoqué précédemment et estime qu'il ne s'opposera pas à ce projet de loi lors du vote final. Il pense que le compromis est un bon élément, toutefois, il pense qu'en termes de gestion et de planification du trafic aérien, il faudra aller beaucoup plus loin que ce que propose le projet de loi.

Un député PLR salue la discussion ayant eu lieu entre les différentes parties prenantes. Il rappelle que l'aéroport constitue un outil indispensable pour la Genève internationale, ainsi que pour l'économie cantonale, qui est principalement tournée vers l'exportation. Il souligne que le groupe PLR partage largement les préoccupations du député UDC, en relevant que l'article 2, alinéa 1 précise que tout cela doit se faire dans le respect du droit supérieur et de la fiche PSIA. Ainsi, tous les autres alinéas qui en découlent dépendent de cet alinéa. Il relève que cela s'applique également à l'article 5. Ensuite, il précise que pour le groupe PLR il s'agit d'un élément cardinal, permettant d'accepter ce compromis. Il ajoute que le groupe PLR est



également d'accord avec l'amendement proposé par l'AIG, toutefois, il s'opposera à l'amendement proposé par son collègue EAG au sujet de la question sociale. Il précise que le groupe PLR ne votera pas de manière unanime en faveur de ce compromis, étant donné que certains estiment que de nombreux termes sont ambigus et risquent de créer des confrontations avec le droit supérieur.

Un député Ve réagit par rapport aux propos quant à la marge de manœuvre de l'aéroport. Il souligne que le droit supérieur pilote le tout, toutefois, il précise que l'aéroport dispose d'une certaine marge de manœuvre. Il relève que la forme actuelle des articles doit être conservée et que les Verts ne tiennent pas à les modifier.

Un député Ve suggère de ne pas réaliser un vote en bloc, afin de pouvoir traiter correctement les articles soumis à des propositions de modification.

Une députée MCG relève que son groupe se rallie aux propos de son collègue PLR. Elle ajoute que le MCG est heureux d'arriver à un compromis, même s'il n'est pas forcément d'accord avec l'ensemble des éléments. Elle estime que l'essentiel est que le droit fédéral soit respecté.

## **Vote**

Le président passe à la lecture du projet de loi, article par article :

### **Art. 2 Mission (nouvelle teneur)**

#### **Alinéa 1**

Pas d'opposition, adopté.

#### **Alinéa 2**

Pas d'opposition adopté.

#### **Alinéa 3**

Pas d'opposition adopté.

#### **Alinéa 4**

Pas d'opposition adopté.

**L'article 2 est adopté dans son ensemble.**

## **Art. 5 Convention d'objectifs**

### **Alinéa 1**

Pas d'opposition, adopté.

### **Alinéa 2**

Le député EAG a un amendement. Il propose d'ajouter à la fin « en respectant les objectifs de politique publique connexes, notamment la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et la santé, ainsi que les intérêts sociaux de l'ensemble du personnel travaillant sur la plateforme aéroportuaire ».

Le président soumet au vote la proposition d'amendement du député EAG à l'alinéa 2 :

Oui : 1 (1 EAG)

Non : 10 (2 MCG, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 1 Ve)

Abstentions : 4 (3 S, 1 Ve)

L'amendement est refusé.

**L'alinéa 2 est accepté, dans son ensemble.**

### **Alinéa 3**

Pas d'opposition, adopté.

### **Alinéa 4**

Pas d'opposition, adopté.

### **Alinéa 5**

Pas d'opposition, adopté.

### **Alinéa 6**

Pas d'opposition, adopté.

### **Alinéa 7**

Pas d'opposition, adopté.

**L'article 5 est adopté, dans son entier.**

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

Le président met au vote la suppression de cet article.

Pas d'opposition, adopté.

**Art. 5A Desserte aérienne****Alinéa 1**

Le président fait la lecture de l'amendement proposé par M. Schneider, qui supprime le terme « finales » :

*« L'établissement fournit chaque année au Conseil d'Etat les données relatives à la desserte aérienne, permettant une classification des vols pour chaque tranche horaire pertinentes, incluant notamment les destinations, les horaires, les compagnies aériennes, les types et classes d'avions utilisés ».*

Pas d'opposition, adopté.

**L'article 5A est adopté dans son ensemble.**

**Art. 7 Conseil d'administration (nouvelle teneur)**

- a) Pas d'opposition, adopté.
- b) Pas d'opposition, adopté.
- c) Pas d'opposition, adopté.
- d) Pas d'opposition, adopté.
- e) Pas d'opposition, adopté.
- f) Pas d'opposition, adopté.
- g) Pas d'opposition, adopté.

Un député PS demande pourquoi les présidents des conseils généraux ont été remplacés par des présidents des conseils départementaux.

M. Dal Busco répond que cela dépend de l'organisation institutionnelle française, et que les conseils généraux n'existent plus.

- h) Pas d'opposition, adopté.

**L'article 7 est accepté dans son ensemble.**

**Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)****Alinéa 1**

Pas d'opposition, adopté.

**Alinéa 2**

Pas d'opposition, adopté.

**Alinéa 3**

Pas d'opposition, adopté.

**Alinéa 4**

Pas d'opposition, adopté.

**L'article 18 est accepté dans son ensemble.**

**Art. 22, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 2 (nouveau)****Alinéa 1**

Pas d'opposition, adopté.

**Alinéa 2**

Pas d'opposition, adopté.

**L'article 22 est accepté dans son ensemble.**

**Art. 23 (nouvelle teneur)****Alinéa 1**

Pas d'opposition, adopté.

**Alinéa 2**

Pas d'opposition, adopté.

**Alinéa 3**

Pas d'opposition, adopté.

**Alinéa 4**

Pas d'opposition, adopté.

**L'article 23 est accepté dans son ensemble.**

**Art. 24 Lutte contre le bruit****Alinéa 1**

Pas d'opposition, adopté.

**Alinéa 2**

Pas d'opposition, adopté.

**Alinéa 3**

Pas d'opposition, adopté.

**L'article 24 est accepté dans son ensemble.**

**Art. 24A Lutte contre les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre (nouveau)**

Pas d'opposition, adopté.

**L'article 24A est accepté dans son ensemble.**

**Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)**

Pas d'opposition, adopté.

**L'article 25 est accepté dans son ensemble.**

**Art. 43 Disposition transitoire (nouveau)**

Le président demande au Conseil d'Etat s'il est correct de laisser moyen et long terme au sein du plan d'affaires, ou bien si les objectifs à long terme ne font pas partie d'un plan d'affaires.

M. Dal Busco pense que l'on peut laisser l'article dans son état actuel. Il souligne que la situation particulière actuelle fait que les notions de moyen et de long terme ne sont pas faciles à appréhender.

Le président souligne que si on comprend bien l'esprit dans lequel il est rédigé, cela lui convient.

Pas d'opposition, adopté.

**L'article 43 est accepté dans son ensemble.**

Le président met au vote le projet de loi 12879 dans son ensemble :

Oui : 12 (2 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 2 Ve)

Non : –

Abstentions : 3 (2 PLR, 1 EAG)

**Le PL 12879 est accepté à l'unanimité, moins trois abstentions.**

*Catégorie de débat préavisée : 40 minutes*

Le président demande si l'on peut considérer cela comme une demande d'urgence de commission.

Un député PS soutient cette demande.

M. Dal Busco pense qu'il est bien que la commission demande elle-même l'urgence, sinon, il relève que le Conseil d'Etat l'aurait fait.

Le président demande si un ou une commissaire s'oppose au fait que c'est la commission qui demande l'urgence au sujet de ce projet de loi. Comme ce n'est pas le cas, cette demande est acceptée.

Le président relève que la commission reprend le 10 janvier 2022. Il relève que l'objectif sera de traiter les projets de lois dans un ordre chronologique.

M. Dal Busco réitère sa satisfaction et remercie la commission de l'économie, de la part du Conseil d'Etat.

Le président remercie les membres de la commission pour leur participation et prend congé d'eux, en leur souhaitant de bonnes fêtes de fin d'année.

## **Conclusions**

Ce projet de loi propose d'inscrire, dans la loi sur l'Aéroport de Genève, la déclinaison des principes instaurés par la loi constitutionnelle, votée par le peuple le 24 novembre 2019, à une forte majorité.

Selon le magistrat chargé du DI, qui a présenté ce PL aux députés le 31 août 2021, ce projet de loi a fait l'objet d'une large consultation. Le Conseil d'Etat a adopté un avant-projet de loi, soumis ensuite à l'ensemble des milieux intéressés à large échelle (communes françaises et suisses, milieux économiques, associations, riverains, partis politiques, etc.).

Le Conseil d'Etat a tenu compte d'un certain nombre de points, toutefois, la structure et les axes principaux sont restés les mêmes. Le projet de loi a été

adopté début 2021 et s'articule principalement autour de quatre grands axes : une définition du cadre légal de la convention d'objectifs, l'inscription du contexte du PSIA dans la législation cantonale, le principe de validation de la stratégie et du plan d'affaire à moyen et long terme par le Grand Conseil, le renforcement du rôle de la commission consultative en tant que commission officielle.

Pour le premier axe, soit la définition du cadre légal de la convention d'objectifs, un nouvel article se propose d'ancrer la Convention d'objectifs passée entre le canton et l'AIG au début de chaque législature, dans la loi spécifique à l'établissement.

Le second axe est l'inscription du contexte du PSIA dans la législation cantonale. Comme la Convention d'objectifs, le PSIA a désormais un ancrage dans la loi cantonale, grâce à un nouvel article 5A.

Le troisième axe porte sur le principe de validation de la stratégie et du plan d'affaire à moyen et long terme par le Grand Conseil. Le nouvel article 18 proposé, 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 terme. 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.

Le quatrième axe est le renforcement du rôle de la commission consultative, en tant que commission officielle. La Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CLNTA) devient la Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAEP), afin de traduire de manière plus appropriée son rôle renforcé, selon le souhait de la population.

Durant les séances qui ont suivi, la commission a entendu toutes les parties concernées afin de forger son opinion avant de voter une entrée en matière.

Selon les représentants des initiants, comme les représentants des communes, si les milieux intéressés ont été consultés, il apparaît selon eux qu'ils n'ont guère été écoutés et que le PL présenté en commission fait fi de leurs remarques, pourtant variées et constructives selon eux.

A l'occasion du deuxième débat, les groupes Ve et PDC ont repris à leur compte les différents amendements déposés en particulier par l'ARAG et CARPE. Ils ont en grande majorité été refusés par la majorité de la commission.

Les fronts étaient alors figés, les uns défendant à tout prix l'autonomie de l'AIG, son importance vitale pour notre économie et pour la Genève internationale, ainsi que la primauté de droit fédéral, particulièrement touffus dans ce domaine du transport aérien. Les autres, quant à eux, demandaient que le modèle d'affaires soit revu, que les prescriptions en matière de pollution sonore et atmosphérique soient mieux précisées et que l'AIG assume plus sa responsabilité sociale sur le site.

D'aucuns, enfin, se demandaient quelle utilité il y avait à inscrire dans cette loi d'application les dispositions se trouvant déjà inscrites dans la constitution cantonale, suite à l'acceptation de l'IN 163 « Pour un pilotage démocratique de notre aéroport ».

A l'issue de ce deuxième débat, face à ces positions figées, plusieurs députés se sont inquiétés de la possibilité du lancement d'un référendum, dont le succès devant le peuple pourrait avoisiner le score de la votation du 24 novembre 2019.

Face à ces différents constats, le magistrat chargé du DI a demandé aux commissaires de suspendre leurs travaux en l'état et de lui laisser au moins un mois afin de rencontrer les représentants des initiants et de l'AIG afin de trouver un compromis acceptable, en se basant sur les travaux issus de ce deuxième débat. Il en a été fait ainsi, et un nouveau texte, dit de compromis, a été proposé aux commissaires qui ont, lors de la séance du 20 décembre, pris connaissance de ce nouveau texte amendé, et auditionné à nouveau les représentants des initiants et l'AIG.

Dans sa présentation de compromis, M. S. dal Busco, conseiller d'Etat, a précisé que l'objectif était d'aboutir à un projet de loi dont le résultat serait le fruit d'un consensus le plus large possible, afin qu'il ne soit notamment pas contesté ensuite dans les urnes.

Dans cet esprit, le département a rencontré les initiants lors de trois séances de travail. Les articles modifiés ont été passés en revue, en partant de l'article constitutionnel voté par le peuple, afin d'étudier les ajustements apportés. Il relève que cela s'est fait tout en maintenant le principe cardinal, à savoir le respect du droit supérieur et du cadre fédéral, qui encadre de manière contrainte les activités de la plateforme aéroportuaire.

Ces propositions de compromis ont été discutées avec les initiants et validées par le Conseil d'Etat. Il relève que le département est parti du principe que les amendements votés par la commission ne seraient pas remis en cause.



Les missions de l'AIG ont été précisées, la convention d'objectifs est clairement détaillée, la référence au PDIA rendue plus claire, un rapport annuel du Conseil d'Etat consacré, afin de suivre la réalisation des objectifs.

Les députés ont pu constater qu'un travail conséquent avait été mené afin de rapprocher les positions.

Après l'audition des acteurs concernés ce même 20 décembre 2021, les députés ont pu constater que tant l'AIG que les initiants pouvaient se satisfaire du compromis obtenu.

Au final, ce sont deux PLR et un EAG qui se sont abstenus lors du vote final. Le PL est donc accepté à l'unanimité moins trois abstentions, et c'est à l'unanimité totale que l'urgence sera demandée par la commission.

Dès lors, nous ne pouvons que vous inciter à accepter l'urgence, mais également l'entier du texte, en refusant tout autre amendement qui pourrait casser cet équilibre obtenu en commission.

#### **Annexes :**

1. *Tableau synoptique suite aux rencontres CE, Initiants et AIG*
2. *Tableau synoptique mettant en perspective la loi actuelle, l'avant-projet mis en consultation, le PL 12879 adopté par le CE et les commentaires motivant les propositions du CE. Les évolutions entre l'avant-projet et le PL 12879 ont été mises en exergue*
3. *Tableau listant les réflexions des parties prenantes à la consultation. Le tableau indique également les réflexions qui ont pu être prises en compte dans le PL 12879 et celles qui n'ont pas pu l'être, le tout de manière motivée*
4. *Présentation du conseiller d'Etat M. Dal Busco*
5. *Présentation du Groupement des communes de la rive droite du lac*
6. *Position du Groupement des communes de la rive droite du lac*
7. *Prise de position ATCR-AIG*
8. *Synthèse des propos de l'AGC de M. Jeannerat, président*
9. *ARAG – Analyse des mouvements, aviation de ligne, 2017-2021*
10. *ARAG – Audition 14.06.2021 GC – LAIG modifications*
11. *Courrier de la commune de Genthod du 1<sup>er</sup> juin 2021*
12. *Courrier de la commune de Satigny du 17 juin 2021*
13. *Courrier de la commune d'Aire-la-Ville du 23 juin 2021*
14. *Tableau récapitulatif amendements du DI*

## **Projet de loi (12879-A)**

### **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*

<sup>1</sup> 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. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations dans le respect du droit supérieur et notamment du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, en considérant sa situation urbaine et en offrant, de manière efficiente, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs.

<sup>2</sup> Son activité doit concourir au développement de la vie économique, en priorité de la Genève internationale et des entreprises établies dans la région, ainsi que de la vie sociale et culturelle.

<sup>3</sup> Dans toute son activité, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement et veille à diminuer les nuisances dues au trafic aérien, en particulier le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.

<sup>4</sup> Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.

#### **Art. 5      Convention d'objectifs (nouveau)**

<sup>1</sup> Dans le cadre de sa mission définie à l'article 2, le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans, dans le respect du droit supérieur.

<sup>2</sup> La convention d'objectifs doit permettre à l'établissement d'adapter son infrastructure à l'évolution de l'aéronautique, en garantissant la sécurité et en respectant les objectifs des politiques publiques connexes cantonales et fédérales, notamment la protection de l'environnement et du climat, de la santé et de l'emploi ainsi que l'aménagement du territoire.

<sup>3</sup> La Convention d'objectifs définit 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 précise les indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et l'atteinte des objectifs.

<sup>4</sup> La Convention d'objectifs définit les mesures adéquates en vue de limiter après 22h :

- les mouvements qui n'utilisent pas des avions de dernière génération aux meilleures performances acoustiques,
- les mouvements de courte distance pour lesquels existent des modes alternatifs de déplacement.

<sup>5</sup> Le Conseil d'Etat veille à la mise en œuvre de ces mesures.

<sup>6</sup> La Convention d'objectifs fixe les modalités permettant d'assurer une collaboration étroite avec les communes.

<sup>7</sup> Dans un rapport annuel au Grand Conseil, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la Convention d'objectifs.

#### **Art. 5A Desserte aérienne (nouveau)**

<sup>1</sup> L'établissement fournit chaque année au Conseil d'Etat les données relatives à la desserte aérienne, permettant une classification des vols pour chaque tranche horaire pertinentes incluant notamment les destinations finales, les horaires, les compagnies aériennes, les types et classes d'avions utilisés.

<sup>2</sup> Dans son rapport annuel au Grand Conseil, le Conseil d'Etat analyse cette desserte aérienne et son impact compte tenu des politiques publiques connexes citées à l'art. 5 al. 2.

#### **Art. 7, lettre f et h (nouvelle teneur)**

L'établissement est géré, en conformité avec la concession fédérale, par un conseil d'administration formé de :

- f) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition des Conseils départementaux des départements français limitrophes ;

- h) 2 membres désignés en leur sein par les Conseils administratifs de 2 communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, désignées par le Conseil d'Etat.

## **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)**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Les deux documents visés à l'alinéa 1 explicitent en outre les mesures que prévoit l'établissement pour satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites par son activité, en prenant en compte son infrastructure au sol, le trafic aéroportuaire et le trafic routier dans les communes riveraines.

<sup>4</sup> Dans son rapport annuel au Grand Conseil défini à l'article 5, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la stratégie.

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

### **Art. 22 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Il est institué une commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire dans le cadre de sa mission définie à l'art. 2 (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendant du Conseil d'Etat.

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

**Art. 23 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

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

<sup>5</sup> 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)**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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. 24 A Lutte contre les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre (nouveau)**

La commission consultative peut donner un avis sur toute question concernant les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité de la plateforme aéroportuaire et pour lesquelles l'Établissement peut avoir une influence. Elle est informée d'éventuels dépassements des valeurs limites légales en matière de pollutions atmosphériques liées à la plateforme aéroportuaire et des mesures prises par l'établissement dans le cadre de la stratégie de limitation de nuisances.

## **Art. 25 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> La commission consultative se compose :

- a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui ;
- b) de six 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 deux représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex ;
- d) d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français ;
- e) de deux représentants des associations de protection de l'environnement ;
- f) de deux représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire ;
- g) d'un représentant des associations économiques ;
- h) du 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.

<sup>2</sup> Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voie consultative :

- f) le directeur général de l'établissement et le chef de service chargé des questions d'environnement ;
- g) un représentant du département chargé des infrastructures ;
- h) un représentant du département chargé de l'aménagement ;
- i) un représentant du département chargé de l'environnement.

<sup>3</sup> La commission consultative est présidée par le conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève ou en son absence, par un haut fonctionnaire désigné par lui.

<sup>4</sup> Les membres indiqués à l'alinéa 1, sous lettre b à l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.

