

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la résolution du 14 novembre 2017 de M^{me} Marjorie de Chastonay et M. Alfonso Gomez: «Donnons un cadre au développement de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030».

Rapport de M. Ulrich Jotterand.

Cette résolution a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance du 14 novembre 2018. La commission, sous la présidence de M. Eric Bertinat, l'a étudiée le 5 novembre 2019. Le rapporteur remercie le procès-verbaliste, M. Christophe Vuilleumier, pour la qualité des notes de séance.

PROJET DE RÉSOLUTION

Considérant:

- l'article 74, alinéa 1, de la Constitution fédérale qui prévoit que «la Confédération légifère sur la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes» et son alinéa 2 qui précise qu'«elle veille à prévenir ces atteintes. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent.»;
- l'article 19 de la Constitution genevoise stipulant que «toute personne a le droit de vivre dans un environnement sain»;
- que l'aéroport de Genève est un aéroport urbain devant limiter ses vols pour assurer le bien-être et protéger la santé des habitant-e-s qui vivent sur le territoire genevois;
- que l'aéroport de Genève provoque des nuisances importantes telles que le bruit, la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, très nocives pour la planète en général, mais aussi en particulier pour les Genevoises et Genevois;
- que l'aéroport de Genève provoque des nuisances sonores qui empêchent la construction de nombreux logements et qui, de facto, reportent sur la ville de Genève un certain nombre de personnes à la recherche d'un logement;
- que le nombre de passagères et passagers a plus que doublé ces dix dernières années;
- que, dans le cadre de l'adoption par la Confédération de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Genève,

235 000 mouvements annuels sont estimés à l’horizon 2030 (+60% par rapport à 2015);

- la fréquentation de l’aéroport augmenterait ainsi de plus de 10 millions de passagers par rapport à la fréquentation actuelle, entraînant une hausse considérable des mouvements d’avions et donc de nuisances pour les Genevoises et Genevois;
- que la Suisse s’est engagée, aux côtés de 194 nations en décembre 2015 à Paris, à contenir le réchauffement climatique à 2°C au maximum, et à viser les 1,5°C;
- que la nouvelle loi sur le CO₂, en cours d’élaboration, vise à mettre en œuvre l’accord de Paris, soit la réduction de moitié par rapport à 1990 des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse d’ici à 2030;
- que le gouvernement genevois, dans ses objectifs pour le secteur aéroportuaire, a élaboré un plan climat cantonal qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d’ici à 2030 par rapport à 1990 et d’anticiper les effets des changements climatiques sur le territoire cantonal;
- que les nuisances sonores découlant de cette activité sont trop sous-estimées, ne permettant pas de garantir la santé de la population;
- que la santé économique du bassin genevois n’est pas directement liée à une forte croissance du nombre de vols;
- que des conditions de travail acceptables ne sont pas garanties à l’aéroport, avec des conflits sociaux récurrents (course à la productivité, demande de flexibilisation extrême des horaires de travail, baisse des salaires, etc.);
- que, selon une analyse de l’association Noé21, les coûts climatiques s’élèvent à 202 millions de francs annuels pour le trafic aérien à Genève, dont une partie importante est aujourd’hui supportée par les finances publiques, de même que les coûts en matière de santé publique, de protection de l’environnement ou en lien avec l’aménagement du territoire, résultant de l’activité de cette structure;

Par ces motifs, le Conseil municipal de la Ville de Genève invite le Conseil administratif:

- à s’adresser au Conseil d’Etat pour qu’il calcule les coûts externes d’une infrastructure aéroportuaire de 25 millions de passagères et passagers annuels (en termes de santé publique, d’adaptation au changement climatique, de manque à gagner pour les commerces de proximité, d’aménagement du territoire, etc.);
- à demander au Conseil d’Etat qu’il mette en œuvre les revendications suivantes (notamment en relayant le cas échéant ses revendications par l’entremise de ses représentant-e-s au sein du Conseil d’administration de l’aéroport):

- présenter à la Confédération plusieurs scénarios de planification du développement de l’aéroport avant l’adoption de la fiche PSIA, qui intégreront les conséquences des coûts externes de l’aéroport;
- se positionner pour un limite du nombre de vols quotidiens afin de préserver la santé de la population et le climat;
- garantir une limitation stricte des vols nocturnes (de 22 h à 23 h 59) et un respect strict de la période de repos (minuit-6 h);
- défendre des conditions de travail dignes et un dialogue constructif avec les représentant-e-s du personnel dans le périmètre de l’aéroport.