**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.

<p><b>PL 12879 du Conseil d'Etat</b></p> <p><b>Art. 2</b> Mission → Pas de modification proposée</p> <p>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.</p> <p>2 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.</p> <p>3 Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.</p>	<p><b>Art. 2</b> Mission</p> <p>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.</p> <p>2 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.</p> <p>3 Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.</p>	<p><b>PL tel qu'il ressort du deuxième débat (en vert, les amendements votés)</b></p> <p><b>Art. 2</b> Mission</p> <p>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.</p> <p>2 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.</p> <p>3 Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.</p>	<p><b>Propositions suite aux discussions avec les partenaires (en jaune les amendements "compromis")</b></p> <p><b>Art. 2</b> Mission (nouveau teneur)</p> <p>1 L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations dans le respect du droit supérieur et notamment du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, en considérant sa situation urbaine et en offrant, de manière efficiente, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs.</p> <p>2 Son activité doit concourir au développement de la vie économique, en priorité de la Genève internationale et des entreprises établies dans la région, ainsi que de la vie sociale et culturelle.</p> <p>3 Dans toute son activité, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement et veille à diminuer les nuisances dues au trafic aérien, en particulier le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>4 Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.</p>
<p><b>Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau)</b></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</p>	<p><b>Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau)</b></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>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</p>	<p><b>Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau)</b></p> <p>1 Dans le cadre de sa mission définie à l'article 2, le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans, dans le respect du droit supérieur.</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 en respectant les objectifs des politiques publiques connexes cantonales et</p>	



<p>du territoire.</p>	<p>du territoire.</p>	<p>fédérales, notamment la protection de l'environnement et du climat, de la santé et de l'emploi ainsi que l'aménagement du territoire.</p> <p>3 La Convention d'objectifs définit 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 précise les indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et l'atteinte des objectifs.</p> <p>4 La Convention d'objectifs définit les mesures adéquates en vue de limiter après 22h:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les mouvements qui n'utilisent pas des avions de dernière génération aux meilleures performances acoustiques,</li> <li>- les mouvements de courte distance pour lesquels existent des modes alternatifs de déplacement.</li> </ul> <p>5 Le Conseil d'Etat veille à la mise en œuvre de ces mesures.</p> <p>6 La Convention d'objectifs fixe les modalités permettant d'assurer une collaboration étroite avec les communes.</p> <p>7 Dans un rapport annuel au Grand Conseil, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la Convention d'objectifs.</p>
<p><b>Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)</b> L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après : PSIA) adopté par le Conseil fédéral, tant sur le plan conceptuel général à tous les</p>	<p><b>Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)</b> L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après : PSIA) adopté par le Conseil fédéral, tant sur le plan conceptuel général à tous les</p>	<p>Supprimé</p>

aéroports, que sur le plan opérationnel qui lui est propre.	aéroports, que sur le plan opérationnel qui lui est propre.	
		<p><b>Art. 5A Desserte aérienne</b></p> <p>1 L'établissement fournit chaque année au Conseil d'Etat les données relatives à la desserte aérienne, permettant une classification des vols pour chaque tranche horaire pertinentes incluant notamment les destinations finales, les horaires, les compagnies aériennes, les types et classes d'avions utilisés.</p> <p>2 Dans son rapport annuel au Grand Conseil, le Conseil d'Etat analyse cette desserte aérienne et son impact compte tenu des politiques publiques connexes citées à l'art. 5 al. 2.</p>
<p><b>Art. 7 Conseil d'administration</b></p> <p>Pas de modification proposée</p>	<p><b>Art. 7 Conseil d'administration (nouvelle teneur)</b></p> <p>L'établissement est géré, en conformité avec la concession fédérale, par un conseil d'administration formé de :</p> <p>a) 1 membre de chaque parti représenté au Grand Conseil, désigné par ce dernier;</p> <p>b) 5 membres désignés par le Conseil d'Etat;</p> <p>c) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune du Grand-Saconnex;</p> <p>d) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune de Meyrin;</p> <p>e) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition de la Conférence des chefs de départements de l'économie publique de la Suisse occidentale;</p>	<p><b>Art. 7 Conseil d'administration (nouvelle teneur)</b></p> <p>L'établissement est géré, en conformité avec la concession fédérale, par un conseil d'administration formé de :</p> <p>a) 1 membre de chaque parti représenté au Grand Conseil, désigné par ce dernier;</p> <p>b) 5 membres désignés par le Conseil d'Etat;</p> <p>c) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune du Grand-Saconnex;</p> <p>d) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune de Meyrin;</p> <p>e) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition de la Conférence des chefs de départements de l'économie publique de la Suisse occidentale;</p>

	<p>f) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition des Conseils généraux des départements français limitrophes;</p> <p>g) 3 membres élus par le personnel de l'établissement.</p> <p>h) 2 membres désignés en leur sein par les Conseils administratifs de 2 communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire désignées par le Conseil d'Etat.</p>	<p>f) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition des Conseils départementaux des départements français limitrophes;</p> <p>g) 3 membres élus par le personnel de l'établissement.</p> <p>h) 2 membres désignés en leur sein par les Conseils administratifs de 2 communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, désignées par le Conseil d'Etat.</p>
<p><b>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)</b></p> <p>1 Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long terme. 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.</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>3 Les deux documents visés à l'alinéa 1 explicitent en outre les mesures que prévoit l'établissement pour satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites</p>	<p><b>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)</b></p> <p>1 Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long terme. 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.</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>3 Les deux documents visés à l'alinéa 1 explicitent en outre les mesures que prévoit l'établissement pour satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites</p>	<p><b>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)</b></p> <p>1 Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long terme. 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.</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>3 Les deux documents visés à l'alinéa 1 explicitent en outre les mesures que prévoit l'établissement pour satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites</p>

	<p>par son activité, en prenant en compte son infrastructure au sol, le trafic aériportuaire et le trafic routier dans les communes riveraines.</p>	<p>par son activité, en prenant en compte son infrastructure au sol, le trafic aériportuaire et le trafic routier dans les communes riveraines.</p> <p>4 Dans son rapport annuel au Grand Conseil défini à l'article 5, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la stratégie.</p>
<p><b>Art. 22, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 2 (nouveau)</b></p> <p>1 Il est institué une commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aériportuaire (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendant du Conseil d'Etat.</p> <p>2 Sauf disposition contraire de la présente loi, la loi, la loi sur les commissions officielles, du 18 septembre 2009, est applicable.</p>	<p><b>Art. 22, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 2 (nouveau)</b></p> <p>1 Il est institué une commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aériportuaire (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendant 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><b>Art. 22, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 2 (nouveau)</b></p> <p>1 Il est institué une commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aériportuaire dans le cadre de sa mission définie à l'art. 2 (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendant 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><b>Art. 23 (nouvelle teneur)</b></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 aériportuaire et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien.</p> <p>2 Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux et territoriaux liées à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, la qualité de</p>	<p><b>Art. 23 (nouvelle teneur)</b></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 aériportuaire et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien.</p> <p>2 Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux et territoriaux liées à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, la qualité de</p>	<p><b>Art. 23 (nouvelle teneur)</b></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 aériportuaire et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien.</p> <p>2 Elle 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</p>

<p>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 Elle prévoie la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long terme, visé à l'article 18 de la présente loi, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte.</p>	<p>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 Elle prévoie la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long terme, visé à l'article 18 de la présente loi, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte, de même qu'au Conseil d'administration pour information.</p>	<p>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 Elle prévoie la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long terme, visé à l'article 18 de la présente loi, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte, de même qu'au Conseil d'administration pour information.</p>
<p><b>Art. 24 al. 1 (nouvelle numérotation et nouvelle teneur), al. 2 et 3 (nouveaux)</b></p> <p>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.</p> <p>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 PSIA et de la convention d'objectifs.</p> <p>3 Deux fois par an, la commission consultative</p>	<p><b>Art. 24 Lutte contre le bruit</b></p> <p>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 ou l'espace du Grand Genève.</p> <p>2 La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en juin, 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 PSIA et de la convention d'objectifs.</p> <p>3 Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de</p>	<p><b>Art. 24 Lutte contre le bruit</b></p> <p>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 ou l'espace du Grand Genève.</p> <p>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 PSIA et de la convention d'objectifs.</p> <p>3 Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de</p>

<p>est informée par l'établissement du nombre de créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination Switzerland, sous réserve de changements ultérieurs</p> <p><b>Pas de proposition</b></p>	<p>créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination, sous réserve de changements ultérieurs</p>	<p>créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination, sous réserve de changements ultérieurs</p>
<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>	<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>	<p><b>Art. 24 A Lutte contre les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre (nouveau)</b></p> <p>La commission consultative peut donner un avis sur toute question concernant les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité de la plateforme aéroportuaire et pour lesquelles l'Etablissement peut avoir une influence. Elle est informée d'éventuels dépassements des valeurs limites légales en matière de pollutions atmosphériques liées à la plateforme aéroportuaire et des mesures prises par l'établissement dans le cadre de la stratégie de limitation de nuisances.</p>
<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>	<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>	<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>

<p>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 deux représentants des associations de protection de l'environnement;</p> <p>f) de deux représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire;</p> <p>g) d'un représentant des associations économiques;</p> <p>h) du 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>l) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p> <p>2. Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voie 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'Aéroport</p>	<p>françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex;</p> <p>d) de deux représentants des associations de protection de l'environnement;</p> <p>e) de deux représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire;</p> <p>f) d'un représentant des associations économiques;</p> <p>g) du représentant des services de la navigation aérienne;</p> <p>h) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire;</p> <p>i) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne);</p> <p>j) d'un représentant de l'aviation générale;</p> <p>k) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p> <p>2 Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voie 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'Aéroport international de Genève 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 l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur</p>	<p>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 deux représentants des associations de protection de l'environnement;</p> <p>f) de deux représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire;</p> <p>g) d'un représentant des associations économiques;</p> <p>h) du 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>l) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p> <p>2. Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voie 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'Aéroport</p>
---	---	---

<p>international de Genève 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 l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>	<p>proposition des organismes et associations intéressées</p>	<p>international de Genève 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 l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>
<p><b>Art. 43 Disposition transitoire (nouveau)</b> 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><b>Art. 43 Disposition transitoire (nouveau)</b> 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><b>Art. 43 Disposition transitoire (nouveau)</b> 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>



Tableau comparatif du projet de modification de la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25), du 10 juin 1993 (LAIG)

**Les passages surlignés en rouge de l'avant-projet soumis en consultation ont été supprimés dans le PL 12879 soumis au Grand Conseil. A l'inverse, les passages surlignés en jaune ont été ajoutés par rapport à l'avant-projet soumis en consultation. Les passages surlignés en jaune dans la colonne des commentaires mettent en exergue les évolutions entre la loi et le PL 12879.**

Articles	Loi actuelle	Avant-projet de loi soumis en consultation	Projet de loi 12879 adopté par le Conseil d'Etat et soumis au Grand Conseil	Commentaires et évolution entre l'avant-projet de loi et le PL 12879
Art. 5A	Inexistant	Art. 5A Convention d'objectifs 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 et l'aménagement du territoire.	Article 5A Convention d'objectifs 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, <b>de la santé, de l'emploi</b> et l'aménagement du territoire.	Cette nouvelle disposition vise à ancrer dans la loi spécifique à l'établissement la convention d'objectifs passée entre la République et le canton de Genève et l'AIAG 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'AIAG, 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 que celles qu'eux soient. <b>Cet alinéa a été enrichi des retours de la consultation.</b>
Art. 5B	Inexistant	Art. 5B Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après : 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.	Article 5B Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après : 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.	Le PSIA est désormais ancré dans la loi cantonale dédiée à l'AIAG 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'AIAG et 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 aéroports 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.
Art. 13 let.f	Article 13 let. f Attributions f) il adopte, chaque année, le rapport de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien et le	Abrogé	Abrogé	Jusqu'alors, le Conseil d'administration de l'AIAG adoptait chaque année le rapport de la CCLNTA. Désormais, elle le transmettra directement au Conseil d'Etat, puisqu'elle devient une commission

Art. 18	<p>transmet au Conseil d'Etat.</p> <p><b>Chapitre II Gestion</b></p> <p>Article 18 Abrogé</p>	<p><b>Chapitre II Gestion et stratégie</b></p> <p>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil</p> <p>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, 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 redondances aéroportuaires ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le PSIA.</p>	<p><b>Chapitre II Gestion et stratégie</b></p> <p>Article 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil</p> <p>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, 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 redondances aéroportuaires ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le PSIA.</p>	<p>officielle. Dès lors, il est nécessaire de supprimer la lettre f de cet article.</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 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 redondances 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>
Art. 22	<p>Article 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>Article 22 Principe</p> <p>Il est instituée une commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (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>Article 22 Principes</p> <p>Il est instituée 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>La Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (COLNTA) devient la Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAPEPA). Le changement de nom est proposé pour donner suite à des réflexions apportées dans le cadre de la consultation, notamment afin d'accompagner l'évolution du rôle de la commission. 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>
Art. 23	<p>Article 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</p>	<p>Article 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,</p>	<p>Article 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 et leur population, les associations dont l'activité est en lien avec des</p>	<p>Le rôle de la CCAPEPA est élargi, notamment dans ses tâches de concertation, en tenant compte du rebour de la consultation, celles-ci sont étendues aux populations riveraines, ainsi qu'à toutes les associations actives dans le cadre de</p>

	<p>utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes.</p> <p>2 Elle veille à ce que l'établissement tienn compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement conformément à l'article 2, alinéa 2.</p>	<p>soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien.</p> <p>2 Elle 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 utiles <b>aux autorités de l'aviation civile</b> 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 francosuisse concernée et veille à ce que l'établissement tienn compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement conformément à l'article 2 de la présente loi, et de la convention d'objectifs en vigueur.</p> <p>5 Elle présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte.</p>	<p>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 messageur et de conseil tant auprès des autorités que des acteurs de la plateforme est également souligné dans ces alinéas. La consultation a mis en lumière le fait que la commission devrait rendre des avis ou propositions au Conseil d'Etat et non à l'OFAC. Au besoin, le Conseil d'Etat fera suivre à l'OFAC les propositions de la commission.</p>	<p>Article 24 Lutte contre le bruit</p> <p>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>Article 24 Lutte contre le bruit</p> <p>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.</p> <p>2 La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en <b>mai</b>, 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 PSIA et de la convention d'objectifs.</p> <p>3 Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de créneaux attribués par l'organisme SICT</p>	<p>Article 24 Lutte contre le bruit</p> <p>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.</p> <p>2 La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en <b>septembre</b>, 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 PSIA et de la convention d'objectifs.</p> <p>3 Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de créneaux attribués par l'organisme SICT</p>	<p>De l'article précédent découle le fait que la CCAEPA transmettra désormais son rapport non plus au Conseil d'administration de l'ANG 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 lett. d de la loi. Ce rapport sera public.</p> <p>L'alinéa 5 comble en outre une lacune de la loi en prévoyant 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 sur les deux documents à adopter. Ce préavis est issu du retour de la consultation.</p>
--	--	--	--	---	--	--	---

	<p>créneaux attribués par Coordination Switzerland, sous réserve de changements ultérieurs.</p>	<p>Coordination Switzerland, sous réserve de changements ultérieurs.</p>	<p>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 "platefond 2019" et "cible 2030". Cette comparaison détermine la "trajectoire bruit" de l'aéroport, qui doit tendre vers la courbe cible "2030". Il convient donc de demander à l'AIQ 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. L'évolution de ces courbes sera communiquée en septembre et non en juin pour des questions de délais, ainsi que relevé au travers de la consultation.</p> <p>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.</p> <p>Stagiaire 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'AIQ intervient en qualité de membre du comité de coordination de SCS (rôle de conseil), sans disposer d'aucun pouvoir décisionnel. L'information que 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.</p> <p>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 loi et doit être supprimée.</p>
--	---	--	---

<p>Art.25</p>	<p>Art. 25 Composition          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;          b) d'un représentant du département chargé des infrastructures;          c) d'un représentant du département chargé de l'aménagement;          d) d'un représentant du département chargé de l'environnement;          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;          f) d'un représentant des communes françaises concernées, proposé par la sous-préfecture de Gex;          g) de 2 représentants des associations de protection de l'environnement;          h) d'un représentant des riverains de l'Aéroport international de Genève;          i) du représentant des services de la navigation aérienne;          j) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant l'aéroport;          k) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne);          l) d'un représentant de l'aviation générale;          m) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p>	<p>Art. 25 Composition          1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du directeur général de l'établissement et du chef de service chargé des questions d'environnement;          b) d'un représentant du département chargé des infrastructures;          c) d'un représentant du département chargé de l'aménagement;          d) d'un représentant du département chargé de l'environnement;          e) de 5 représentants des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, proposés par l'Association des communes genevoises;          f) de deux représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex;          g) d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français;          h) de deux représentants des associations de protection de l'environnement;          i) d'un représentant des riverains de la plateforme aéroportuaire;          j) d'un représentant des services de la navigation aérienne;          k) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire;          l) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne);          m) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p> <p>2 Les membres indiqués sous lettres e à m sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>	<p>Article 25 Composition          1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;          b) de six 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 deux représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex;          d) d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français;          e) de deux représentants des associations de protection de l'environnement;          f) de deux représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire;          g) d'un représentant des associations économiques;          h) du 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.</p> <p>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) un représentant du département chargé des infrastructures;          c) un représentant du département chargé de l'aménagement;          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'Aéroport international de Genève ou en son absence, par un haut fonctionnaire désigné par lui.</p> <p>4 Les membres indiqués à l'alinéa 1 sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>	<p>La composition de la CCAEPA est revue par rapport à celle de la CLNITA. Le conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport se voit conféré un siège dans la commission consultative dont il devient président. Cette évolution a été imaginée afin de conférer davantage de poids à cette commission, selon certaines demandes des parties consultées. La CCAEPA est renforcée pour les représentants des communes françaises, notamment par l'introduction du Pôle métropolitain de Genève et français, lequel est formé de huit communautés de communes et d'agglomérations situées autour de Genève. Côté genevois, ce ne sont plus dix, mais six représentants actifs au sein des communes situées dans les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire. Le projet en consultation prévoyait huit représentants mais pour des questions de limite de membres prévus par la loi sur les commissions officielles, le nombre de représentants des communes a été ramené à six. 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 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, d'un représentant des milieux économiques qui siègeront aux côtés des professionnels de la plateforme aéroportuaire. L'augmentation du nombre de représentants des associations de riverains ainsi que d'un représentant des milieux économiques ressort également de demandes des parties consultées. Les collaborateurs de l'administration cantonale et de l'aéroport assistent désormais la CCAEPA sans en être formellement membres. Ce mécanisme permet de rester dans la limite des membres prescrite par la loi sur les commissions officielles.</p> <p>Le mécanisme de nomination actuel des membres reste en vigueur.</p>
---------------	---	--	---	--

Art. 43	Inexistant	Inexistant	<p>Article 43 Disposition transitoire</p> <p>La stratégie et le plan d'affaire à moyen et long terme de l'établissement devront être approuvés par le Conseil d'Etat et transmis au Grand Conseil par voie de résolution, lors de la législature qui suit l'adoption de la présente loi.</p>	<p>La disposition transitoire proposée permet de préciser temporairement le processus d'adoption de la stratégie et du plan d'affaire à moyen et long terme suite à l'entrée en vigueur du présent projet de loi. L'intérêt de cette disposition a été mis en évidence par les parties prenantes à la consultation.</p>
---------	------------	------------	--	---

## ANNEXE 3

**Avant-projet de loi d'application de l'IN 163 "pour un pilotage démocratique de l'Aéroport":  
Synthèse des réponses à la consultation et prise en compte des réponses dans le PL 12879**

Parties prenantes à la consultation	Remarque/commentaire	Emetteur	Prise en compte	Commentaires	
1. ACG Association des communes genevoises	Mention des volets entre 7h00 et 72h00, tenir compte du caractère urbain de l'AIG et limiter les pollutions.	ARAG	Non	Le droit fédéral pose un cadre strict et l'article 2 s'inscrit dans ce cadre. Le CE ne peut pas souhaiter remettre ce cadre en cause afin de respecter le droit supérieur.	
2. PDC Parti démocrate-chrétien					
3. UDC Union démocratique du centre					
4. CARPE Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement		Proposition de soumettre la convention au GC	ACG / CARPE / PS/ARAG	Non	Les conventions d'objectifs doivent être ratifiées par le GC uniquement lorsqu'elles contiennent des dépenses qui doivent faire l'objet d'un projet de loi ad hoc (contrat de prestation par exemple).
5. Verts Les Verts		Mention des politiques connexes alambiquée	PDC	Oui	L'article 5 al. 2 a été complété par l'ajout de politiques publiques complémentaires (santé et emploi).
6. PMGF Pôle métropolitain du Genevois Français		Disposition transitoire pour réviser la convention d'objectifs dès l'entrée en vigueur de la modification de loi	CARPE/PS	Non	Le temps entre l'entrée en vigueur du PL 12879 et l'échéance de l'actuelle convention d'objectifs (2024) semble trop court pour rendre pertinente l'adoption d'une nouvelle convention. De plus la convention actuelle rejoint les objectifs des initiants.
7. PLR Parti libéral-radical					
8. AGC Association en faveur de l'Aéroport de Genève					
9. CCLG Chambre de commerce et d'industrie de Genève					
10. FER Fédération des entreprises romandes (Genève)					
11. PS Parti socialiste					
12. OFAC Office fédéral de l'aviation civile					
13. ARAG Aéroport international de Genève					
14. ARAG Association des riverains de l'Aéroport de Genève					
<b>Article concerné</b>	<b>Remarque/commentaire</b>	<b>Emetteur</b>	<b>Prise en compte</b>	<b>Commentaires</b>	
1. Art. 2 (Missions)		ARAG	Non	Le droit fédéral pose un cadre strict et l'article 2 s'inscrit dans ce cadre. Le CE ne peut pas souhaiter remettre ce cadre en cause afin de respecter le droit supérieur.	
2. Art. 5A (Convention d'objectifs)	Proposition de soumettre la convention au GC	ACG / CARPE / PS/ARAG	Non	Les conventions d'objectifs doivent être ratifiées par le GC uniquement lorsqu'elles contiennent des dépenses qui doivent faire l'objet d'un projet de loi ad hoc (contrat de prestation par exemple).	
3.	Mention des politiques connexes alambiquée	PDC	Oui	L'article 5 al. 2 a été complété par l'ajout de politiques publiques complémentaires (santé et emploi).	
4.	Disposition transitoire pour réviser la convention d'objectifs dès l'entrée en vigueur de la modification de loi	CARPE/PS	Non	Le temps entre l'entrée en vigueur du PL 12879 et l'échéance de l'actuelle convention d'objectifs (2024) semble trop court pour rendre pertinente l'adoption d'une nouvelle convention. De plus la convention actuelle rejoint les objectifs des initiants.	
5.	Mentionner l'objectif de réduction des nuisances	Verts	Non	Cette proposition de modification ne se prête pas à un tel article.	
6.	Associer la CCLNTA à la préparation de la Convention d'objectifs / consultation des communes riveraines	PMGF/ARAG	Partiellement	Le Conseil d'Etat est responsable de la convention d'objectifs. En revanche une compétence de préavis a été octroyée à la commission consultative sur les aspects liés à la stratégie et au plan d'affaires	
7.	Mentionner la santé et l'économie	PLR	Oui	L'article 5 al. 2 a été complété par l'ajout de politiques publiques complémentaires (santé et emploi).	
8.	Mentionner les aspects sociaux et liés à l'emploi	PS	Oui	L'article 5 al. 2 a été complété par l'ajout de politiques publiques complémentaires (santé et emploi).	
9.	Clauses en cas de litige pour la convention	PS	Non	A prévoir directement dans la convention, comme de coutume.	
10. Art. 5B (PSIA)	Proposition de suppression de l'article	ARAG	Non	Un cadre fédéral contraignant ne doit pas être oublié dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative.	
11. Art. 7 (Composition du CA de l'AIG)	Non intégration des représentants des communes dans le CA de l'AIG	ACG	Non	Hors champ des axes définis par le Conseil d'Etat. De plus plusieurs communes riveraines sont déjà représentées dans le Conseil d'administration.	
12.	Meilleure représentativité des riverains au sein du CA (français ou vaudois)	CARPE/PS	Non	Hors champ des axes définis par le Conseil d'Etat. De plus la représentativité des milieux évoqués au sein du Conseil d'administration est déjà assurée.	
13.	Préciser les qualités attendues des membres du CA nommés par le CE	Verts	Non	Hors champ des axes définis par le CE. De plus, cette proposition s'éloigne de l'objet de l'initiative.	
14.	Représentation du PMGF dans le CA	PMGF	Non	Hors champ des axes définis par le Conseil d'Etat. De plus la représentativité des milieux évoqués au sein du Conseil d'administration est déjà assurée.	
15. Art. 18 (Stratégie et plan d'affaires)	Mentionner les objectifs de réduction des nuisances dans la stratégie et plan	ACG/ARAG	Partiellement	Cette mention sera pleinement intégrée dans la convention d'objectifs, dont	

16	d'affaires	Quid si le GC refuse la résolution	PDC	-	Les objectifs seront ensuite déclinés au sein de la stratégie et du plan d'affaires. Il s'agit d'une question. Si le Grand Conseil refuse le rapport, une nouvelle version des documents devra être élaborée et transmise au Grand Conseil.
17		La stratégie doit être orientée sur les nuisances et faire l'objet d'un suivi annuel	Vers	Non	Volonté d'inscrire la stratégie dans une vision plus large.
18		Redevances aéroportuaire de la compétence de la Confédération	PMGF/ PLR/ OFAC/ AGC/ CCIG/ FER/ AIG	Non	La formulation de la phrase n'implique pas de compétences cantonales en matière de redevance aéroportuaire, mais plutôt une information régulière à délivrer.
19		Transmission des documents au préalable au CA de l'AG avant le CE	PLR	Non	A priori si l'établissement transmet un plan d'affaires et une stratégie, ceux-ci ont fait l'objet d'une validation par le CA (fonctionnement interne).
20		Transmission des documents au préalable aux communes riveraines.	ARAG	Partiellement	Les communes sont déjà représentées dans la commission consultative qui pourra préviser les deux documents.
21		La transmission des documents au GC pourrait ralentir le développement de l'AIG	OFAC	-	C'est un risque mais qui doit être pris pour matérialiser la volonté populaire.
22		Renoncer à parler de plan d'affaires à moyen et long termes car le moyen terme à 10 ans pourrait être suffisant.	AIG	Non	Le terme est assez parlant pour le grand public.
23	Art. 22 (Institution de la commission consultative)	Changement de nom de la CCLNTA pour renforcer l'importance de la commission	PDC	Oui	Un nouveau nom est proposé.
24		Défavorable à ce que la CCLNTA devienne une commission officielle	UDC	Non	Le renforcement du rôle de la CCLNTA constitue le pilier central de cette révision législative.
25		Interrogation sur le nombre de membres	UDC	Oui	Le nombre des membres a été ramené à 20 pour respecter la loi sur les associations officielles. Des membres invités ont été ajoutés pour assurer le bon fonctionnement de la commission.
26	Art. 23 (Buis et tâches de la commission)	Les nuisances doivent être prises en compte dans leurs globalités (nuisances d'accessibilité également)	CARPE	Oui	Cet élément est formulé dans l'art. 23 al. 2
27		Rendre les travaux de la commission publics	PMGF/PLR	Oui	Cet élément est prévu par la LCOF: les commissions rendent un rapport rendu public par le CE.
28		Les avis de la CCLNTA devraient être adressés d'abord au CE qui les ferait suivre le cas échéant.	AIG	Oui	La commission consultative est une commission du Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat est consulté libre de faire suivre les avis aux autorités compétentes.
29		Transmission du rapport CCLNTA au CA avant transmission au CE	AGC/ AIG	Non	La commission dépend du Conseil d'Etat et non de l'Aéroport. Le rapport est ensuite rendu public.
30		CCLNTA doit être informée de l'ouverture des négociations des redevances aéroportuaires, de l'assiette de calcul et des objectifs	PS	Partiellement	Cet élément est prévu dans les grandes lignes dans l'art. 18.
31	Art. 24 (Rôle de la commission dans le cadre de la lutte contre le bruit)	Article spécialement dédié aux nuisances sonores	CARPE	Oui	Cet élément est déjà formulé dans l'art. 24 al. 2
32		Délai d'information de la CCLNTA pour l'exposition au bruit est trop ambitieux	OFAC	Oui	Le délai passe de juin à septembre.
33	Art. 25 (Composition de la commission)	Absence d'un représentant des associations de riverains dans CCLNTA	ACG	Oui	Deux représentants des riverains siègent dans la commission.
34		Prémiérence des associations de protection de l'environnement par rapport aux riverains	PDC	Oui	Deux représentants de chaque milieu (environnement et riverains) ont été prévus.
35		Augmentation de la représentation des riverains	CARPE	Oui	Le nombre de représentants des associations de riverains a été doublé.
36		Peu représentative de tous les milieux concernés, privilège de certaines sensibilités / Ajout d'un (ou deux) représentant(s) de l'économie et de la Genève internationale.	PLR/ACG/CCIG/ FER/AIG	Partiellement	Un représentant des milieux économiques a été prévu.
37		Trop de représentants de l'Etat	PLR	Oui	Les représentants de l'administration siègent désormais avec une voie consultative en tant que membres invités.
38		Ajout d'un représentant du CA de l'AIG avec voix consultative	AGC	Non	Le directeur général est déjà membre invité. Il représente par conséquent l'AGC et son conseil d'administration.
39		Proposition d'ajouter l'OFAC dans la CCLNTA avec voix consultative.	OFAC	Non	Le domaine aéroportuaire dépend majoritairement du droit fédéral, cela étant la commission reste une commission cantonale instituée par le Conseil d'Etat.
40	Autres demandes	Article relatif à l'analyse et la publication des nuisances dues au trafic aérien et à la desserte aérienne.	ARAG	Non	Cet élément ne va pas dans le sens de l'orientation donnée par le Conseil d'Etat. Cet élément peut être cependant précisé dans la convention d'objectifs.
41		Impact du trafic aérien sur l'aménagement du territoire et les finances publiques	ARAG	Non	Cet élément ne va pas dans le sens de l'orientation donnée par le Conseil d'Etat. Cet élément peut être cependant précisé dans la convention d'objectifs.
42		Rapport annuel du CE au GC avec suivi de la convention d'objectifs, de la	ARAG	Partiellement	Une information régulière est donnée pour assurer le suivi des conventions



43		stratégie, du plan d'affaires, de son appréciation des analyses relatives aux courbes de bruit. Exploitation équilibrée entre l'importance pour la vie économique, sociale, culturelle et les nuisances pour la population	ARAG	Oui	d'objectifs. Cette proposition est reprise par l'art. 5 al. 2.
----	--	---	------	-----	---

# COMMISSION DE L'ECONOMIE

AUDITION DE MONSIEUR LE CONSEILLER D'ÉTAT SERGE DAL BUSCO SUR  
LE PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'AÉROPORT INTERNATIONAL  
DE GENEVE

PL 12879

## BUT DE CE PL

Le présent projet de loi a pour but de modifier la loi sur l'Aéroport international de Genève du 10 juin 1993 (H3 2 25) en mettant en œuvre le nouvel article constitutionnel voté lors de l'IN 163 ("*Pour un pilotage démocratique de l'Aéroport de Genève : reprenons en mains notre aéroport*"), 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.

## Rappel de l'article constitutionnel accepté par la population lors de la votation du 24 novembre 2019

### • 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.

La base du projet de loi déposé par le Conseil d'Etat repose sur les axes qu'il a retenus et sur les retours d'une consultation à large échelle menée auprès des milieux intéressés (communes françaises et suisses, milieux économiques, associations, riverains, partis politiques, etc...).

Il s'articule principalement autour de quatre grands axes à savoir, dans l'ordre de la loi :

- Une définition du cadre légal de la convention d'objectifs;
- L'inscription du contexte du PSIA dans la législation cantonale;
- Le principe de validation de la stratégie et du plan d'affaire à moyen et long terme par le Grand Conseil;
- Le renforcement du rôle de la commission consultative en tant que commission officielle.

## 1. Définition du cadre légal de la convention d'objectifs

- Un nouvel article 5 est proposé afin d'ancrer la Convention d'objectifs passée entre la République et canton de Genève et l'AIG au début de chaque législature dans la loi spécifique à l'établissement.
- Les points essentiels liés à la mission de l'AIG tels que la protection de l'environnement, de la santé, de l'emploi et la diminution des nuisances quelles qu'elles soient sont expressément mis en avant.

## 2. Inscription du contexte du PSIA dans la législation cantonale

- Comme la Convention d'objectifs, le PSIA a désormais un ancrage dans la loi cantonale grâce à un nouvel article 5A, et non plus simplement des mentions éparses dans les lois fédérales.
- Ce nouvel outil contraignant d'aménagement du territoire composé de deux volets (conceptuel et opérationnel) est placé au cœur des réflexions relatives au développement en lien avec l'AIG et avec les politiques publiques concernées par le trafic aérien.

### 3. Principe de validation de la stratégie et du plan d'affaire à moyen et long terme par le Grand Conseil

- Le nouvel article 18 proposé 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 terme. 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.
- 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. Renforcement du rôle de la commission consultative en tant que commission officielle

- 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 (CCAEP). Cette nouvelle dénomination traduit de manière plus appropriée son rôle renforcé selon le souhait de la population.
- Elle n'est plus rattachée au Conseil d'administration de l'AIG mais au Conseil d'Etat et devient dès lors une commission officielle, rattachée plus particulièrement au Département de tutelle de l'AIG.
- Le rôle de la CCAEP 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).
- 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.

#### 4. Renforcement du rôle de la commission consultative en tant que commission officielle (suite)

- La rapport de la commission sera désormais transmis directement au Conseil d'Etat et non plus au Conseil d'Administration de l'AIG. L'alinéa 5 lui confère en outre une compétence de préavis sur la stratégie et le plan d'affaire à moyen et long terme, afin d'enrichir les travaux parlementaires (non contraignant).
- La composition de la CCAEPA est revue. Le conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport se voit conférer un siège en tant que président. La CCAEPA est renforcée pour les représentants des communes françaises, mais également par six représentants des communes genevoises sises dans les zones de bruit de l'AIG au lieu de cinq, lesquels devront être effectivement actif au sein de l'exécutif communal concerné.

#### Points "secondaires"

- Les autres modifications proposées se rapportent à des considérations plus formelles, comme des ajouts ou des abrogations d'articles ou d'alinéas obsolètes, ainsi qu'une proposition de disposition transitoire afin que la loi puisse être mise en œuvre de manière optimale.




# PL12879 modifiant la loi sur l'Aéroport de Genève

Prise de position du GCRDL  
Juin 2021

GRUPEMENT DES COMMUNES DE LA RIVE DROITE DU LAC

1



## Principe

- ▶ L'aéroport est essentiel pour Genève
- ▶ Toutefois, le PSIA qui fixe le cadre de son évolution ne répond qu'à une seule logique : «répondre à la demande».
- ▶ Or, il s'agit également de
  - ▶ limiter les nuisances pour les habitants des communes dans l'axe de la piste ou a proximité
  - ▶ respecter la volonté populaire; le PL ne correspond pas au texte adopté par le peuple

GCRDL

2



## Rappel PSIA (novembre 2018)

- ▶ Prévission de la demande 2030 : 236'000 mouvements par année (soit près de 650 par jour) et 25 millions de passagers
- ▶ un avion décolle ou atterrit toutes les 90 secondes, 18h/24
- ▶ une capacité de la piste de 47 mouvements par heure (un mouvement toutes les 77 secondes)
- ▶ Pas de nouvelles limitations des heures d'ouverture tant que des périodes de repos nocturne plus étendues ne s'imposeront pas en Europe
- ▶ Objectif contraignant d'une trop petite réduction de l'empreinte sonore

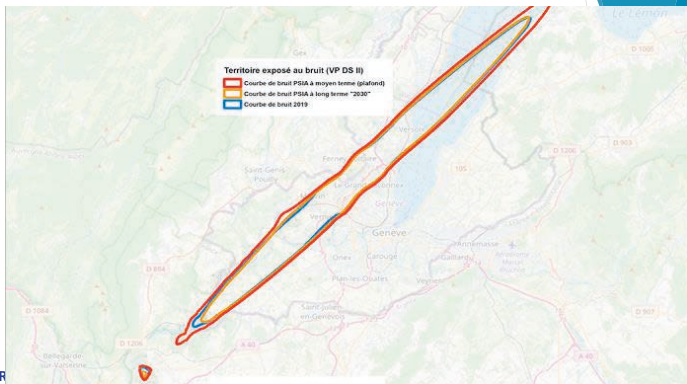
➔ Faible prise en compte du caractère urbain de Genève Aéroport

GCRDL

3



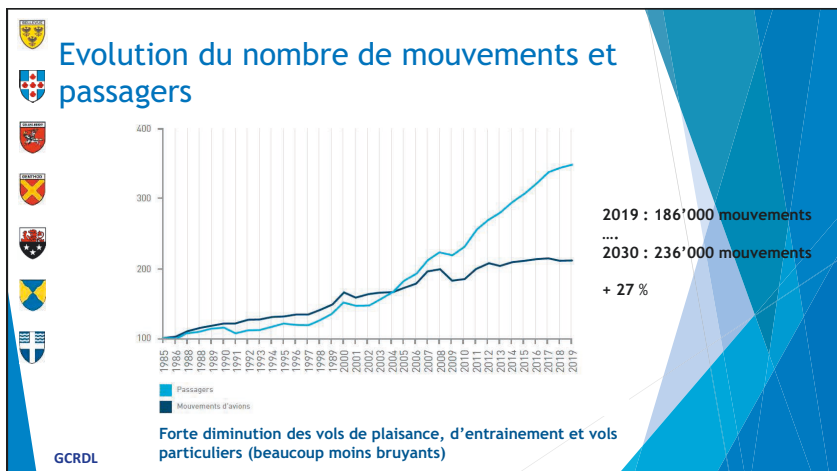
## Population exposée au bruit



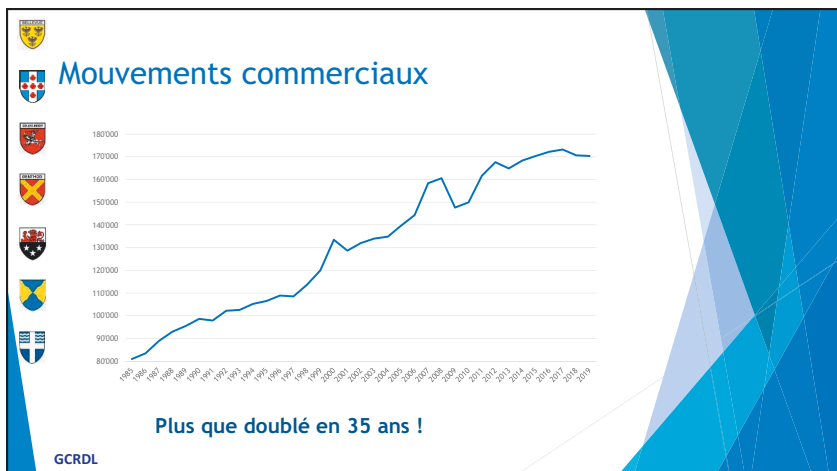
GCR

4





5



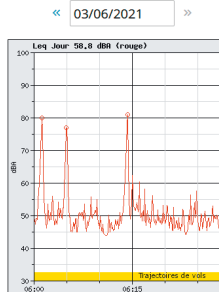
6



## Mesures incitatives : GVA peut faire mieux

Taxe de bruit pour la tranche horaire 6:00 - 6:59

Classe de bruit	GVA	ZHR
1	0	1500
2	0	500
3	0	200
4	0	100
5	0	50



GCRDL

7











## Nuisances : turbulences



GCRDL

8











## Turbulences : position de l'aéroport

«Sur le principe, nous rappelons que l'exploitant d'aéroport n'est pas responsable des dommages causés par des aéronefs en phase d'approche ou de décollage»

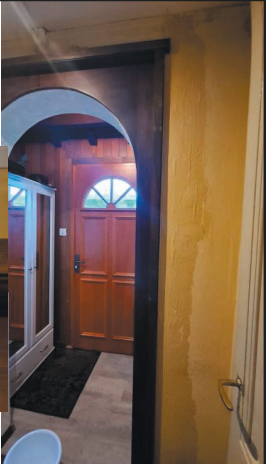
25 mai 2021

GCRDL

9

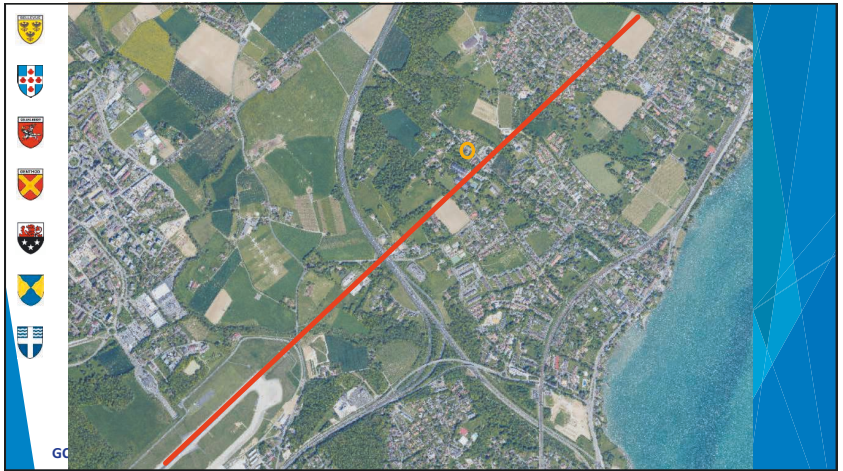


## Etat actuel



GCRDL

10



11

## Quelle demande ?

23 le dia A	ven. 24 à partir de N/A	<b>sam. 25</b> à partir de <b>CHF8.45</b>	dim. 26 à partir de N/A	lun. à partir de N/A
-------------------	-------------------------------	---	-------------------------------	----------------------------

« **sam. 25 janvier** » »

Aqaba **AQJ**  
Genève **GVA**

Départ AQJ **15:15**      Arrivée GVA **18:55**


**Réserver Standard**      **CHF8.45**

**8.45 CHF pour plus de 3000 Km !**







**Cherchez l'erreur !**

GCRDL

12




## Position GCRDL







- ▶ Art. 5 : la convention d'objectif doit clairement prévoir l'évolution «en limitant au maximum les nuisances dues au trafic aérien et terrestre générées par son activité, notamment le bruit, **les turbulences**, les pollutions atmosphériques et ses impacts sur la santé des populations riveraines, l'environnement et l'aménagement du territoire
- ▶ Inutile de prévoir une pesée d'intérêt compte tenu du cadre très contraignant du PSIA découlant du rapport sur la politique aéronautique 2016 avec pour principal objectif «répondre à la demande» et en privilégiant uniquement le volet économique
- ▶ Associer les communes (art. 191A : l'AIG rend compte aux autorités cantonales et communales)

GCRDL

13



## Position GCRDL



- ▶ Art. 5A

PSIA : pas d'opposition à rappeler le cadre très contraignant fixé à GVA tant sur le plan conceptuel que sur le plan opérationnel






- ▶ Soutien politique pour adapter les horaires selon l'exemple de ZHR (6h - 23h)

GCRDL

14



## Position GCRDL






- ▶ Art. 7 : Conseil d'administration
- ▶ Prévoir parmi ses membres un représentant d'une commune genevoise siégeant au sein du Comité directeur de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG
- ▶ Aujourd'hui aucune commune survolée par les avions (sauf Meyrin de manière très marginale, zone industrielle)

GCRDL

15


## Position GCRDL







- ▶ Art. 22 : dénomination de la commission
- ▶ **Ne pas changer la dénomination de la commission**
- ▶ Pour la population, une commission pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien n'a pas du tout les mêmes objectifs qu'une commission pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire
- ▶ Quel message pour les riverains qui souffrent ?
- ▶ Quel message politique pour la rive droite ?

GCRDL

16




## Position GCRDL









- ▶ Art. 23 : Buts en général
- ▶ **Mettre l'accent sur la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien, ce qui correspond clairement au résultat du vote populaire.**
- ▶ Le cadre du PSIA étant ce qu'il est, la commission ne devrait pas s'écarter des buts susmentionnés, mais en intégrant les impacts sur la santé

GCRDL

17




## Position GCRDL



- ▶ Art. 25 : Composition
- ▶ Un représentant supplémentaire des communes genevoises concernées par le bruit
- ▶ Vice-présidence : un magistrat au sein des communes
- ▶ Présidence : Conseiller d'Etat chargé de l'environnement ?