Séance du 5 novembre 2019

Audition de M. Alfonso Gomez, auteur

M. Gomez déclare que cette résolution date de novembre 2017. Elle a été présentée à l’ensemble des communes, non seulement aux riveraines de l’aéroport, mais également à celles du reste du canton. En effet, l’aéroport concerne l’ensemble du canton en raison de ses impacts multiples. Cet aéroport semble sans pilote, et les informations qui en émanent sont particulièrement rares. Cette résolution demande au Conseil administratif de s’adresser au Conseil d’Etat afin que ce dernier mette en œuvre une série de revendications, soit la limitation du nombre de vols quotidiens, une limite des vols nocturnes, ainsi que plus de transparence sur les différents développements envisagés au sein de l’aéroport. Ce sujet concerne l’ensemble des Genevois et, en premier lieu, la Ville de Genève, notamment sous l’angle environnemental.

Questions et réponses

Une commissaire se demande si la limitation du nombre de vols par nuit sera proposée après l’étude. Elle rappelle qu’il y a déjà 25 millions de passagers. M. Gomez répond qu’il y a 180 000 mouvements par année, les prévisions étant de 230 000 d’ici à 2030. Les initiatives qui ont été déposées demandent des études, et il regrette que seuls les bienfaits de l’aéroport soient généralement évoqués mais jamais les impacts négatifs et notamment sanitaires. La commissaire veut savoir si certains autres aéroports ont déjà établi des limitations. M. Gomez répond que le projet d’aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui n’a pas vu le jour, est sans doute l’exemple le plus connu. Toutes les villes qui prévoient des développements de leur aéroport connaissent des manifestations. Le problème le plus important est sans doute celui du fret alors que ce dernier pourrait être transporté en train.

Un commissaire demande s’il est utile et exemplaire qu’un seul aéroport prenne des mesures drastiques. Aller dans ce sens ne risque-t-il pas de condam-

ner le développement de Genève? Il estime que cette résolution est un constat d'échec du contrôle démocratique exercé par le Canton sur le conseil d'administration de l'Aéroport. M. Gomez répond que la question concrète relève de la compétition entre les aéroports de Cointrin et de Lyon, mais les relations entre ces deux entités ne sont pas évidentes pour le moment. Les populations revendiquent, à travers le monde, une diminution de ce moyen de transport. Par ailleurs, le modèle économique du transport aérien pour les petites distances est dépassé non seulement pour des raisons environnementales mais également en raison des nuisances sonores qui impactent les villes. M. Gomez ne sait pas comment fonctionne le conseil d'administration de l'Aéroport et il est heureux que les partis politiques puissent y siéger. Cependant les décisions importantes sont surtout prises par le Conseil d'Etat et le conseiller d'Etat en charge. Il faudrait surtout donner plus de pouvoir au conseil d'administration.

Le président déclare que ce problème est commun à tous les conseils d'administration puisque leurs membres sont généralement tenus au secret de fonction. Il se demande ensuite quelle est la réponse attendue à la première invite. Il s'interroge également, à l'égard des commerces de proximité, où cette proximité commence en fin de compte. M. Gomez répond qu'il faut savoir que la consommation de kérosène est une cause importante des émissions de CO₂. Et cette consommation a augmenté de 75% entre 2002 et 2016. Durant cette même période, le total des passagers a doublé et les effets de serre ont considérablement augmenté. Le lien est donc évident; mais c'est l'ensemble des aéroports dans le monde dont il est question. Il remarque que l'impact de l'exemple revêt une véritable importance. Le président observe qu'il se concentre sur l'effet de serre. M. Gomez acquiesce, mais il note qu'il faut une batterie de moyens pour lutter contre le réchauffement climatique. La question de la proximité relève en fin de compte de chacun.

Un commissaire déclare que les nouveaux avions polluent moins que les modèles plus anciens. Il ajoute que déplacer le fret vers le ferroviaire serait sans doute une bonne idée. Cela étant, comment pallier les pertes économiques du canton si le fonctionnement de l'aéroport est limité? M. Gomez répond que l'initiative ne demande pas de diminuer le trafic de l'aéroport, mais de ne pas accepter les plans de croissance. Il n'y a donc pas de perte d'argent. Les nouveaux avions sont certes moins polluants, mais le problème relève de leur nombre. L'idée est de limiter les activités de l'aéroport à l'existant.