GCRDL

18



## Conclusion

- ▶ Marge de manœuvre faible par rapport au PSIA
- ▶ Limiter la **souffrance** des populations riveraines
- ▶ Intégrer toutes les nuisances, y compris les turbulences
- ▶ Ne pas renier la situation douloureuse de la rive droite en changeant l'appellation de la commission
- ▶ Pour le PL :
  - ▶ La convention d'objectifs doit clairement viser une réduction des nuisances (collaboration avec les communes)
  - ▶ Le conseil d'administration doit au moins comprendre un représentant des communes les plus impactées par le bruit
  - ▶ La CCLNTA ne doit pas changer de dénomination ni de but
  - ▶ Sa composition doit comprendre plus de membres représentant les communes concernées par les nuisances

GCRDL

19



## MERCI DE VOTRE ATTENTION



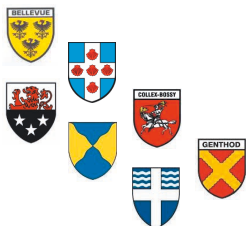
GCRDL

20



**GROUPEMENT DES COMMUNES DE LA RIVE DROITE DU LAC**

Bellevue – Céligny – Collex-Bossy – Genthod – Grand-Saconnex – Pregny-Chambésy – Versoix



**Prise de position sur le projet de loi  
modifiant la loi sur l'Aéroport de  
Genève (LAIG) PL 12879**

Bellevue, le 7 juin 2021

Mesdames et Messieurs les Députés,

Le groupement des communes de la rive droite du lac est né d'une initiative de la commune de Collex-Bossy en 1968 suite au projet d'expansion de l'aéroport dont la nouvelle piste devait défigurer cette commune et pratiquement raser son village. Depuis, l'aéroport fait régulièrement partie de nos préoccupations. En effet, il a un impact direct sur la qualité de vie des habitants de nos communes lesquelles sont directement impactées, surtout celles situées dans l'axe de la piste ou à proximité immédiate.

Dans ce contexte, après avoir pris connaissance du projet de loi 12879 notre groupement a souhaité exprimer sa position qui rejoint en grande partie celle de l'association transfrontalière des communes riveraines de l'Aéroport de Genève (ATCR-AIG) dont elle s'inspire, mais qui diffère sur quelques points.

En préambule, notre groupement salue le projet de loi déposé par le Conseil d'Etat et qui vise à mettre en œuvre l'article constitutionnel adopté par le peuple, suite à l'initiative populaire 163 « pour un pilotage démocratique de l'Aéroport de Genève ».

Notre prise de position se base sur l'argumentation de l'initiative. Il faut rappeler que le nombre de passagers à l'aéroport de Genève a doublé ces quinze dernières années, atteignant pratiquement 18 millions (2019). En parallèle, les nuisances ont explosé, en particulier le bruit (notamment nocturne) et la pollution de l'air locale, ainsi que les émissions de CO2.

Dans la fiche PSIA adoptée par le Conseil fédéral en novembre 2018, la « prévision de la demande 2030 » s'élève à 236'000 mouvements par année (soit près de 650 par jour) et 25 millions de passagers.

Cela impliquerait qu'un avion décolle ou atterrisse toutes les 90 secondes, 18h/24, et une augmentation significative des vols de nuit ! Toujours selon le PSIA, l'objectif est d'atteindre une capacité de la piste de 47 mouvements par heure soit un mouvement toutes les 77 secondes !!

L'aéroport est essentiel pour le canton de Genève, en termes d'emplois, d'activité économique et de rayonnement de la Genève internationale, ne l'oublions pas. Mais la logique visant à répondre uniquement à la demande et de ne pas prendre en compte la souffrance des riverains n'est plus d'actualité. Il faut savoir pour le bruit que dans le cadre de la consultation PSIA, plusieurs communes, des partis politiques, des associations et des personnes privées ont demandé un couvre-feu total de 23h00 à 6h00, garantissant 7 heures de sommeil pour les riverains, comme c'est le cas à l'aéroport de

Zurich. D'ici 2030, il est demandé 8 heures de sommeil tel que recommandé par l'OMS. Ces prises de position demandent également que la non-utilisation de la tranche horaire de 5h00 à 6h00 soit inscrite dans la partie « Décision » de la fiche PSIA. D'autres communes ont demandé un couvre-feu de 22h00 à 6h00 pour les décollages et de 23h00 à 6h00 pour les atterrissages.

Or, le Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse indique que « de nouvelles limitations des heures d'ouverture des aéroports nationaux ne devraient entrer en ligne de compte que lorsque des périodes de repos nocturne plus étendues que ce que pratique la Suisse s'imposent en Europe ». En d'autres termes, la Suisse n'entend pas être exemplaire en la matière, mais attendre que d'autres fassent mieux que nous, malgré le caractère urbain de Genève Aéroport.

Le PSIA explique le motif pour lequel, les riverains sont systématiquement réveillés tous les jours de la semaine dès 6h : « Dans les cas des compagnies aériennes ayant une base opérationnelle à Genève (easyJet, Swiss), le schéma est différent. Il s'agit avant tout d'utiliser au mieux la flotte et les équipages pendant les heures d'exploitation de l'aéroport, en planifiant selon les destinations desservies trois ou quatre rotations quotidiennes par avion. Ceci implique logiquement un départ le plus tôt possible (dès 6 heures du matin) et un retour aux environs de 22 heures ou 23 heures, avec la possibilité de pouvoir rapatrier en fin de soirée les avions en retard sur leur horaire planifié ».

Au vu de ce qui précède, notre interprétation de l'équilibre mentionné à l'alinéa 2 de l'initiative est précisé à son alinéa 3. Il ne s'agit plus de répondre uniquement à une logique économique ou de croissance, mais de prendre « 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 ».

## **Analyse et propositions d'amendements**

### ***Article 5 Convention d'objectifs (nouveau)***

Nous saluons le fait que la protection de la santé ait été introduite dans l'article. Nous espérons vivement que cet ajout ne relève pas simplement d'une annonce déclamatoire, mais qu'elle soit réellement prise en compte dans la fixation même des objectifs assignés à l'aéroport. Le fait que l'exposé des motifs mentionne la santé comme un domaine relevant du droit fédéral n'est pas correcte. Nous rappelons que l'article 4, al. 1 de la loi cantonale sur la santé stipule que « L'État et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé ». Il ne s'agit donc pas de considérer les effets collatéraux d'une politique publique sur la santé de la population, mais bien d'en faire une finalité qui doit trouver son ancrage dans les dispositifs légaux et institutionnels qui cadrent les politiques publiques. Il incombe donc à l'État de Genève de tenir compte de la santé dans la fixation des objectifs assignés à la plateforme.

En ce qui concerne les enjeux climatiques, le projet de loi n'est pas assez ambitieux. Compte tenu d'une part de l'engagement de la Confédération de respect des Accords de Paris impliquant une réduction drastique de nos émissions de gaz à effet de serre et, d'autre part, de l'urgence climatique votée par le Grand Conseil en novembre 2019, nous suggérons que l'enjeu climatique et l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 soit explicitement mentionnés dans cet article. Notre demande est d'ailleurs parfaitement alignée à la position que le Conseil d'État a exprimé dans son communiqué du 14 mars

2018 relatif à la fiche PSIA : « S'agissant de la qualité de l'air et des émissions polluantes des avions, le Conseil d'État souhaiterait que la Confédération s'engage à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. De même, le gouvernement regrette que la thématique de réduction des gaz à effet de serre (GES) ne soit pas traitée dans la fiche PSIA, le canton ayant, lui, décidé réduire de 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 ses émissions de GES ». Entretemps, le Conseil d'État a décidé de réduire de 60% (au lieu de 40 %) les émissions de GES et le nouveau plan climat cantonal fixe un objectif de réduction de 200'000 tCO<sub>2</sub> du trafic aérien. A ce propos, nous saluons la récente déclaration d'intention des acteurs de l'aviation suisse - Swiss, easyJet, aéroports de Zurich, Genève et Bâle et l'Association suisse de l'aviation d'affaires (SBAA) - en faveur d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, zéro émission nette, au niveau des objectifs fixés pour 2050.

La pollution sonore et atmosphérique générée par les activités de l'aéroport concerne les mouvements des aéronefs, mais aussi la génération de trafic motorisé individuel. Il nous paraît donc important que cela soit clairement mentionné dans la convention d'objectifs.

Les nuisances liées aux turbulences des avions doivent également être prises en compte, les incidents réguliers voire des accidents à proximité de la piste ne sont pas admissibles.

Nous considérons par ailleurs que la Convention d'objectifs doit devenir un instrument contraignant, mesurable et sous contrôle démocratique.

Nous demandons donc que :

- la Convention d'objectifs soit approuvée par le Grand Conseil sous forme de résolution ;
- la Convention d'objectifs intègre des indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs visés.

L'exposé des motifs mentionne que la convention définit des « objectifs primordiaux pour tous les acteurs concernés, y compris le renforcement de la collaboration avec les communes et les associations de riverains ». Nous saluons cette volonté de collaboration et regrettons qu'elle ne soit pas explicitement mentionnée dans cet article.

Sur la base des éléments ci-dessus, nous proposons les amendements suivants à l'article 5 nouveau :

1 Le Conseil d'État 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 et l'aménagement du territoire.~~ en limitant au maximum les nuisances dues au trafic aérien et terrestre générées par son activité, notamment le bruit, les turbulences, les pollutions atmosphériques (notamment NOx, PM 10 et PM 2,5) et ses impacts sur la santé des populations riveraines, l'environnement et l'aménagement du territoire. Les engagements de la Confédération et du canton en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone constituent le cadre de référence dans lequel doivent s'inscrire l'activité aéroportuaire.

3 La convention d'objectifs fixe les modalités permettant d'assurer une étroite collaboration avec les communes riveraines et les associations de riverains.

4 Le Conseil d'État adresse au Grand Conseil en vue de son approbation la convention d'objectifs. Le Grand Conseil se prononce sous forme de résolution dans un délai de 6 mois dès réception.

5 La convention d'objectifs intègre des indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs fixés.

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

De même que l'article 5 précise les termes de l'article constitutionnel, notre groupement ne s'oppose pas au fait de rappeler à l'art. 5A que la plateforme aéroportuaire doit évoluer dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Toutefois, il convient de souligner que la politique aéronautique suisse est obsolète, car basée sur un modèle de croissance continue (reposant en grande partie sur le Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse), non seulement incompatible avec les objectifs climatiques, mais également irréaliste au vu de la saturation des infrastructures (ce que le rapport du Conseil fédéral reconnaît lui-même).

Ce PSIA, adopté fin 2018, ne correspond plus à la réalité non seulement à cause de la crise du COVID, mais également de la prise de conscience de la population des enjeux climatiques et du changement de comportement des individus et de pratiques des entreprises et organisations (diminution des déplacements à l'étranger).

L'aéroport faisant toutefois l'objet d'une concession fédérale, nous attendons des autorités cantonales qu'elles interviennent avec vigueur afin d'obtenir une révision du PSIA.

#### **Art. 7 Conseil d'administration**

Le Conseil d'Etat n'entend pas modifier cet article.

Conformément à la demande de l'ACG, nous proposons que l'art. 7 de la loi sur l'Aéroport international de Genève soit modifié afin que le Conseil d'administration intègre parmi ses membres un représentant d'une commune genevoise siégeant au sein du Comité directeur de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG (ATCR-AIG), à désigner par l'ACG.

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

Pas de remarque.

#### **Art. 22 Principe (nouvelle teneur)**

Si nous saluons le fait que la Commission soit dorénavant considérée comme une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat, nous regrettons vivement le changement de dénomination.

En effet, s'agissant d'un aéroport dans un contexte urbain, la disparation de la notion de lutte contre les nuisances nous fait craindre que la Commission ne fasse la part belle aux nombreuses autres évolutions technologiques et commerciales de la plateforme aéroportuaire au détriment des enjeux liés au bruit, à la pollution atmosphérique et aux turbulences. Le message adressé à la population riveraine en changeant le nom de la commission est catastrophique.

Comme déjà mentionné, la stratégie d'évolution de l'aéroport ces dernières décennies a uniquement porté sur la croissance en ne prenant en considération pratiquement que les préoccupations économiques et la volonté de « répondre à la demande ». A titre d'exemple, le PSIA qui ne prévoit pas de changer les horaires de l'aéroport. Une compagnie aérienne basée à Genève a d'ailleurs expliqué que si la fermeture de l'aéroport devait intervenir plus tôt en soirée, elle pourrait rencontrer de réelles difficultés opérationnelles pouvant avoir de graves conséquences sur sa rentabilité. Cette position est difficilement soutenable, la même compagnie ayant expliqué que son business modèle est plus résilient que celui des autres compagnies ; elle n'a d'ailleurs pas eu besoin de soutiens gouvernementaux pendant la crise du COVID.

Même si son rôle est élargi, la commission doit être un contrepoids à cette vision exclusivement économique et sa mission doit clairement ressortir dans sa dénomination. Dans la version mise en consultation par le département la dénomination ne changeait pas, il s'agissait bien d'une commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

Nous proposons donc que l'alinéa 1 de l'article 22 soit formulé comme suit :

Il est institué une commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat.

#### **Art. 23 Buts en général (nouvelle teneur)**

Comme nous l'avons relevé, la notion de politiques connexes est trop générale et sort du cadre que doit être celui d'une commission pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien qui correspond clairement au résultat du vote populaire.

Par ailleurs, afin d'être exhaustifs sur les questions que traite la commission, nous suggérons d'y intégrer les impacts sur la santé tant physique que psychique de la population et de préciser que ses recommandations peuvent également être adressées à l'autorité fédérale ainsi qu'à l'exploitant de l'infrastructure.

Dès lors, nous proposons les amendements suivants aux alinéas 1 et 2 :

1 La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines et leurs populations, les associations de protection de l'environnement et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien.

2 Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux, sanitaires et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, les turbulences, la qualité de l'air et la desserte terrestre et formule tout avis et proposition utiles à l'exploitant de la plateforme, aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'au Conseil d'Etat.

#### **Art. 24 Lutte contre le bruit (nouvelle teneur)**

Le bruit est la première nuisance perceptible dont souffrent les riverains. Compte tenu du rôle que joue l'aéroport pour la région du Grand Genève et de la composition de la commission, il nous paraît plus correcte de mentionner qu'elle s'occupe des avions survolant la région et non pas uniquement le canton. Nous proposons donc la rédaction suivante de l'alinéa 1 :

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 la région.

### **Art. 25 Composition (nouvelle teneur)**

Nous saluons la nouvelle composition de la commission, mais nous nous étonnons que le nombre de représentants des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent des zones de bruit de la plateforme aéroportuaire soit passé de 8 à 6 entre la version mise en consultation et cette version soumise au Grand Conseil. Il convient de rappeler que l'initiative votée par le peuple précisait que « L'Aéroport international de Genève rend compte aux autorités cantonales et communales ». Le présent projet de loi ne prévoit aucun autre rapport aux autorités communales, il est donc logique qu'elle soit largement représentées au sein de la commission.

Quant au représentant des associations économiques, s'agissant d'une commission qui devrait avoir pour but la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien, il n'a pas lieu d'être.

Par ailleurs, nous suggérons qu'en l'absence du Conseiller d'Etat, la commission soit présidée par un magistrat communal. Si le Conseiller d'Etat est remplacé occasionnellement par un de ses proches cadres, non membre de la commission, le suivi des dossiers pourrait en souffrir.

Enfin, compte tenu de la vocation régionale de l'aéroport, nous suggérons également qu'il soit mentionné que les associations mentionnées aux lettres e) et f) peuvent être suisses ou françaises. Dès lors nos propositions d'amendements sont les suivantes :

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~~ 7 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 suisses ou françaises de protection de l'environnement ;
- f) de 2 représentants des associations suisses ou françaises des riverains de la plateforme aéroportuaire ;
- ~~g) d'un représentant des associations économiques ;~~
- g) d'un représentant des services de la navigation aérienne ;
- h) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire ;
- i) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne) ;
- j) d'un représentant de l'aviation générale ;
- k) 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 est présidée par le Conseiller d'État en charge de l'établissement. La commission désigne au sein des représentants des communes son vice-président.

## Conclusion

Contrairement au contreprojet, l'article constitutionnel 191A fixe une mission claire à l'État de Genève qui est de « prendre toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien ».

Dans le contexte du PSIA, lequel repose sur le rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse, il s'agit de voir la réalité en face. Le monde change et les attentes de la population ont évolué.

Le présent projet de loi doit prendre en considération les préoccupations non seulement des riverains mais également celles de toute la population sensible aux nuisances et consciente des enjeux du réchauffement climatique.

Joël Schmulowitz  
Maire de Genthod




Jolanka Tchamkerten  
Maire de Versoix



Philippe Pasche  
Conseiller administratif  
Pregny-Chambésy



Laurent Jimaja  
Conseiller administratif  
Grand-Saconnex



Bernard Fracheboud  
Adjoint au maire  
Collex-Bossy



Sabine Chassot Leiglon  
Ajointe au maire  
Céligny



Bernard Taschini, président  
de la commission aéroport  
Maire de Bellevue

Annexe : tableau comparatif de la version mise en consultation et de la version adoptée par le Conseil d'Etat

<p><b>Loi actuelle</b></p> <p><b>Art. 1 Principe Etablissement</b></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><b>Projet mis en consultation en 2020</b></p>	<p><b>PL 12879</b></p> <p><b>Art. 1 Principe Etablissement</b></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><b>Art. 5 (inexistant)</b></p>	<p><b>Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau)</b></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 et de l'aménagement du territoire.</p>	<p><b>Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau)</b></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'aménagement du territoire.</p>
<p><b>Art. 5A (inexistant)</b></p>	<p><b>Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)</b></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 qu'au regard de la sécurité, que sur le plan opérationnel qui lui est propre.</p>	<p><b>Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)</b></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 qu'au regard de la sécurité, que sur le plan opérationnel qui lui est propre.</p>
<p><b>Chapitre II Gestion</b></p>	<p><b>Chapitre II Gestion et stratégie (nouvelle teneur)</b></p>	<p><b>Chapitre II Gestion et stratégie (nouvelle teneur)</b></p>
<p><b>Art. 13 Attributions</b></p> <p>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>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><b>Art. 13, lettre f (abrogée)</b></p>	<p><b>Art. 13, lettre f (abrogée)</b></p>
<p><b>Art. 18 (inexistant)</b></p>	<p><b>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)</b></p> <p>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, 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><b>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)</b></p> <p>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, 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><b>Chapitre III Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien</b></p>	<p><b>Art. 22 (nouvelle teneur)</b></p> <p>1. Il est instituée une commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (ci-après : la commission consultative).</p> <p>2. Sauf disposition contraire de la présente loi, la loi sur les commissions officielles, du 18 septembre 2009, est applicable.</p>	<p><b>Chapitre III Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (nouvelle teneur)</b></p> <p><b>Art. 22 (nouvelle teneur)</b></p> <p>1. Il est instituée une commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (ci-après : la commission consultative).</p> <p>2. Sauf disposition contraire de la présente loi, la loi sur les commissions officielles, du 18 septembre 2009, est applicable.</p>
<p><b>Art. 23 Buis en général</b></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, de même que les services chargés du contrôle aérien.</p>	<p><b>Art. 23 (nouvelle teneur)</b></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, de même que les services chargés du contrôle aérien.</p>	<p><b>Art. 23 (nouvelle teneur)</b></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, de même que les services chargés du contrôle aérien.</p>



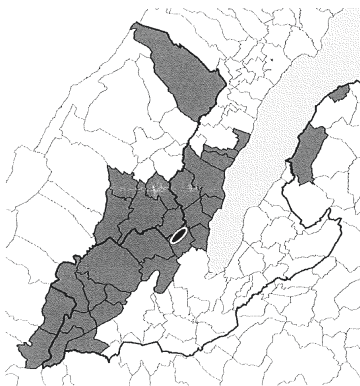
<p>2 Elle veille à ce que l'établissement, tiennne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement conformément à l'article 2, alinéa 2.</p> <p>3 Elle donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport.</p> <p>4 Elle présente chaque année au conseil d'administration un rapport sur ses activités</p>	<p>2 Elle 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 aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'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, tiennne 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 Elle présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte.</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, tiennne 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 préserve la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes, visés à l'article 18, avant leur transmission aux autorités fédérales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte.</p>
<p><b>Art. 24 Lutte contre le bruit</b></p> <p>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 la Constitution fédérale sur la navigation aérienne, du 14 novembre 1973 (ONA).</p>	<p><b>Art. 24 (nouvelle teneur)</b></p> <p>1 La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire, le territoire des zones de bruit de l'aéroport 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.</p> <p>2 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><b>Art. 24 (nouvelle teneur)</b></p> <p>1 La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire, le territoire des zones de bruit de l'aéroport 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.</p> <p>2 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><b>Art. 25 Composition</b></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, proposé par la sous-préfecture de Gex;</p> <p>f) d'un représentant des communes françaises concernées, proposé par les associations de protection de l'environnement; rivières de l'aéroport international de Genève;</p> <p>g) d'un représentant des services de la navigation aérienne;</p> <p>h) d'un professionnel des compagnies aériennes utilisant l'aéroport;</p> <p>i) d'un représentant de la navigation aérienne (pilote de ligne);</p> <p>j) d'un représentant de l'aviation générale;</p> <p>k) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p>	<p><b>Art. 25 (nouvelle teneur)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du directeur général de l'établissement 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) de 8 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>e) de 2 représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex;</p> <p>f) de 2 représentants des associations de protection de l'environnement; rivières de la plateforme aéroportuaire;</p> <p>g) d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français;</p> <p>h) d'un représentant des associations de protection de l'environnement; aéroportuaire;</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>l) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p>	<p><b>Art. 25 (nouvelle teneur)</b></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; rivières de la plateforme aéroportuaire;</p> <p>f) de 2 représentants des associations des rivières 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>l) 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>2 Les membres indiqués à l'alinéa 1, sous lettre b à l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</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 l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>
<p><b>Art. 43 (Inexistant)</b></p>		<p><b>Art. 43 Disposition transitoire (nouveau)</b>  <b>Modification du ... (à compléter)</b></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>

**Prise de position de l'ATCR-AIG sur le projet de loi (PL 12879) modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) – H 3 25, déposé le 24 février 2021****1. Préambule**

L'Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport de Genève (ATCR-AIG) est un groupement de collectivités unies autour de la défense de l'environnement et des populations dans les zones proches de l'Aéroport de Genève.

Elle vise la protection des habitants contre le bruit excessif et les autres nuisances liées à l'exploitation de l'Aéroport et le maintien d'un environnement de vie sain et naturel dans la Région. Dans tous les domaines qui ont un lien avec l'exploitation de l'Aéroport, l'ATCR-AIG se positionne pour la défense des intérêts et les droits des communes et de leurs populations.



L'association est constituée d'un comité directeur composée de 7 membres élus pour 2 ans. L'actuel comité est composé de : M. Mathias BUSCHBECK, CA de Vernier et président ; M. Daniel RAPHOZ, Maire de Ferney-Voltaire et vice-président ; Mme Marie-Pierre BERTHIER, Maire de Nernier ; M. Eric CORNUZ, CA de Meyrin, M. Willy CRETEGNY, CA de Satigny ; M. Cédric LAMBERT, CA de Versoix ; M. Hubert BERTRAND, Maire de St-Genis-Pouilly.

L'ATCR-AIG regroupe 16 communes genevoises, 3 communes vaudoises, 8 communes de l'Ain (F) et 2 communes de Haute-Savoie représentant une population d'environ 172'000 habitant-es.

L'IN 163 « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » a été acceptée en votation populaire le 24 novembre 2019. En tant que membre de la CARPE, mais aussi à son propre compte, L'ATCR-AIG a été partie prenante de cette initiative. Notre association a mené campagne et a officiellement pris position.

En étroite collaboration avec la CARPE et l'ARAG, l'ATCR-AIG avait participé à une prise de position lors de la consultation sur l'avant-projet en été 2020.

L'ATCR-AIG prend position ci-dessous sur le projet de loi censé concrétiser l'IN 163. Notre prise de position est basée sur les objectifs visés par l'IN 163 et sur la première version du projet de loi (été 2020). Nous nous inspirons également de la prise de position de l'ACG du 24 septembre 2020.

## 2. Analyse critique et proposition d'amendements

### Article 5 Convention d'objectifs

Nous saluons le fait que par rapport à l'avant-projet, la protection de la **santé** ait été introduite dans l'article. Nous espérons vivement que cet ajout ne relève pas simplement d'une annonce déclamatoire, mais qu'elle soit réellement prise en compte dans la fixation même des objectifs assignés à l'aéroport. La mention que la santé relève d'une politique publique connexe nous paraît toutefois malheureuse. De même, le fait que l'exposé des motifs mentionne la santé comme un domaine relevant du droit fédéral n'est pas correcte. Nous rappelons que l'article 4, al. 1 de la loi cantonale sur la santé stipule que *« L'État et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé »*. Il ne s'agit donc pas de considérer les effets collatéraux d'une politique publique sur la santé de la population, mais bien d'en faire une **finalité** qui doit trouver son ancrage dans les dispositifs légaux et institutionnels qui cadrent les politiques publiques. Il incombe donc à l'État de Genève de tenir compte de la santé dans la fixation des objectifs assignés à la plateforme.

En ce qui concerne les **enjeux climatiques**, le projet de loi n'est pas assez ambitieux. Compte tenu d'une part de l'engagement de la Confédération de respect des Accords de Paris impliquant une réduction drastique de nos émissions de gaz à effet de serre et, d'autre part, de l'urgence climatique votée par le Grand Conseil en novembre 2019, nous suggérons que l'enjeu climatique et l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 soit explicitement mentionnés dans cet article. Notre demande est d'ailleurs parfaitement alignée à la position que le Conseil d'État a exprimé dans son communiqué du 14 mars 2018 relatif à la fiche PSIA : *« S'agissant de la qualité de l'air et des émissions polluantes des avions, le Conseil d'État souhaiterait que la Confédération s'engage à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. De même, le gouvernement regrette que la thématique de réduction des gaz à effet de serre (GES) ne soit pas traitée dans la fiche PSIA, le canton ayant, lui, décidé réduire de 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 ses émissions de GES »*. Entretemps, le Conseil d'État a décidé de réduire de 60% (au lieu de 40 %) les émissions de GES et le nouveau plan climat cantonal fixe un objectif de réduction de 200'000 tCO<sub>2</sub> du trafic aérien.

La pollution sonore et atmosphérique générée par les activités de l'aéroport concerne les mouvements des aéronefs, mais aussi la génération de **trafic motorisé individuel**. Il nous paraît donc important que cela soit clairement mentionné dans la convention d'objectifs.

Les nuisances liées aux **turbulences** des avions devraient également être prises en compte.

Nous considérons par ailleurs que la Convention d'objectifs doit devenir un **instrument contraignant, mesurable et sous contrôle démocratique**.

Nous demandons donc :

- > que la Convention d'objectifs soit **approuvée par le Grand Conseil** sous forme de résolution ;
- > que la Convention d'objectifs intègre des **indicateurs** permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs visés.

L'exposé des motifs mentionne que la convention définit des « objectifs primordiaux pour tous les acteurs concernés, y compris le renforcement de la **collaboration avec les communes et les associations de riverains** ». Nous saluons cette volonté de collaboration et regrettons qu'elle ne soit pas explicitement mentionnée dans cet article.

Sur la base des éléments ci-dessous, nous proposons les amendements suivants à l'article 5 :

#### Art. 5A Convention d'objectifs (nouveau)

<sup>1</sup> Le Conseil d'État fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans.

<sup>2</sup> 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 et l'aménagement du territoire, et en limitant au maximum les nuisances dues au trafic aérien et terrestre générées par son activité, notamment le bruit, les turbulences, les pollutions atmosphériques (notamment NOx, PM 10 et PM 2,5) et ses impacts sur la santé des populations riveraines, l'environnement et l'aménagement du territoire. Les engagements de la Confédération et du canton en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone constituent le cadre de référence dans lequel doivent s'inscrire l'activité aéroportuaire.

<sup>3</sup> La convention d'objectifs fixe les modalités permettant d'assurer une étroite collaboration avec les communes riveraines et les associations de riverains.

<sup>4</sup> Le Conseil d'État adresse au Grand Conseil en vue de son approbation la convention d'objectifs. Le Grand Conseil se prononce sous forme de résolution dans un délai de 6 mois dès réception.

<sup>5</sup> La convention d'objectifs intègre des indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs fixés.

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

Le rappel du cadre légal contraignant du PSIA est non seulement superfétatoire (il est inutile de rappeler une exigence qui s'impose d'elle-même), mais est surtout inconséquent. En effet, la politique aéronautique suisse est obsolète, car basée sur un modèle de croissance continue, non seulement incompatible avec les objectifs climatiques, mais également irréaliste au vu de la saturation des infrastructures (ce que le rapport du Conseil fédéral reconnaît lui-même).

L'exposé des motifs mentionnant l'intérêt d'ancrer le PSIA dans la loi cantonale n'est par ailleurs pas cohérent par rapport à la hiérarchie des dispositions légales.

L'article 5A doit donc être supprimé.

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

Nous saluons le fait que la stratégie et le plan d'affaires soit soumis au Grand Conseil, répondant ainsi à l'objectif de contrôle démocratique souhaité par l'initiative.

La nouvelle teneur de l'article 23 rappelle que la Commission (CCAEPa, ex CCLNTA) est chargée de préavisier ces documents. Nous trouvons utile que cette mention figure déjà à l'article 18.

Nous proposons dès lors l'amendement suivant :

Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil et à la CCAEPa (nouveau)

<sup>1</sup> Au minimum tous les 5 ans, l'aéroport établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long termes. Le Conseil d'État, 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 et à la CCAEPa qui le préavisie.

<sup>2</sup> 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'évaluation des activités et l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires, ~~ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le PSIA.~~

#### **Art. 22 (nouvelle teneur)**

Nous saluons le fait que la Commission soit dorénavant considérée comme une commission officielle dépendante du Conseil d'État.

Nous comprenons le changement d'appellation de la Commission (Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire), pour autant que cela s'inscrive dans la perspective du rôle élargi qui doit être assigné à cette instance afin d'assurer une meilleure prise en compte de **toutes les dimensions de l'activité de l'aéroport dans son contexte urbain et dans une perspective de transition écologique.** La disparation de la notion de lutte contre les nuisances nous fait craindre que la Commission ne fasse la part belle aux nombreuses autres évolutions technologiques et commerciales de la plateforme aéroportuaire au détriment des enjeux liés aux politiques publiques qualifiées de « connexes ».

#### **Art. 23 nouvelle teneur**

Afin d'être exhaustifs sur les questions que traite la commission, nous suggérons d'y intégrer les impacts sur la santé de la population et de préciser que ses recommandations peuvent également d'adresser à l'exploitant de l'infrastructure.

Dès lors, nous proposons l'amendement suivant à l'alinéa 2 :

<sup>2</sup> Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux, sanitaires et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, les turbulences, la qualité de l'air et la desserte terrestre et formule tout avis et proposition utiles à l'exploitant de la plateforme, aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'au Conseil d'État.

#### **Art. 24 (nouvelle teneur)**

Compte tenu du rôle que joue l'aéroport pour la région du Grand Genève, il nous paraît inutile de mentionner que la Commission s'occupe des avions survolant le canton. La mention

d'utilisation de la plateforme est suffisante et ainsi n'exclut pas la France voisine, largement impactée par l'activité aéroportuaire.

Nous proposons donc la rédaction suivante :

<sup>1</sup> 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 la région.  
~~le canton.~~

### **Art. 25 (nouvelle teneur)**

Nous saluons l'intégration des communes riveraines genevoises et françaises, des représentants des associations de protection de l'environnement et des associations des riverains. Toutefois, nous ne comprenons pas l'absence de représentants des communes vaudoises riveraines et vous proposons de les inclure dans la liste.

Par ailleurs, nous suggérons qu'en l'absence du Conseiller d'État, la commission soit présidée par un magistrat communal, au risque de ne voir que rarement le Conseiller d'État, sachant qu'il pourrait être remplacé par un de ses proches cadres.

Enfin, compte tenu de la vocation régionale de l'aéroport, nous suggérons également qu'il soit mentionné que les associations mentionnées aux lettres e) et f) peuvent être suisses ou françaises.

Dès lors nos amendements sont les suivants :

#### Art. 25 (nouvelle teneur)

<sup>1</sup> La commission consultative se compose :

- a) du conseiller d'État 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) d'un représentant du district de Nyon ;
- f) de 2 représentants des associations suisses et françaises de protection de l'environnement ;
- g) de 2 représentants des associations suisses et françaises des riverains de la plateforme aéroportuaire ;
- h) d'un représentant des associations économiques ;
- i) d'un représentant des services de la navigation aérienne ;
- j) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire ;
- k) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne) ;
- l) d'un représentant de l'aviation générale ;
- m) d'un architecte ou ingénieur acousticien.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> La commission est présidée par le Conseiller d'État en charge de l'établissement. La commission désigne au sein des représentants des communes son vice-président.

### Autres modifications

Enfin, conformément à la demande de l'ACG, nous proposons que l'art. 7 de la loi sur l'Aéroport international de Genève soit modifié afin que le Conseil d'administration intègre parmi ses membres un·e représentant·e d'une commune genevoise siégeant au sein du Comité directeur de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG (ATCR-AIG), à désigner par l'ACG.

### Conclusion

L'article constitutionnel 191A instauré suite à l'acceptation par le peuple de l'IN 163 fixe une mission claire à l'État de Genève qui est de « prendre toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien ». Cette mission exige des autorités cantonales non seulement une traduction légale à la hauteur des attentes des citoyen·nes, mais également un engagement à œuvrer auprès de la Confédération pour faire évoluer la politique aéronautique suisse.

Au vu de récentes prises de position du Conseil d'État, nous avons des doutes quant à sa réelle volonté d'assumer son rôle. En effet, en réponse à une interpellation de notre association, le Conseil d'État nous a répondu (courrier du 17 mars 2021) qu'il considérait les acquis de la fiche PSIA adaptés du point de vue de la protection de l'environnement. Ceci alors que cette fiche entérine des dépassements importants des valeurs limites de pollution sonore et atmosphérique et que le cadre de référence qu'elle pose est en totale contradiction avec les engagements climatiques du canton et de la Confédération.

Face aux défis qui nous attendent, le présent projet de loi constitue une opportunité majeure pour traduire la volonté populaire dans un cadre légal qui ne doit laisser place à aucune ambiguïté sur l'engagement du canton à mieux cadrer une infrastructure qui doit continuer à contribuer au rayonnement de Genève, sans sacrifier les populations riveraines.

Mathias BUSCHBECK



Président de l'ATCR-AIG





ASSOCIATION EN FAVEUR DE L'AÉROPORT DE GENÈVE

**Audition de l'AGC devant la Commission de l'économie du Grand Conseil, à propos du projet de loi 12879 modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25), lundi 7 juin 2021**

L'Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin (AGC) a été créée en 1974, sous l'égide de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève et de l'Office du tourisme de Genève, afin de démontrer et conforter l'importance vitale d'un outil aéroportuaire moderne et performant pour les activités socio-économiques de Genève et de toute sa région.

L'Association a pour but de défendre les intérêts des usagers de l'aéroport international de Genève. A cet effet, elle entretient des contacts, notamment avec les organes dirigeants de l'aéroport et avec les compagnies aériennes. L'AGC anime le mouvement en faveur de l'Aéroport international de Genève en s'adressant notamment à l'opinion publique romande et des régions françaises limitrophes afin d'assurer leur information quant au rôle important que joue l'aéroport sur les plans économique, touristique et culturel de ces régions et sur la mission internationale de Genève. L'action de l'AGC est inspirée de motifs d'intérêts généraux et tient compte des exigences de la sauvegarde de l'environnement.

L'AGC compte quelque 480 membres : 300 membres individuels et 180 membres collectifs, principalement des entreprises.

[www.agc-gva.ch](http://www.agc-gva.ch)

**Considérations générales**

Le Comité de l'AGC estime que ce projet de loi 12879 est, globalement, bien rédigé. Il prend naturellement en compte le nouvel article constitutionnel tout en limitant sa portée sur l'exploitation et l'adaptation de l'aéroport. En outre, il préserve la relative autonomie de l'établissement. Le Comité de l'AGC a toutefois quelques commentaires à formuler ainsi que des suggestions de modifications ou de compléments.

## Projet de loi

### Art. 5

#### Al. 1

Le fait que la « *convention d'objectifs* » apparaisse formellement dans la législation est une bonne chose ; cela lui confère une légitimité indiscutable.

#### Al. 2

Il est indispensable que le PSIA figure dans la législation cantonale. Il s'agit en effet d'un instrument qui fixe clairement le cadre dans lequel l'infrastructure aéroportuaire doit s'adapter afin de répondre aux besoins des usagers, comme cela est précisé dans la concession octroyée par la Confédération.

### Art. 18, al. 2

Le Comité de l'AGC est d'avis de préciser, à propos de « *l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires* », que cet élément est couvert par le droit fédéral. Ce dernier précise que les négociations relatives auxdites redevances se tiennent tous les trois à quatre ans, sous le contrôle de l'OFAC.

Ainsi, nous proposons la formulation suivante :

**« (...) l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires dans le cadre de la législation fédérale (...) »**

## Chapitre III

Le Comité de l'AGC salue avec satisfaction le changement de nom de la commission consultative passant de « *Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien* » à « *Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire* ».

L'appellation actuelle avait du sens puisque cette commission consultative rapportait directement au Conseil d'administration justement et exclusivement sur la question des nuisances.

La nouvelle appellation sera désormais plus large et correspondra à des missions telles que celles décrites aux al. 3 et 5 de l'art. 23. Nous pensons notamment au « *traitement équilibré des intérêts des parties prenantes de l'ensemble de la région franco-suisse* » ou encore « *à la stratégie et au plan des affaires à moyen et long terme* ».

Art. 23, al. 2

Nous pensons que la fin de l'aliéna « (...) formule tout avis et proposition au Conseil d'Etat. » doit être complétée si des propositions formulées relèvent du droit fédéral.

Le texte pourrait être modifié ainsi :

**« (...) formule tout avis et proposition au Conseil d'Etat qui peut ensuite, le cas échéant, les transmettre aux autorités fédérales de l'aviation civile. »**

Art. 23, alinéa 5

Le fait que la « commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire » devienne une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat répond bien à ce que demandait l'IN 163. Le Comité de l'AGC propose cependant d'ajouter à la fin de l'al. 5 :

**« Une copie de ce rapport est simultanément transmise, pour information, au Conseil d'administration de l'établissement. »**

Ce dernier doit en effet pouvoir en prendre connaissance, dès sa transmission au Conseil d'Etat, puisque le Conseil d'administration est chargé de la conduite stratégique de la plateforme.

Art. 25Al. 1

Renforcer le nombre de représentants des communes suisses et françaises ainsi que celui des représentants des associations de protection de l'environnement au sein de la commission répond bien à ce que demandait l'IN 163. Il apparaît désormais toutefois un déséquilibre marqué. A l'art. 23, al. 1 du projet de loi, il est précisé que « la commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires » entre l'établissement et toutes une série de personnes ou d'entités concernées par l'aéroport, et notamment les utilisateurs. Pour que la commission puisse avoir une juste représentation de l'ensemble des acteurs, afin d'aider à faire circuler les informations d'un milieu à l'autre et à expliquer « le comment du pourquoi », le Comité de l'AGC propose l'ajout suivant :

- g) de 2 représentants des milieux économiques dont au moins un provenant du secteur du fret ;**

L'AGC tient à souligner ici l'importance du fret pour les entreprises de la région. En effet, chaque année, 75'000 tonnes de marchandises sont transportées par avions au départ ou à l'arrivée de Genève.

Nous proposons aussi qu'un représentant de la Genève internationale puisse entrer dans la Commission ; toujours dans le but de « *permettre les échanges d'informations* ». L'aéroport joue un rôle important par rapport à la Genève internationale. En effet, Genève et la région lémanique abritent quelque 40 organisations internationales, plus de 400 organisations non-gouvernementales et fédérations sportives ainsi que 250 missions permanentes ou représentations diplomatiques. De ce fait, beaucoup plus qu'ailleurs dans le monde, le nombre d'accueils protocolaires de chefs d'Etat et de ministres réalisés à l'aéroport de Genève est considérable.

Proposition :

**m) d'un représentant de la Genève internationale.**

Al. 2

Le Comité de l'AGC propose qu'un membre du Conseil d'administration de l'établissement puisse assister aux séances de la Commission avec une voix consultative. Ceci, toujours dans le souci, comme exprimer à l'art. 23, « *de permettre les échanges d'informations et la concertation* ». C'est le cas aujourd'hui au travers d'une disposition du règlement de fonctionnement du Conseil d'administration. Ce représentant sera d'autant plus important puisque la commission, à l'avenir, ne répondra plus au Conseil d'administration, mais au Conseil d'Etat.

Proposition :

**e) un représentant du Conseil d'administration de l'établissement, désigné par ce dernier**

Voici, Mesdames et Messieurs les députés, les remarques et suggestions du Comité de l'AGC à propos du PL 12879.

Pour le Comité de l'AGC

Jacques Jeannerat

Président

## Analyse des mouvements - aviation de ligne – 2017-2021

Mesdames, Messieurs de la Commission d'Économie, bonjour.

En avril 2019, à mes questions sur les mouvements des avions de ligne, Monsieur Serge Dal Busco, conseiller d'état et ministre de tutelle de l'aéroport de Genève a donné les réponses suivantes qui m'ont fait réfléchir, en particulier au sujet des mouvements nocturnes.

1. *« L'AIG a la volonté d'augmenter la part des atterrissages nocturnes avec des avions de la meilleure classe de bruit (classe V). Cette proportion est actuellement d'environ 20%. ».*

En date d'avril 2019, ce chiffre de 20% était parfaitement correct. Cela étant, pour creuser le sujet, j'ai étudié en détail tous les atterrissages nocturnes des cinq premiers mois de chaque année entre 2017 et 2021, en divisant ces mouvements en trois catégories : easyJet, Swiss et toutes les autres compagnies d'aviation de ligne. Cette analyse montre que, comme souvent, « le diable se cache dans les détails ».

Entre janvier et mai 2019 il y a eu 675 atterrissages nocturnes d'avions de classe V, sur un total de 3'250 atterrissages nocturnes – soit un ratio effectivement de 20,8%. Mais parmi ces 675 atterrissages nocturnes d'avions de classe V, 644 étaient le fait de la compagnie Swiss, 13 de la compagnie easyJet et 18 d'autres compagnies d'aviation de ligne. Autrement dit, le ratio de 20,8% se décompose en 19,8% Swiss, 0,4% easyJet et 0,6 % autres compagnies.

Par ailleurs, si l'on compare le nombre d'atterrissages nocturnes d'avions de classe V au total des atterrissages nocturnes, on obtient un ratio de 97,9% pour Swiss (644 sur un total de 658), 0,8% pour easyJet (13 sur 1'641) et 1,9% (18 sur 951) pour les autres compagnies.

Les statistiques pour l'année entière sont assez similaires.

L'explication est très simple : entre 2017 et 2019 la compagnie Swiss a complètement renouvelé sa flotte courte et moyenne distance en achetant non seulement des Bombardier CS 100 et CS 300 (BCS1 et BCS3), mais aussi des Airbus A320neo en remplacement de ses Airbus A320 classiques. Par contre, easyJet Suisse, tout comme easyJet Europe, est restée avec des A319 et A320 classiques, obtenus deuxième main de la compagnie easyJet UK.