Une commissaire déclare avoir entendu le directeur de l'Aéroport en tant que députée, et elle mentionne que les carburants des avions sont parmi les plus propres en raison de la délicatesse des moteurs. Elle évoque ensuite la résolution et la norme PSIA à laquelle il est fait référence. Elle a été adoptée par la Confédération en 2018. Elle pense dès lors que la résolution est obsolète. M. Gomez déclare que cette norme suppose une extension du nombre de vols et des horaires

ainsi qu'une augmentation des infrastructures d'ici à 2030. La problématique demeure puisqu'il est question de connaître précisément les impacts.

Le président déclare que la résolution se base sur la norme PSIA qui a déjà été adoptée. Donc le volant de manœuvre de la résolution est largement réduit. M. Gomez répond qu'il est possible d'étudier les impacts en lien avec la nouvelle fiche. Que la fiche soit ancienne ou nouvelle, peu importe puisque les impacts de l'aéroport demeurent inconnus. Le président remarque qu'il serait prêt à modifier la seconde invite. Mais il serait nécessaire d'entendre un responsable de ces normes PSIA.

Un commissaire évoque la première invite et regrette que la demande qui est adressée au Conseil d'État ne concerne que les coûts et pas les coûts/bénéfices. Il se demande si des études ont été menées à l'égard des impacts d'aéroports existants. M. Gomez l'ignore. Il signale que la littérature est bien suffisante pour illustrer les avantages de l'aéroport. Le commissaire déclare toutefois qu'il peut y avoir des biais méthodologiques si l'on compare différentes études, alors qu'une même étude peut être plus intéressante du fait de sa complétude et de son homogénéité méthodologique.

Un commissaire déclare qu'il existe une étude socio-économique sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse qui date de 2017.

Une commissaire demande s'il existe des études sanitaires menées en Suisse en lien avec les aéroports. Elle évoque ensuite Zurich et demande si des informations ont été publiées après les réactions de la population. M. Gomez l'ignore. Il sait qu'il y a eu une forte réaction à Zurich lorsque l'aéroport s'est développé. Il ajoute qu'il existe des études menées par Noé 21, mais il ne connaît pas d'autres analyses.

Un commissaire se demande si M^{me} de Chastonay n'a pas déposé ce texte sous la forme de motion au Grand Conseil puisqu'elle est signataire de cette résolution. M. Gomez répond qu'une motion avait été déposée devant le Grand Conseil avant la rédaction de la résolution.

Le président demande quelle a été la réponse donnée par le parlement. M. Gomez répond que la motion a été refusée, mais ce refus a été le fondement de l'initiative qui a ensuite été déposée.

Une commissaire signale que les sollicitations du Grand Conseil demandant au Conseil d'État de s'adresser à Berne restent en règle générale lettre morte.

Le président déclare que Genève est soumis à une augmentation de population incessante et il pense que l'aéroport ne peut que se développer. Il se demande dès lors pourquoi les Verts n'envisagent pas de reporter une partie de la charge sur les aéroports voisins, comme Annecy et Lyon. Il observe en outre que les passa-

gers qui viennent prendre l'avion à Genève constituent un trafic sur les routes qui n'apporte rien au canton et à la Ville de Genève. M. Gomez répond que son parti ne souhaite pas développer des nuisances chez les voisins de Genève. Il déclare ensuite que la question fiscale est étroitement liée à celle de la croissance, et les entreprises qui vont venir s'installer généreront inévitablement une augmentation du fret. Il espère en l'occurrence que ces entreprises favoriseront le transport ferroviaire.

Un commissaire déclare avoir constaté que les passagers français payaient leurs déplacements moins cher que les Suisses et il se demande s'il ne serait pas possible de faire payer à ces personnes des taxes aéroportuaires supplémentaires. M. Gomez déclare que la fixation du prix est complexe, mais les taxes d'aéroport sont les mêmes pour tous. Il est évident qu'il faut augmenter la taxe d'aéroport.

Le président fait voter la demande d'audition de la direction de l'Aéroport formulée par un commissaire.

L'audition est refusée par 12 non (3 PLR, 1 PDC, 1 UDC, 1 Ve, 4 S, 2 EàG) contre 2 oui (MCG).

Vote

Le président passe au vote de la résolution R-217, qui est refusée par 7 non (2 MCG, 3 PLR, 1 PDC, 1 UDC) contre 7 oui (1 Ve, 4 S, 2 EàG).