La situation pour les premiers 5 mois de cette année 2021, avec une lente reprise du trafic aérien, montre que seuls 81 des 587 atterrissages nocturnes étaient des avions de classe V – et qu’ils appartenaient en totalité à Swiss. En d’autres termes, et sachant plusieurs compagnies d’aviation ont aussi acheté des Airbus NEO (A20N et A21N), cela veut dire que toutes les autres compagnies réservent leurs avions les moins bruyants et les moins polluants à d’autres aéroports.

Revenons aux réponses qui m’avaient été données par Monsieur Dal Busco.

- 2. « Sur les moyens d’y parvenir [la volonté d’augmenter la part des atterrissages nocturnes avec des avions de la meilleure classe de bruit (classe V)], l’introduction d’une redevance ‘bruit’ additionnelle pour les atterrissages nocturnes avait déjà été discutée en son temps, au moment de l’introduction de la redevance ‘bruit’ additionnelle pour les décollages nocturnes. Compte tenu l’arrivée à Genève des vols en provenance des plateformes d’échange le soir (defeeding), il n’avait pas été jugé opportun d’introduire une redevance additionnelle pour les atterrissages après 22h. ».*

Sachant que « defeeding » veut dire accepter les atterrissages d’avions en provenance des grands hubs (Zurich, Paris, Londres, Frankfurt, etc.) avec des passagers qui n’y avaient fait que transiter, cela revient aussi à accepter un grand nombre d’atterrissages nocturnes venant eux de destinations de loisirs.

Il est évident aujourd’hui que notre compagnie nationale veut offrir les vols de type « low cost ». Or, comment une compagnie qui doit amortir ses achats d’avions plus silencieux et moins polluants peut-elle concurrencer une autre compagnie qui n’achète aucun nouvel avion et qui profite de la décision de notre aéroport de maintenir à 40 Fr la taxe pour atterrissage nocturne d’avions qui ne sont pas en classe de bruit V.

La conclusion est très claire : par sa politique l’aéroport de Genève favorise easyJet et défavorise Swiss et les autres compagnies ayant investi dans des avions moins bruyants et moins polluants.


**Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG)**

www.aragge.ch

comite@aragge.ch

**AUDITION DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE L'AÉROPORT DE GENEVE (ARAG)**
**PAR LA COMMISSION DE L'ECONOMIE DU GRAND-CONSEIL LE LUNDI 14 JUIN 2021**

RELATIVE A L'AVANT-PROJET DE LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'INITIATIVE POPULAIRE 163 "POUR UN PILOTAGE DEMOCRATIQUE DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENEVE – REPRENONS EN MAIN NOTRE AÉROPORT ", MODIFIANT LA LOI SUR L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENEVE (LAIG)

L'ARAG rappelle tout d'abord d'une manière comparée le texte de l'initiative qui a été acceptée en votation populaire et du contre-projet qui a été refusé puisqu'il s'agit de concrétiser dans une adaptation légale un vote populaire. Les différences les plus significatives figurent en caractères gras.

	<b>Texte de l'initiative IN 163</b>	<b>Texte du contre-projet (CP)</b>
1	L'aéroport international de Genève est un établissement de droit public	Genève Aéroport est un établissement <b>autonome</b> de droit public.
2	Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat tient compte du <b>caractère urbain</b> de l'aéroport et recherche <b>UN ÉQUILIBRE</b> entre - son importance pour la vie économique, sociale et culturelle  et  - la limitation des <b>nuisances pour la population et l'environnement</b>	Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat veille à ce que la <b>qualité de la desserte</b> aérienne réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale.
3	L'Etat prend en particulier <b>toutes</b> les mesures adéquates pour <b>limiter les nuisances</b> dues au trafic aérien,  <b>notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre</b> et pour mettre en œuvre les principes d'accomplissement des tâches publiques définies dans la présente Constitution, <b>de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et de promotion de la santé.</b>	L'Etat prend les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, dans le respect du droit supérieur, tout en visant un équilibre entre les <b>enjeux économiques, le développement des emplois</b> et les exigences d'un développement durable en accord avec sa mission.
4	L'aéroport de Genève rend compte aux autorités cantonales <b>et communales</b> de la façon dont les objectifs précités sont planifiés puis mis en œuvre au regard des limites définies par la Confédération.  <b>Il soumet</b> en particulier régulièrement <b>au Grand Conseil</b> pour approbation <b>un rapport</b> relatif aux <b>actions entreprises et principaux objectifs à moyen et long terme.</b>	Genève Aéroport rend compte aux autorités cantonales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés, puis mis en œuvre en lien avec la Confédération.  Au début de la législature, une <b>convention d'objectifs</b> est signée entre le <b>Conseil d'Etat</b> et Genève Aéroport.

En lisant l'avant-projet, il n'est pas manifeste pour l'ARAG que celui-ci s'inscrive dans le cadre d'une concrétisation de l'initiative plutôt que du contre-projet (CP).

Afin de contribuer à la volonté du Conseil d'Etat de mettre en œuvre l'initiative 163, l'ARAG, au lieu de commenter, a directement formulé des propositions de dispositions légales de concrétisation.



## PROPOSITIONS DE L'ARAG DE NOUVELLES DISPOSITIONS LEGALES

### CHAPITRE I DISPOSITIONS GENERALES

*En italique : éléments du texte du projet de loi du Conseil d'Etat*

#### **Art. 2 Mission**

<sup>1</sup> L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations **en recherchant un équilibre et une harmonie entre les objectifs suivants** :

- a) offrir des conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs ;
- b) assurer une desserte aérienne qui tienne compte de la vie économique, sociale et culturelle, en particulier des besoins des entreprises, de la Genève internationale et de disposer de destinations intercontinentales ;
- c) déployer une politique de mobilité en matière de desserte aérienne dans le respect des principes du développement durable en distinguant parmi les vols ceux qui correspondent ou pas aux principaux objectifs de la desserte aérienne décrite sous let. b),
- d) œuvrer à limiter avant 7h et après 22h les vols qui n'utilisent pas des avions de la meilleure classe de bruit, ainsi que ceux de courte distance pour lesquels existent des modes alternatifs de déplacement, comme une desserte ferroviaire crédible, en particulier lorsqu'ils ne correspondent pas aux principaux objectifs de la desserte aérienne décrite sous let. b),
- e) tenir compte du caractère urbain de l'établissement en limitant les nuisances pour la population et leur impact sur la santé et l'aménagement du territoire, en particulier pour la constructibilité et la valeur des biens immobiliers ;
- f) veiller à diminuer les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien ;
- g) respecter le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, tout en œuvrant pour que ce cadre corresponde le mieux possible aux objectifs visés aux let. a) à d) du présent article.

<sup>2</sup> Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.

### CHAPITRE I BIS GOUVERNANCE DEMOCRATIQUE ET TRANSPARENCE

#### **Art. 5A ~~4~~ Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil**

<sup>1</sup> *Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'action à moyen et long terme. Le Conseil d'Etat les transmet pour avis à la CCLNTA et aux Communes riveraines de l'établissement, puis, après les avoir approuvés, sous forme d'un rapport, au Grand Conseil qui se prononce par voie de résolution dans un délai de 3 mois.*

<sup>2</sup> La stratégie et le plan d'action présentent notamment les défis et enjeux pour la période considérée en abordant notamment les mesures que prévoit l'établissement au regard de chacun des objectifs de sa mission définie à l'article 2 et des modalités de recherche d'un équilibre et d'une harmonie dans leur réalisation. Ces deux documents présentent également *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, de même que les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites par son activité, en prenant en compte son infrastructure au sol, le trafic aéroportuaire et le trafic routier dans les communes riveraines.*

#### **Art. 5B Convention d'objectifs**

<sup>1</sup> *Le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement s'inscrivant dans le cadre de sa mission définie à l'art. 2, par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans.*

<sup>2</sup> 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 et l'aménagement du territoire.





<sup>3</sup> La Convention d'objectifs définit 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 précise les indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et l'atteinte des objectifs.

<sup>5</sup> La Convention d'objectifs est mise en consultation auprès des milieux concernés, notamment la Commission consultative ainsi que les communes riveraines pour préavis. Le Conseil d'Etat rend compte, dans un rapport spécifique, du résultat de la consultation en vue de l'approbation de la convention par le Grand Conseil.

<sup>6</sup> Dans son rapport annuel au Grand Conseil défini à l'article 5, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la Convention d'objectifs.

#### **Art. 5C Analyse et publication des nuisances dues au trafic aérien et de la desserte aérienne**

##### Bruit

<sup>1</sup> L'établissement développe et entretient un réseau de stations de mesures du bruit effectif généré par le trafic aérien.

<sup>2</sup> L'établissement effectue chaque année un état des lieux de l'exposition au bruit des avions sur le territoire cantonal en calculant les courbes d'exposition au bruit de l'année précédente de chaque tranche horaire définie dans l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Ces courbes sont transmises au Conseil d'Etat et publiées au plus tard le 30 juin de l'année suivante.

##### Pollutions atmosphériques

<sup>3</sup> L'établissement développe et entretient un réseau de stations de mesures des pollutions atmosphériques générées par le trafic aérien, en particulier les particules fines et ultrafines.

##### Couverture du territoire cantonal concerné

<sup>4</sup> Le nombre et l'emplacement des stations de mesures du bruit effectif et des pollutions atmosphériques doit permettre de couvrir le territoire cantonal affecté par les nuisances dues au trafic aérien.

##### Analyse de la desserte aérienne

<sup>5</sup> L'établissement établit une analyse de la desserte aérienne permettant une classification de chaque vol de ligne incluant au moins les critères de destination, horaire, compagnie aérienne, type d'avion utilisé dans le but de pouvoir appréhender pour chaque tranche horaire définie dans l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) l'importance des différents vols pour la vie économique, sociale et culturelle, en particulier les besoins des entreprises, de la Genève internationale et de disposer de destinations intercontinentales.

##### Publication

<sup>6</sup> L'établissement publie un résumé mensuel et annuel des relevés des mesures du bruit effectif et des pollutions atmosphériques et de l'analyse de la desserte aérienne.

<sup>7</sup> Les publications de l'établissement visées au présent article seront consultables et téléchargeables sur son site internet par tout citoyen.

#### **Art. 5D Impact du trafic aérien sur l'aménagement du territoire et les finances publiques**

<sup>1</sup> A partir des courbes d'exposition au bruit de l'année précédente, l'AIG établit une analyse de l'impact sur le territoire cantonal, en particulier sur son aménagement du territoire et sur les finances publiques traitant en particulier des aspects suivants :

- les surfaces de terrain calculées en m<sup>2</sup> par Commune situées en zone à bâtir avec une affectation de logement pour lesquelles sont franchies les valeurs limites d'immission dont le respect est nécessaire à la délivrance des autorisations de construire (art. 22 LPE), ceci pour chaque tranche horaire définie dans l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ;
- la diminution de la valeur vénale des terrains en question pour les biens-fonds déjà construits ;



- la perte des surfaces brutes de plancher avec une affectation de logement pour les terrains en question lorsqu'ils sont non construits ou comportent des droits à bâtir pas encore exploités ;
- en fonction du régime de propriété des biens-fonds, la diminution de fortune subie respectivement par des propriétaires privés et collectivités publiques ;
- la diminution des rentrées fiscales pour les collectivités publiques induite par le dépassement des valeurs limites d'immission sur les terrains en question, en particulier pour l'impôt sur la fortune, l'impôt immobilier complémentaire, l'impôt sur le revenu des personnes physiques et le bénéfice des personnes morales issue de la réduction de la valeur locative ou des loyers encaissés ;

<sup>2</sup> L'analyse de l'établissement mettra en relation les coûts précités avec son analyse de la desserte aérienne et déterminera un plan d'action visant à améliorer le rapport coût-utilité en termes d'économies publiques. Lorsque les valeurs limites d'immission sont franchies de plus de 2 dB(A) uniquement pour les tranches horaires 22 à 23 heures et 23 à 24 heures selon l'annexe 5 OPB, le plan d'action distinguera parmi les vols ceux qui correspondent ou pas aux objectifs de l'art. 2 al.1 let. b).

<sup>3</sup> L'analyse de l'établissement fera l'objet d'un rapport annuel au Conseil d'Etat consultable et téléchargeable son site internet par tout citoyen.

#### **Art. 5E Rapport annuel du Conseil d'Etat au Grand Conseil**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat rend compte au Grand Conseil dans un rapport annuel des éléments suivants :

- la mise en œuvre de la Stratégie,
- la mise en œuvre de la Convention d'objectifs,
- son appréciation des analyses de l'établissement relatives aux courbes d'exposition au bruit de l'année précédente, aux relevés des mesures du bruit effectif et des pollutions atmosphériques, à l'analyse de la desserte aérienne, ainsi qu'à l'impact du trafic aérien sur l'aménagement du territoire et les finances publiques,
- ses éventuelles propositions d'adaptation de la Stratégie, de la Convention d'objectifs, ou du plan d'action de l'établissement visant à améliorer le rapport coût-utilité de son exploitation en termes d'économies publiques,
- ses éventuelles propositions ou démarches envers la Confédération en vue d'améliorer la réalisation des objectifs de la mission de l'AIG définie à l'art. 2.

### CHAPITRE I TER EXPLOITATION EQUILIBREE ENTRE L'IMPORTANCE POUR LA VIE ECONOMIQUE, SOCIALE ET CULTURELLE ET LA LIMITATION DES NUISANCES POUR LA POPULATION ET L'ENVIRONNEMENT

#### **Art. 5F Desserte aérienne**

<sup>1</sup> L'établissement œuvre au maintien et au **développement qualitatif** d'une desserte aérienne au profit du pays et de la région qui tient compte de la vie économique, sociale et culturelle, en particulier des besoins des entreprises, de la Genève internationale et de disposer de destinations intercontinentales.

<sup>2</sup> L'établissement déploie une politique de mobilité en matière de desserte aérienne dans le respect des principes du développement durable en distinguant parmi les vols ceux qui correspondent ou pas aux principaux objectifs de la desserte aérienne décrits à l'al. 1. En donnant la priorité au trafic de ligne.

<sup>3</sup> L'établissement œuvre à limiter les vols qui n'utilisent pas des avions de la meilleure classe de bruit, en particulier avant 7h. et après 22h. ainsi que ceux de courte distance pour lesquels existent des modes alternatifs de déplacement, comme une desserte ferroviaire crédible, en particulier lorsqu'ils ne correspondent pas aux principaux objectifs de la desserte aérienne décrits à l'al. 1.

#### **Art. 5G Heures d'ouverture**

<sup>1</sup> L'établissement est ouvert de 6h. à 23h..



<sup>2</sup> Après 23h., seront admis uniquement les vols permettant d'acheminer les passagers en transit en provenance d'un autre aéroport national par des avions de la meilleure classe de bruit.

<sup>3</sup> Les décollages planifiés après 22h. sont exclus. D'exceptionnelles dérogations pourront être prévues pour des vols long-courriers correspondant aux principaux objectifs de la desserte aérienne décrits à l'art. 5F al. 1, à condition qu'ils soient planifiés avant 22h.45 et opérés par des avions de la meilleure classe de bruit.

(...)

#### **Dispositions transitoires**

##### **Modification de la requête à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)**

<sup>1</sup> L'établissement adapte sa requête du 2 septembre 2019 à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en modification du règlement d'exploitation et en fixation de nouveau bruit admissible afin de tenir compte des objectifs de sa mission définie à l'art. 2 et de l'impact sur le trafic aérien de la crise sanitaire du COVID-19.

<sup>2</sup> L'établissement et le Conseil d'Etat œuvrent auprès de la Confédération en vue d'une prise en considération satisfaisante du nouvel art. 191A Cst-GE et des principes du droit fédéral de protection de l'environnement de prévention (art. 74 al. 2 Cst., art. 1 al. 2 LPE et 11 al. 2 LPE), de limitation des émissions à la source (art. 11 al. 1 LPE), d'assainissement des installations nuisibles de manière à respecter les valeurs limites d'immissions (art. 16 al. 1 LPE) et de la proportionnalité dans un examen du rapport coût-utilité en termes d'économies publiques.

Fin

RÉPUBLIQUE  
ET CANTON DE GENÈVE



COMMUNE DE GENTHOD



Genthod, le 1<sup>er</sup> juin 2021

Monsieur Thierry Cerutti  
Président de la commission de l'économie  
Secrétariat général du Grand Conseil  
Case postale 3970  
1211 Genève 3

Réf. sid

Concerne : projet de loi 12879 modifiant la loi sur l'aéroport de Genève H 3 25

Monsieur le président,

Nous nous référons au projet de loi PL 12879, élaboré par le Conseil d'Etat modifiant la loi sur l'aéroport de Genève H 3 25 et déposé au Grand Conseil, qui sera traité par votre commission ces prochaines semaines.

Ce projet de loi, censé concrétiser l'IN 163, ne répond que de manière lacunaire et insatisfaisante à celle-ci. Pour cette raison et en tant que commune particulièrement impactée, nous vous soumettons dans le présent courrier notre prise de position.

## 1. Préambule

La Commune de Genthod est une commune particulièrement concernée par l'environnement et les habitants des zones proches de l'aéroport.

L'Exécutif, le Conseil municipal ainsi que la population de Genthod ont un regard très critique sur la manière dont l'aéroport s'est développé ces 20 dernières années et se rallient à la position clairement affichée par l'ATCR-AIG visant la protection des habitants contre le bruit excessif et les autres nuisances liées à l'exploitation de l'Aéroport et le maintien d'un environnement de vie sain et naturel et dans la région.

L'IN 163 « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » a été acceptée en votation populaire le 24 novembre 2019 et par plus de 70% de la population gentousienne. En tant que membre de l'ATCR-AIG et de la CARPE et à l'occasion de la campagne menée à cet effet, la Commune a été partie prenante de cette initiative en prenant officiellement position. Notre prise de position est basée sur les objectifs visés par l'IN 163. Nous nous inspirons également de la prise de position de l'ACG du 24 septembre 2020.

## 2. Analyse critique et proposition d'amendements

### Article 5 Convention d'objectifs

Nous saluons le fait que, par rapport à l'avant-projet la protection de la **santé** ait été introduite dans l'article. Nous espérons vivement que cet ajout ne relève pas simplement d'une annonce

déclamatoire, mais qu'elle soit réellement prise en compte dans la fixation même des objectifs assignés à l'aéroport. La mention que la santé relève d'une politique publique connexe nous paraît toutefois malheureuse. De même, le fait que l'exposé des motifs mentionne la santé comme un domaine relevant du droit fédéral n'est pas correcte. Nous rappelons que l'article 4, al. 1 de la loi cantonale sur la santé stipule que « *L'Etat et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé* ». Il ne s'agit donc pas de considérer les effets collatéraux d'une politique publique sur la santé de la population, mais bien d'en faire une **finalité** qui doit trouver son ancrage dans les dispositifs légaux et institutionnels qui cadrent les politiques publiques. Il incombe donc à l'Etat de Genève de tenir compte de la santé dans la fixation des objectifs assignés à la plateforme.

En ce qui concerne les **enjeux climatiques**, le projet de loi n'est pas assez ambitieux. Compte tenu, d'une part, de l'engagement de la Confédération de respect des Accords de Paris impliquant une réduction drastique de nos émissions de gaz à effet de serre et, d'autre part, de l'urgence climatique votée par le Grand Conseil en novembre 2019, nous suggérons que l'enjeu climatique et l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 soient explicitement mentionnés dans cet article. Notre demande est d'ailleurs parfaitement alignée à la position que le Conseil d'Etat a exprimé dans son communiqué du 14 mars 2018 relatif à la fiche PSIA : « *S'agissant de la qualité de l'air et des émissions polluantes des avions, le Conseil d'Etat souhaiterait que la Confédération s'engage à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. De même, le gouvernement regrette que la thématique de réduction des gaz à effet de serre (GES) ne soit pas traitée dans la fiche PSIA, le canton ayant, lui, décidé de réduire de 40% d'ici 2030 par rapport à 1990 ses émissions de GES* ». Entretiens, le Conseil d'Etat a décidé de réduire de 60% (au lieu de 40%) les émissions de GES et le nouveau plan climat cantonal fixe un objectif de réduction de 200'000 tCO<sub>2</sub> du trafic aérien.

La pollution sonore et atmosphérique générée par les activités de l'aéroport concerne les mouvements des aéronefs, mais aussi la génération de **trafic motorisé individuel**. Il nous paraît donc important que cela soit clairement mentionné dans la convention d'objectifs.

Les nuisances liées aux turbulences des avions devraient également être prises en compte.

Nous considérons par ailleurs que la Convention d'objectifs doit devenir un **instrument contraignant, mesurable et sous contrôle démocratique**.

Nous demandons donc :

- que la Convention d'objectifs soit **approuvée par le Grand Conseil** sous forme de résolution ;
- que la Convention d'objectifs intègre des **indicateurs** permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs visés ;

L'exposé des motifs mentionne que la convention définit des « objectifs primordiaux pour tous les acteurs concernés, y compris le renforcement de la **collaboration avec les communes et les associations de riverains** ». Nous saluons cette volonté de collaboration et regrettons qu'elle ne soit pas explicitement mentionnée dans cet article.

Sur la base des éléments ci-dessous, nous proposons les amendements suivants à l'article 5 :

#### Art. 5A Convention d'objectifs (nouveau)

- <sup>1</sup> Le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans.
- <sup>2</sup> 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 et l'aménagement du territoire~~ et en limitant au maximum les nuisances dues au trafic aérien et terrestre générées par son activité, notamment le bruit, les turbulences, les pollutions

atmosphériques (notamment NOx, PM 10 et PM 2,5) et ses impacts sur la santé des populations riveraines, l'environnement et l'aménagement du territoire. Les engagements de la Confédération et du Canton en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone constituent le cadre de référence dans lequel doit s'inscrire l'activité aéroportuaire.

- 3 La convention d'objectifs fixe les modalités permettant d'assurer une étroite collaboration avec les communes riveraines et les associations de riverains.
- 4 Le Conseil d'Etat adresse au Grand Conseil, en vue de son approbation, la convention d'objectifs. Le Grand Conseil se prononce sous forme de résolution dans un délai de 6 mois dès réception.
- 5 La convention d'objectifs intègre des indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs fixés.

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

Le rappel du cadre légal contraignant du PSIA est non seulement superfétatoire (il est inutile de rappeler une exigence qui s'impose d'elle-même), mais est surtout inconséquent. En effet, la politique aéronautique suisse est obsolète, car basée sur un modèle de croissance continue, non seulement incompatible avec les objectifs climatiques, mais également irréaliste au vu de la saturation des infrastructures (ce que le rapport du Conseil fédéral reconnaît lui-même).

L'exposé des motifs mentionnant l'intérêt d'ancrer le PSIA dans la loi cantonale n'est par ailleurs pas cohérent par rapport à la hiérarchie des dispositions légales.

L'article 5A doit donc être supprimé.

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

Nous saluons le fait que la stratégie et le plan d'affaires soient soumis au Grand Conseil, répondant ainsi à l'objectif de contrôle démocratique souhaité par l'initiative.

La nouvelle teneur de l'article 23 rappelle que la Commission (CCAEPa, ex CCLNTA) est chargée de préavisier ces documents. Nous trouvons utile que cette mention figure déjà à l'article 18.

Nous proposons dès lors l'amendement suivant :

#### **Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil et à la CCAEPa (nouveau)**

1. Au minimum tous les 5 ans, l'aéroport 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 et à la CCAEPa qui le préavisie.
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'évaluation des activités et l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires. ~~ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le PSIA.~~

### **Art. 22 (nouvelle teneur)**

Nous saluons le fait que la Commission soit dorénavant considérée comme une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat.

Nous comprenons le changement d'appellation de la Commission (Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire), pour autant que cela s'inscrive dans la perspective du rôle élargi qui doit être assigné à cette instance afin d'assurer une meilleure prise en compte de **toutes les dimensions de l'activité de l'aéroport dans**

**son contexte urbain et dans une perspective de transition écologique.** La disparation de la notion de lutte contre les nuisances nous fait craindre que la Commission ne fasse la part belle aux nombreuses autres évolutions technologiques et commerciales de la plateforme aéroportuaire au détriment des enjeux liés aux politiques publiques qualifiées de « connexes ».

### **Art. 23 (nouvelle teneur)**

Afin d'être exhaustifs sur les questions que traite la commission, nous suggérons d'y intégrer les impacts sur la santé de la population et de préciser que ses recommandations peuvent également s'adresser à l'exploitant de l'infrastructure.

Dès lors, nous proposons l'amendement suivant à l'alinéa 2 :

2. Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux, sanitaires et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, les turbulences, la qualité de l'air et la desserte terrestre et formule tous avis et propositions utiles à l'exploitant de la plateforme, aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'au Conseil d'Etat.

### **Art. 24 (nouvelle teneur)**

Compte tenu du rôle que joue l'aéroport pour la région du Grand Genève, il nous paraît inutile de mentionner que la Commission s'occupe des avions survolant le canton. La mention d'utilisation de la plateforme est suffisante et ainsi n'exclut pas la France voisine, largement impactée par l'activité aéroportuaire.

Nous proposons donc la rédaction suivante :

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 la région le canton.

### **Art. 25 (nouvelle teneur)**

Nous saluons l'intégration des communes riveraines genevoises et françaises, des représentants des associations de protection de l'environnement et des associations des riverains. Toutefois, nous ne comprenons pas l'absence de représentants des communes vaudoises riveraines et vous proposons de les inclure dans la liste.

Par ailleurs, nous suggérons qu'en l'absence du Conseiller d'Etat, la commission soit présidée par un magistrat communal, au risque de ne voir que rarement le Conseiller d'Etat, sachant qu'il pourrait être remplacé par un de ses proches cadres.

Enfin, compte tenu de la vocation régionale de l'aéroport, nous suggérons également qu'il soit mentionné que les associations mentionnées aux lettres e) et f) peuvent être suisses ou françaises.

Dès lors, nos amendements sont les suivants :

#### **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) d'un représentant du district de Nyon ;
  - f) de 2 représentants des associations suisses et françaises de protection de l'environnement ;
  - g) de 2 représentants des associations suisses et françaises des riverains de la plateforme aéroportuaire ;
  - h) d'un représentant des associations économiques ;
  - i) d'un représentant des services de la navigation aérienne ;
  - j) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire ;
  - k) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne) ;
  - l) d'un représentant de l'aviation générale ;
  - m) 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 est présidée par le Conseiller d'Etat en charge de l'établissement. La commission désigne au sein des représentants des communes son vice-président.

### Autres modifications

Enfin, conformément à la demande de l'ACG, nous proposons que l'art. 7 de la loi sur l'Aéroport international de Genève soit modifié afin que le Conseil d'administration intègre parmi ses membres un.e représentant.e d'une commune genevoise siégeant au sein du Comité directeur de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG (ATCR-AIG), à désigner par l'ACG.

### Conclusion

L'article constitutionnel 191A instauré suite à l'acceptation par le peuple de l'IN 163 fixe une mission claire à l'Etat de Genève qui est de « prendre toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien ». Cette mission exige des autorités cantonales non seulement une traduction légale à la hauteur des attentes des citoyen.ne.s, mais également un engagement à œuvrer auprès de la Confédération pour faire évoluer la politique aéronautique suisse.

Au vu de récentes prises de position du Conseil d'Etat, nous avons des doutes quant à sa réelle volonté d'assumer son rôle. En effet, en réponse à une interpellation de notre association, le Conseil d'Etat nous a répondu (courrier du 17 mars 2021) qu'il considèrerait les acquis de la fiche PSIA adaptés du point de vue de la protection de l'environnement. Ceci alors que cette fiche entérine des dépassements importants des valeurs limites de pollution sonore et atmosphérique et que le cadre de référence qu'elle pose est en totale contradiction avec les engagements climatiques du Canton et de la Confédération.

Face aux défis qui nous attendent, le présent projet de loi constitue une opportunité majeure pour traduire la volonté populaire dans un cadre légal qui ne doit laisser place à aucune ambiguïté



sur l'engagement du Canton à mieux cadrer une infrastructure qui doit continuer à contribuer au rayonnement de Genève, sans sacrifier les populations riveraines.

Nous souhaitons vivement que les remarques développées dans ce courrier soient prises en considération et, en vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette requête, nous vous prions de croire, Monsieur le président, à l'assurance de nos sentiments distingués.



Joël Schmulowitz  
Maire

Copie : Association des communes genevoises



GRAND CONSEIL  
Monsieur Serge HILTPOLD, Président  
de la commission de l'économie  
Case postale 3970  
1204 Genève

n/réf. : WyC/gp  
v/réf. :

Satigny, le 17 juin 2021

**Concerne :** Projet de loi (PL 12879) modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) – H 3 25, déposé le 24 février 2021

Monsieur le Président,

Dans le cadre du projet de loi cité en rubrique, nous venons vous confirmer que la Commune de Satigny, membre de l'Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport international de Genève (ATCR) tient à apporter son total soutien à la prise de position que celle-ci a déposée le 24 février 2021 et dont vous trouverez copie en annexe.

En notre qualité de commune riveraine de l'aéroport et à l'instar du groupement de collectivités unies autour de la défense de l'environnement et des populations dans les proches zones de l'aéroport, nous reprenons à notre compte l'ensemble des remarques, inquiétudes formulées, propositions, demandes de modification de loi et amendements souhaités.

En vous remerciant par avance de la suite que vous donnerez à cette prise de position et dans l'attente de vous lire, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Président, nos salutations distinguées.

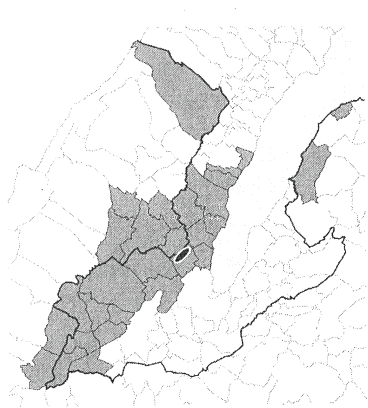


Willy CRETEIGNY  
Maire

**Prise de position de l'ATCR-AIG sur le projet de loi (PL 12879) modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) – H 3 25, déposé le 24 février 2021****1. Préambule**

L'Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport de Genève (ATCR-AIG) est un groupement de collectivités unies autour de la défense de l'environnement et des populations dans les zones proches de l'Aéroport de Genève.

Elle vise la protection des habitants contre le bruit excessif et les autres nuisances liées à l'exploitation de l'Aéroport et le maintien d'un environnement de vie sain et naturel dans la Région. Dans tous les domaines qui ont un lien avec l'exploitation de l'Aéroport, l'ATCR-AIG se positionne pour la défense des intérêts et les droits des communes et de leurs populations.



L'association est constituée d'un comité directeur composée de 7 membres élus pour 2 ans. L'actuel comité est composé de : M. Mathias BUSCHBECK, CA de Vernier et président ; M. Daniel RAPHOZ, Maire de Ferney-Voltaire et vice-président ; Mme Marie-Pierre BERTHIER, Maire de Nernier ; M. Eric CORNUZ, CA de Meyrin, M. Willy CRETEGNY, CA de Satigny ; M. Cédric LAMBERT, CA de Versoix ; M. Hubert BERTRAND, Maire de St-Genis-Pouilly.

L'ATCR-AIG regroupe 16 communes genevoises, 3 communes vaudoises, 8 communes de l'Ain (F) et 2 communes de Haute-Savoie représentant une population d'environ 172'000 habitant-es.

L'IN 163 « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » a été acceptée en votation populaire le 24 novembre 2019. En tant que membre de la CARPE, mais aussi à son propre compte, L'ATCR-AIG a été partie prenante de cette initiative. Notre association a mené campagne et a officiellement pris position.

En étroite collaboration avec la CARPE et l'ARAG, l'ATCR-AIG avait participé à une prise de position lors de la consultation sur l'avant-projet en été 2020.

L'ATCR-AIG prend position ci-dessous sur le projet de loi censé concrétiser l'IN 163. Notre prise de position est basée sur les objectifs visés par l'IN 163 et sur la première version du projet de loi (été 2020). Nous nous inspirons également de la prise de position de l'ACG du 24 septembre 2020.

## 2. Analyse critique et proposition d'amendements

### Article 5 Convention d'objectifs

Nous saluons le fait que par rapport à l'avant-projet, la protection de la **santé** ait été introduite dans l'article. Nous espérons vivement que cet ajout ne relève pas simplement d'une annonce déclamatoire, mais qu'elle soit réellement prise en compte dans la fixation même des objectifs assignés à l'aéroport. La mention que la santé relève d'une politique publique connexe nous paraît toutefois malheureuse. De même, le fait que l'exposé des motifs mentionne la santé comme un domaine relevant du droit fédéral n'est pas correcte. Nous rappelons que l'article 4, al. 1 de la loi cantonale sur la santé stipule que « *L'État et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé* ». Il ne s'agit donc pas de considérer les effets collatéraux d'une politique publique sur la santé de la population, mais bien d'en faire une **finalité** qui doit trouver son ancrage dans les dispositifs légaux et institutionnels qui cadrent les politiques publiques. Il incombe donc à l'État de Genève de tenir compte de la santé dans la fixation des objectifs assignés à la plateforme.

En ce qui concerne les **enjeux climatiques**, le projet de loi n'est pas assez ambitieux. Compte tenu d'une part de l'engagement de la Confédération de respect des Accords de Paris impliquant une réduction drastique de nos émissions de gaz à effet de serre et, d'autre part, de l'urgence climatique votée par le Grand Conseil en novembre 2019, nous suggérons que l'enjeu climatique et l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 soit explicitement mentionnés dans cet article. Notre demande est d'ailleurs parfaitement alignée à la position que le Conseil d'État a exprimé dans son communiqué du 14 mars 2018 relatif à la fiche PSIA : « *S'agissant de la qualité de l'air et des émissions polluantes des avions, le Conseil d'État souhaiterait que la Confédération s'engage à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. De même, le gouvernement regrette que la thématique de réduction des gaz à effet de serre (GES) ne soit pas traitée dans la fiche PSIA, le canton ayant, lui, décidé réduire de 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 ses émissions de GES* ». Entretemps, le Conseil d'État a décidé de réduire de 60% (au lieu de 40 %) les émissions de GES et le nouveau plan climat cantonal fixe un objectif de réduction de 200'000 tCO<sub>2</sub> du trafic aérien.

La pollution sonore et atmosphérique générée par les activités de l'aéroport concerne les mouvements des avions, mais aussi la génération de **trafic motorisé individuel**. Il nous paraît donc important que cela soit clairement mentionné dans la convention d'objectifs.

Les nuisances liées aux **turbulences** des avions devraient également être prises en compte.

Nous considérons par ailleurs que la Convention d'objectifs doit devenir un **instrument contraignant, mesurable et sous contrôle démocratique**.

Nous demandons donc :

- > que la Convention d'objectifs soit **approuvée par le Grand Conseil** sous forme de résolution ;
- > que la Convention d'objectifs intègre des **indicateurs** permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs visés.

L'exposé des motifs mentionne que la convention définit des « objectifs primordiaux pour tous les acteurs concernés, y compris le renforcement de la **collaboration avec les communes et les associations de riverains** ». Nous saluons cette volonté de collaboration et regrettons qu'elle ne soit pas explicitement mentionnée dans cet article.

Sur la base des éléments ci-dessous, nous proposons les amendements suivants à l'article 5 :

Art. 5A Convention d'objectifs (nouveau)

<sup>1</sup> Le Conseil d'État fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans.

<sup>2</sup> 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 et l'aménagement du territoire.~~ et en limitant au maximum les nuisances dues au trafic aérien et terrestre générées par son activité, notamment le bruit, les turbulences, les pollutions atmosphériques (notamment NOx, PM 10 et PM 2,5) et ses impacts sur la santé des populations riveraines, l'environnement et l'aménagement du territoire. Les engagements de la Confédération et du canton en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone constituent le cadre de référence dans lequel doivent s'inscrire l'activité aéroportuaire.

<sup>3</sup> La convention d'objectifs fixe les modalités permettant d'assurer une étroite collaboration avec les communes riveraines et les associations de riverains.

<sup>4</sup> Le Conseil d'État adresse au Grand Conseil en vue de son approbation la convention d'objectifs. Le Grand Conseil se prononce sous forme de résolution dans un délai de 6 mois dès réception.

<sup>5</sup> La convention d'objectifs intègre des indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs fixés.

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

Le rappel du cadre légal contraignant du PSIA est non seulement superfétatoire (il est inutile de rappeler une exigence qui s'impose d'elle-même), mais est surtout inconséquent. En effet, la politique aéronautique suisse est obsolète, car basée sur un modèle de croissance continue, non seulement incompatible avec les objectifs climatiques, mais également irréaliste au vu de la saturation des infrastructures (ce que le rapport du Conseil fédéral reconnaît lui-même).

L'exposé des motifs mentionnant l'intérêt d'ancrer le PSIA dans la loi cantonale n'est par ailleurs pas cohérent par rapport à la hiérarchie des dispositions légales.

L'article 5A doit donc être supprimé.

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

Nous saluons le fait que la stratégie et le plan d'affaires soit soumis au Grand Conseil, répondant ainsi à l'objectif de contrôle démocratique souhaité par l'initiative.

La nouvelle teneur de l'article 23 rappelle que la Commission (CCAEP, ex CCLNTA) est chargée de préavis ces documents. Nous trouvons utile que cette mention figure déjà à l'article 18.

Nous proposons dès lors l'amendement suivant :

Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil et à la CCAEP (nouveau)

<sup>1</sup> Au minimum tous les 5 ans, l'aéroport établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long termes. Le Conseil d'État, 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 et à la CCAEP qui le préavis.

<sup>2</sup> 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'évaluation des activités et l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires, ~~ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le PSIA.~~

#### **Art. 22 (nouvelle teneur)**

Nous saluons le fait que la Commission soit dorénavant considérée comme une commission officielle dépendante du Conseil d'État.

Nous comprenons le changement d'appellation de la Commission (Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire), pour autant que cela s'inscrive dans la perspective du rôle élargi qui doit être assigné à cette instance afin d'assurer une meilleure prise en compte de **toutes les dimensions de l'activité de l'aéroport dans son contexte urbain et dans une perspective de transition écologique**. La disparition de la notion de lutte contre les nuisances nous fait craindre que la Commission ne fasse la part belle aux nombreuses autres évolutions technologiques et commerciales de la plateforme aéroportuaire au détriment des enjeux liés aux politiques publiques qualifiées de « connexes ».

#### **Art. 23 nouvelle teneur**

Afin d'être exhaustifs sur les questions que traite la commission, nous suggérons d'y intégrer les impacts sur la santé de la population et de préciser que ses recommandations peuvent également d'adresser à l'exploitant de l'infrastructure.

Dès lors, nous proposons l'amendement suivant à l'alinéa 2 :

<sup>2</sup> Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux, sanitaires et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, les turbulences, la qualité de l'air et la desserte terrestre et formule tout avis et proposition utiles à l'exploitant de la plateforme, aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'au Conseil d'État.

#### **Art. 24 (nouvelle teneur)**

Compte tenu du rôle que joue l'aéroport pour la région du Grand Genève, il nous paraît inutile de mentionner que la Commission s'occupe des avions survolant le canton. La mention

d'utilisation de la plateforme est suffisante et ainsi n'exclut pas la France voisine, largement impactée par l'activité aéroportuaire.

Nous proposons donc la rédaction suivante :

<sup>1</sup> 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 la région.  
~~le canton.~~

### **Art. 25 (nouvelle teneur)**

Nous saluons l'intégration des communes riveraines genevoises et françaises, des représentants des associations de protection de l'environnement et des associations des riverains. Toutefois, nous ne comprenons pas l'absence de représentants des communes vaudoises riveraines et vous proposons de les inclure dans la liste.

Par ailleurs, nous suggérons qu'en l'absence du Conseiller d'État, la commission soit présidée par un magistrat communal, au risque de ne voir que rarement le Conseiller d'État, sachant qu'il pourrait être remplacé par un de ses proches cadres.

Enfin, compte tenu de la vocation régionale de l'aéroport, nous suggérons également qu'il soit mentionné que les associations mentionnées aux lettres e) et f) peuvent être suisses ou françaises.

Dès lors nos amendements sont les suivants :

### Art. 25 (nouvelle teneur)

<sup>1</sup> La commission consultative se compose :

- a) du conseiller d'État 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) d'un représentant du district de Nyon ;
- f) de 2 représentants des associations suisses et françaises de protection de l'environnement ;
- g) de 2 représentants des associations suisses et françaises des riverains de la plateforme aéroportuaire ;
- h) d'un représentant des associations économiques ;
- i) d'un représentant des services de la navigation aérienne ;
- j) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire ;
- k) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne) ;
- l) d'un représentant de l'aviation générale ;
- m) d'un architecte ou ingénieur acousticien.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> La commission est présidée par le Conseiller d'État en charge de l'établissement. La commission désigne au sein des représentants des communes son vice-président.

### **Autres modifications**

Enfin, conformément à la demande de l'ACG, nous proposons que l'art. 7 de la loi sur l'Aéroport international de Genève soit modifié afin que le Conseil d'administration intègre parmi ses membres un·e représentant·e d'une commune genevoise siégeant au sein du Comité directeur de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG (ATCR-AIG), à désigner par l'ACG.

### **Conclusion**

L'article constitutionnel 191A instauré suite à l'acceptation par le peuple de l'IN 163 fixe une mission claire à l'État de Genève qui est de « prendre toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien ». Cette mission exige des autorités cantonales non seulement une traduction légale à la hauteur des attentes des citoyen·nes, mais également un engagement à œuvrer auprès de la Confédération pour faire évoluer la politique aéronautique suisse.

Au vu de récentes prises de position du Conseil d'État, nous avons des doutes quant à sa réelle volonté d'assumer son rôle. En effet, en réponse à une interpellation de notre association, le Conseil d'État nous a répondu (courrier du 17 mars 2021) qu'il considérait les acquis de la fiche PSIA adaptés du point de vue de la protection de l'environnement. Ceci alors que cette fiche entérine des dépassements importants des valeurs limites de pollution sonore et atmosphérique et que le cadre de référence qu'elle pose est en totale contradiction avec les engagements climatiques du canton et de la Confédération.

Face aux défis qui nous attendent, le présent projet de loi constitue une opportunité majeure pour traduire la volonté populaire dans un cadre légal qui ne doit laisser place à aucune ambiguïté sur l'engagement du canton à mieux cadrer une infrastructure qui doit continuer à contribuer au rayonnement de Genève, sans sacrifier les populations riveraines.

Mathias BUSCHBECK



Président de l'ATCR-AIG



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE



COMMUNE D'AIRE-LA-VILLE



**Grand Conseil**  
**Commission économie**  
M. Serge HILTPOLD, Président  
Case postale 3970

1211 GENÈVE 3

Aire-la-Ville, le 23 juin 2021  
N/Ref : 0500.300

PL 12879  
projet de loi modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG)  
Prise de position

---

Monsieur le Président

En qualité de membres de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'Aéroport international de Genève (ATCR –AIG), l'Exécutif soutient la prise de position de l'ATCR dans le cadre du PL cité en titre et vous prie de trouver ci-dessous les éléments de cette analyse critique.

### Préambule

L'IN 163 « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » a été acceptée en votation populaire le 24 novembre 2019. En tant que membre de la CARPE, mais aussi à son propre compte, L'ATCR-AIG a été partie prenante de cette initiative. Notre association a mené campagne et a officiellement pris position.

En étroite collaboration avec la CARPE et l'ARAG, l'ATCR-AIG avait participé à une prise de position lors de la consultation sur l'avant-projet en été 2020.

L'ATCR-AIG prend position ci-dessous sur le projet de loi censé concrétiser l'IN 163. Notre prise de position est basée sur les objectifs visés par l'IN 163 et sur la première version du projet de loi (été 2020). Nous nous inspirons également de la prise de position de l'ACG du 24 septembre 2020.

### Analyse critique et proposition d'amendements

#### Article 5 Convention d'objectifs

Nous saluons le fait que par rapport à l'avant-projet, la protection de la **santé** ait été introduite dans l'article. Nous espérons vivement que cet ajout ne relève pas simplement d'une annonce déclamatoire, mais qu'elle soit réellement prise en compte dans la fixation même des objectifs assignés à l'aéroport. La mention que la santé relève d'une politique publique connexe nous paraît toutefois malheureuse. De même, le fait que l'exposé des motifs mentionne la santé comme un domaine relevant du droit fédéral n'est pas correcte. Nous rappelons que l'article 4, al. 1 de la loi cantonale sur la santé

stipule que « *L'État et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé* ». Il ne s'agit donc pas de considérer les effets collatéraux d'une politique publique sur la santé de la population, mais bien d'en faire une **finalité** qui doit trouver son ancrage dans les dispositifs légaux et institutionnels qui cadrent les politiques publiques. Il incombe donc à l'État de Genève de tenir compte de la santé dans la fixation des objectifs assignés à la plateforme.

En ce qui concerne les **enjeux climatiques**, le projet de loi n'est pas assez ambitieux. Compte tenu d'une part de l'engagement de la Confédération de respect des Accords de Paris impliquant une réduction drastique de nos émissions de gaz à effet de serre et, d'autre part, de l'urgence climatique votée par le Grand Conseil en novembre 2019, nous suggérons que l'enjeu climatique et l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 soit explicitement mentionnés dans cet article. Notre demande est d'ailleurs parfaitement alignée à la position que le Conseil d'État a exprimé dans son communiqué du 14 mars 2018 relatif à la fiche PSIA : « *S'agissant de la qualité de l'air et des émissions polluantes des avions, le Conseil d'État souhaiterait que la Confédération s'engage à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. De même, le gouvernement regrette que la thématique de réduction des gaz à effet de serre (GES) ne soit pas traitée dans la fiche PSIA, le canton ayant, lui, décidé réduire de 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 ses émissions de GES* ». Entretemps, le Conseil d'État a décidé de réduire de 60% (au lieu de 40 %) les émissions de GES et le nouveau plan climat cantonal fixe un objectif de réduction de 200'000 tCO<sub>2</sub> du trafic aérien.

La pollution sonore et atmosphérique générée par les activités de l'aéroport concerne les mouvements des aéronefs, mais aussi la génération de **trafic motorisé individuel**. Il nous paraît donc important que cela soit clairement mentionné dans la convention d'objectifs.

Les nuisances liées aux **turbulences** des avions devraient également être prises en compte.

Nous considérons par ailleurs que la Convention d'objectifs doit devenir un **instrument contraignant, mesurable et sous contrôle démocratique**.

Nous demandons donc :

- que la Convention d'objectifs soit **approuvée par le Grand Conseil** sous forme de résolution ;
- que la Convention d'objectifs intègre des **indicateurs** permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs visés.

L'exposé des motifs mentionne que la convention définit des « objectifs primordiaux pour tous les acteurs concernés, y compris le renforcement de la **collaboration avec les communes et les associations de riverains** ». Nous saluons cette volonté de collaboration et regrettons qu'elle ne soit pas explicitement mentionnée dans cet article.

Sur la base des éléments ci-dessous, nous proposons les amendements suivants à l'article 5 :

Art. 5A Convention d'objectifs (nouveau)

<sup>1</sup> Le Conseil d'État fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans.

<sup>2</sup> 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 et l'aménagement du territoire, et en limitant au maximum les nuisances dues au trafic aérien et terrestre générées par son activité, notamment le bruit, les turbulences, les pollutions atmosphériques (notamment NOx, PM 10 et PM 2,5) et ses impacts sur la santé des populations riveraines, l'environnement et l'aménagement du territoire. Les engagements de la Confédération et du canton en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone constituent le cadre de référence dans lequel doivent s'inscrire l'activité aéroportuaire.

<sup>3</sup> La convention d'objectifs fixe les modalités permettant d'assurer une étroite collaboration avec les communes riveraines et les associations de riverains.

<sup>4</sup> Le Conseil d'État adresse au Grand Conseil en vue de son approbation la convention d'objectifs. Le Grand Conseil se prononce sous forme de résolution dans un délai de 6 mois dès réception.

<sup>5</sup> La convention d'objectifs intègre des indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs fixés.

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

Le rappel du cadre légal contraignant du PSIA est non seulement superfétatoire (il est inutile de rappeler une exigence qui s'impose d'elle-même), mais est surtout inconséquent. En effet, la politique aéronautique suisse est obsolète, car basée sur un modèle de croissance continue, non seulement incompatible avec les objectifs climatiques, mais également irréaliste au vu de la saturation des infrastructures (ce que le rapport du Conseil fédéral reconnaît lui-même).

L'exposé des motifs mentionnant l'intérêt d'ancrer le PSIA dans la loi cantonale n'est par ailleurs pas cohérent par rapport à la hiérarchie des dispositions légales.

L'article 5A doit donc être supprimé.

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

Nous saluons le fait que la stratégie et le plan d'affaires soit soumis au Grand Conseil, répondant ainsi à l'objectif de contrôle démocratique souhaité par l'initiative.

La nouvelle teneur de l'article 23 rappelle que la Commission (CCAEPa, ex CCLNTA) est chargée de préavisier ces documents. Nous trouvons utile que cette mention figure déjà à l'article 18.

Nous proposons dès lors l'amendement suivant :

Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil et à la CCAEPa (nouveau)

<sup>1</sup> Au minimum tous les 5 ans, l'aéroport établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long termes. Le Conseil d'État, 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 et à la CCAEPa qui le préavisie.

<sup>2</sup> 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'évaluation des activités et l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires. ~~ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le PSIA.~~

#### **Art. 22 (nouvelle teneur)**

Nous saluons le fait que la Commission soit dorénavant considérée comme une commission officielle dépendante du Conseil d'État.

Nous comprenons le changement d'appellation de la Commission (Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire), pour autant que cela s'inscrive dans la perspective du rôle élargi qui doit être assigné à cette instance afin d'assurer une meilleure prise en compte de **toutes les dimensions de l'activité de l'aéroport dans son contexte urbain et dans une perspective de transition écologique**. La disparation de la notion de lutte contre les nuisances nous fait craindre que la Commission ne fasse la part belle aux nombreuses autres évolutions technologiques et commerciales de la plateforme aéroportuaire au détriment des enjeux liés aux politiques publiques qualifiées de « connexes ».

#### **Art. 23 nouvelle teneur**

Afin d'être exhaustifs sur les questions que traite la commission, nous suggérons d'y intégrer les impacts sur la santé de la population et de préciser que ses recommandations peuvent également d'adresser à l'exploitant de l'infrastructure.

Dès lors, nous proposons l'amendement suivant à l'alinéa 2 :

<sup>2</sup> Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux, sanitaires et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, les turbulences, la qualité de l'air et la desserte terrestre et formule tout avis et proposition utiles à l'exploitant de la plateforme, aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'au Conseil d'État.

#### **Art. 24 (nouvelle teneur)**

Compte tenu du rôle que joue l'aéroport pour la région du Grand Genève, il nous paraît inutile de mentionner que la Commission s'occupe des avions survolant le canton. La mention d'utilisation de la plateforme est suffisante et ainsi n'exclut pas la France voisine, largement impactée par l'activité aéroportuaire.

Nous proposons donc la rédaction suivante :

<sup>1</sup> 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 la région, le canton.

#### **Art. 25 (nouvelle teneur)**

Nous saluons l'intégration des communes riveraines genevoises et françaises, des représentants des associations de protection de l'environnement et des associations des riverains. Toutefois, nous ne comprenons pas l'absence de représentants des communes vaudoises riveraines et vous proposons de les inclure dans la liste.

Par ailleurs, nous suggérons qu'en l'absence du Conseiller d'État, la commission soit présidée par un magistrat communal, au risque de ne voir que rarement le Conseiller d'État, sachant qu'il pourrait être remplacé par un de ses proches cadres.

Enfin, compte tenu de la vocation régionale de l'aéroport, nous suggérons également qu'il soit mentionné que les associations mentionnées aux lettres e) et f) peuvent être suisses ou françaises.

Dès lors nos amendements sont les suivants :

Art. 25 (nouvelle teneur)

<sup>1</sup> La commission consultative se compose :

- a) du conseiller d'État 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) d'un représentant du district de Nyon ;
- f) de 2 représentants des associations suisses et françaises de protection de l'environnement ;
- g) de 2 représentants des associations suisses et françaises des riverains de la plateforme aéroportuaire ;
- h) d'un représentant des associations économiques ;
- i) d'un représentant des services de la navigation aérienne ;
- j) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire ;
- k) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne) ;
- l) d'un représentant de l'aviation générale ;
- m) d'un architecte ou ingénieur acousticien.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> La commission est présidée par le Conseiller d'État en charge de l'établissement. La commission désigne au sein des représentants des communes son vice-président.

### **Autres modifications**

Enfin, conformément à la demande de l'ACG, nous proposons que l'art. 7 de la loi sur l'Aéroport international de Genève soit modifié afin que le Conseil d'administration intègre parmi ses membres un·e représentant·e d'une commune genevoise siégeant au sein du Comité directeur de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG (ATCR-AIG), à désigner par l'ACG.

### **Conclusion**

L'article constitutionnel 191A instauré suite à l'acceptation par le peuple de l'IN 163 fixe une mission claire à l'État de Genève qui est de « prendre toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien ». Cette mission exige des autorités cantonales non seulement une traduction légale à la hauteur des attentes des

PL – 12879

6

citoyen-nes, mais également un engagement à œuvrer auprès de la Confédération pour faire évoluer la politique aéronautique suisse.

Au vu de récentes prises de position du Conseil d'État, nous avons des doutes quant à sa réelle volonté d'assumer son rôle. En effet, en réponse à une interpellation de notre association, le Conseil d'État nous a répondu (courrier du 17 mars 2021) qu'il considérait les acquis de la fiche PSIA adaptés du point de vue de la protection de l'environnement. Ceci alors que cette fiche entérine des dépassements importants des valeurs limites de pollution sonore et atmosphérique et que le cadre de référence qu'elle pose est en totale contradiction avec les engagements climatiques du canton et de la Confédération.

Face aux défis qui nous attendent, le présent projet de loi constitue une opportunité majeure pour traduire la volonté populaire dans un cadre légal qui ne doit laisser place à aucune ambiguïté sur l'engagement du canton à mieux cadrer une infrastructure qui doit continuer à contribuer au rayonnement de Genève, sans sacrifier les populations riveraines.

En vous remerciant d'avance de l'intérêt que vous porterez à notre courrier, nous vous adressons, Monsieur le Président, nos salutations distinguées.



Au nom de l'Exécutif  
Dominique NOVELLE  
Maire

<p><b>PL 12879</b> du Conseil d'Etat</p>	<p><b>Art. 2</b> Mission → Pas de modification proposée</p> <p>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.</p> <p>2 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.</p> <p>3 Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.</p>	<p><b>PL</b> tel qu'il ressort du deuxième débat (en vert, les amendements votés)</p> <p><b>Art. 2</b> Mission</p> <p>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.</p> <p>2 Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.</p> <p>3 Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.</p>	<p><b>Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau)</b></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</p>
<p>Propositions suite aux discussions avec les partenaires (en jaune les amendements "compromis")</p>	<p><b>Art. 2</b> Mission (nouveau teneur)</p> <p>1 L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations dans le respect du droit supérieur et notamment du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, en considérant sa situation urbaine et en offrant, de manière efficiente, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs.</p> <p>2 Son activité doit concourir au développement de la vie économique, en priorité de la Genève internationale et des entreprises établies dans la région, ainsi que de la vie sociale et culturelle.</p> <p>3 Dans toute son activité, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement et veille à diminuer les nuisances dues au trafic aérien, en particulier le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>4 Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.</p>	<p><b>Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau)</b></p> <p>1 Dans le cadre de sa mission définie à l'article 2, le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans, dans le respect du droit supérieur.</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 en respectant les objectifs des politiques publiques connexes cantonales et</p>	

du territoire.	du territoire.	<p>fédérales, notamment la protection de l'environnement et du climat, de la santé et de l'emploi ainsi que l'aménagement du territoire.</p> <p>3 La Convention d'objectifs définit 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 précise les indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et l'atteinte des objectifs.</p> <p>4 La Convention d'objectifs définit les mesures adéquates en vue de limiter après 22h:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les mouvements qui n'utilisent pas des avions de dernière génération aux meilleures performances acoustiques,</li> <li>- les mouvements de courte distance pour lesquels existent des modes alternatifs de déplacement.</li> </ul> <p>5 Le Conseil d'Etat veille à la mise en œuvre de ces mesures.</p> <p>6 La Convention d'objectifs fixe les modalités permettant d'assurer une collaboration étroite avec les communes.</p> <p>7 Dans un rapport annuel au Grand Conseil, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la Convention d'objectifs.</p>
<p><b>Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)</b> L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après : PSIA) adopté par le Conseil fédéral, tant sur le plan conceptuel général à tous les</p>	<p><b>Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)</b> L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après : PSIA) adopté par le Conseil fédéral, tant sur le plan conceptuel général à tous les</p>	<p>Supprimé</p>



aéroports, que sur le plan opérationnel qui lui est propre.		
		<p><b>Art. 5A Desserte aérienne</b></p> <p>1 L'établissement fournit chaque année au Conseil d'Etat les données relatives à la desserte aérienne, permettant une classification des vols pour chaque tranche horaire pertinentes incluant notamment les destinations finales, les horaires, les compagnies aériennes, les types et classes d'avions utilisés.</p> <p>2 Dans son rapport annuel au Grand Conseil, le Conseil d'Etat analyse cette desserte aérienne et son impact compte tenu des politiques publiques connexes citées à l'art. 5 al. 2.</p>
<p><b>Art. 7 Conseil d'administration</b></p> <p>Pas de modification proposée</p>	<p><b>Art. 7 Conseil d'administration (nouvelle teneur)</b></p> <p>L'établissement est géré, en conformité avec la concession fédérale, par un conseil d'administration formé de :</p> <p>a) 1 membre de chaque parti représenté au Grand Conseil, désigné par ce dernier;</p> <p>b) 5 membres désignés par le Conseil d'Etat;</p> <p>c) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune du Grand-Saconnex;</p> <p>d) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune de Meyrin;</p> <p>e) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition de la Conférence des chefs de départements de l'économie publique de la Suisse occidentale;</p>	<p><b>Art. 7 Conseil d'administration (nouvelle teneur)</b></p> <p>L'établissement est géré, en conformité avec la concession fédérale, par un conseil d'administration formé de :</p> <p>a) 1 membre de chaque parti représenté au Grand Conseil, désigné par ce dernier;</p> <p>b) 5 membres désignés par le Conseil d'Etat;</p> <p>c) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune du Grand-Saconnex;</p> <p>d) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune de Meyrin;</p> <p>e) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition de la Conférence des chefs de départements de l'économie publique de la Suisse occidentale;</p>

<p>f) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition des Conseils départementaux des départements français limitrophes;</p> <p>g) 3 membres élus par le personnel de l'établissement.</p> <p>h) 2 membres désignés en leur sein par les Conseils administratifs de 2 communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, désignées par le Conseil d'Etat.</p>	<p>f) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition des Conseils départementaux français limitrophes;</p> <p>g) 3 membres élus par le personnel de l'établissement.</p> <p>h) 2 membres désignés en leur sein par les Conseils administratifs de 2 communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, désignées par le Conseil d'Etat.</p>	<p><b>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)</b></p> <p>1 Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long terme. 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.</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 PSA.</p>
<p>f) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition des Conseils départementaux des départements français limitrophes;</p> <p>g) 3 membres élus par le personnel de l'établissement.</p> <p>h) 2 membres désignés en leur sein par les Conseils administratifs de 2 communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, désignées par le Conseil d'Etat.</p>	<p><b>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)</b></p> <p>1 Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long terme. 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.</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 PSA.</p> <p>3 Les deux documents visés à l'alinéa 1 explicitent en outre les mesures que prévoit l'établissement pour satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites</p>	<p><b>Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)</b></p> <p>1 Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen et long terme. 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.</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 PSA.</p> <p>3 Les deux documents visés à l'alinéa 1 explicitent en outre les mesures que prévoit l'établissement pour satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites</p>

	<p>par son activité, en prenant en compte son infrastructure au sol, le trafic aéroportuaire et le trafic routier dans les communes riveraines.</p>	<p>par son activité, en prenant en compte son infrastructure au sol, le trafic aéroportuaire et le trafic routier dans les communes riveraines.</p> <p>4 Dans son rapport annuel au Grand Conseil défini à l'article 5, le Conseil d'Etat rend compte de la mise en œuvre de la stratégie.</p>
<p><b>Art. 22, al. 1 (nouveau teneur) et al. 2 (nouveau)</b></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 dépendant 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><b>Art. 22, al. 1 (nouveau teneur) et al. 2 (nouveau)</b></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 dépendant 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><b>Art. 22, al. 1 (nouveau teneur) et al. 2 (nouveau)</b></p> <p>1 Il est institué une commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire dans le cadre de sa mission définie à l'art. 2 (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendant 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><b>Art. 23 (nouveau teneur)</b></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 Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux et territoriaux liées à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, la qualité de</p>	<p><b>Art. 23 (nouveau teneur)</b></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 Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, la qualité de</p>	<p><b>Art. 23 (nouveau teneur)</b></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 Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, et formule tout avis et</p>

<p>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 francosuisse 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 Elle prévoie la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long terme, visé à l'article 18 de la présente loi, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte.</p>	<p>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 francosuisse 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 Elle prévoie la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long terme, visé à l'article 18 de la présente loi, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte, de même qu'au Conseil d'administration pour information.</p>	<p>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 francosuisse 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 Elle prévoie la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long terme, visé à l'article 18 de la présente loi, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte, de même qu'au Conseil d'administration pour information.</p>
<p><b>Art. 24 al. 1 (nouvelle numérotation et nouveau teneur), al. 2 et 3 (nouveaux)</b></p> <p>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.</p> <p>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 PSIA et de la convention d'objectifs.</p> <p>3 Deux fois par an, la commission consultative</p>	<p><b>Art. 24 Lutte contre le bruit</b></p> <p>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 <b>ou l'espace du Grand Genève</b>.</p> <p>2 La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en juin, 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 PSIA et de la convention d'objectifs.</p> <p>3 Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de</p>	<p><b>Art. 24 Lutte contre le bruit</b></p> <p>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 ou l'espace du Grand Genève.</p> <p>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 PSIA et de la convention d'objectifs.</p> <p>3 Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de</p>

<p>est informée par l'établissement du nombre de créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination Switzerland, sous réserve de changements ultérieurs</p> <p><b>Pas de proposition</b></p>	<p>créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination, sous réserve de changements ultérieurs</p>	<p>créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination, sous réserve de changements ultérieurs</p>
<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>	<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>	<p><b>Art. 24 A Lutte contre les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre (nouveau)</b></p> <p>La commission consultative peut donner un avis sur toute question concernant les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité de la plateforme aéroportuaire et pour lesquelles l'Etablissement peut avoir une influence. Elle est informée d'éventuels dépassements des valeurs limites légales en matière de pollutions atmosphériques liées à la plateforme aéroportuaire et des mesures prises par l'établissement dans le cadre de la stratégie de limitation de nuisances.</p>
<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>	<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>	<p><b>Art. 25 al. 1 et al. 2 (nouvelle teneur, l'al. 2 ancien devenant l'al. 4) et al. 3 (nouveau)</b></p> <p>1 La commission consultative se compose :</p> <p>a) du conseiller d'Etat chargé de l'Aéroport international de Genève, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui;</p> <p>b) de six 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 deux représentants des communes</p>

<p>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 deux représentants des associations de protection de l'environnement;</p> <p>f) de deux représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire;</p> <p>g) d'un représentant des associations économiques;</p> <p>h) du 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>l) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p> <p>2 Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voie 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'Aéroport international de Genève 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 l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur</p>	<p>françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex;</p> <p>d) de deux représentants des associations de protection de l'environnement;</p> <p>e) de deux représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire;</p> <p>f) d'un représentant des associations économiques;</p> <p>g) du représentant des services de la navigation aérienne;</p> <p>h) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire;</p> <p>i) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne);</p> <p>j) d'un représentant de l'aviation générale;</p> <p>k) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p> <p>2 Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voie 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'Aéroport international de Genève 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 l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur</p>	<p>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 deux représentants des associations de protection de l'environnement;</p> <p>f) de deux représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire;</p> <p>g) d'un représentant des associations économiques;</p> <p>h) du 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>l) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p> <p>2 Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voie 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'Aéroport</p>
---	---	--

<p>international de Genève 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 l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>	<p>proposition des organismes et associations intéressées</p>	<p>international de Genève 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 l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>
<p><b>Art. 43 Disposition transitoire (nouveau)</b> 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><b>Art. 43 Disposition transitoire (nouveau)</b> 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><b>Art. 43 Disposition transitoire (nouveau)</b> 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>