



Audition devant la commission de l'économie du Grand Conseil

lundi 20 novembre 2017

IN 163 «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport»

Notre Union vous remercie de l'entendre sur cette initiative, qui retient toute son attention.

L'initiative qui est soumise à votre analyse répond sans conteste à une certaine préoccupation de la part de la population, notamment riveraine de l'Aéroport.

Permettez-nous dans un premier temps de commenter le nouvel article tel que proposé. Le texte nous interpelle dès la lecture de son titre: «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport». Ce dernier nous aurait-il échappé? Serait-il passé en mains étrangères, comme l'aurait été un club de foot? Non, il n'en est rien assurément. Il reste la propriété de l'Etat de Genève, et son Conseil d'administration, de 20 membres tout de même, fait la part belle aux représentants des partis représentés au Grand Conseil et aux communes et régions riveraines. Cet intitulé est donc trompeur.

Le premier alinéa indique que «L'Aéroport international de Genève est un établissement de droit public.» Une situation semblable à aujourd'hui, puisque l'AIG est déjà un établissement de droit public. A la petite différence près qu'il est aujourd'hui également autonome, ainsi que le confirme la loi sur l'aéroport.

Cette formulation constitutionnelle instille un doute quant à la nature de l'institution et de sa marge de manœuvre opérationnelle. L'autonomie dont jouit aujourd'hui l'AIG permet d'avoir les coudées suffisamment franches pour une gestion moderne et adaptée aux règles qui prévalent dans ce secteur très concurrentiel. Un aéroport n'est pas une entreprise comme une autre. Il est l'un des instruments de la compétitivité d'une région et participe dans le cas présent très fortement au rayonnement international de notre canton. Il répond également à des règles et standards internationaux qui évoluent rapidement, et doit par ailleurs respecter le cadre légal national, défini par la Constitution fédérale, la loi sur l'aviation et les dispositions de la concession accordée par la Confédération à l'AIG. Sa gestion doit se mener avec rapidité, réactivité, compétence et professionnalisme, en parfaite connaissance des règles qui s'appliquent au domaine aéronautique. Si quelqu'un a à gagner d'un alourdissement de la gouvernance et d'un inévitable ralentissement des décisions qu'une gestion non autonome de l'aéroport engendrerait, ce ne sont certainement pas les Genevois, comme semble l'affirmer le titre de l'initiative. Mais bien les concurrents de notre aéroport, au premier rang desquels ceux de Zurich, Bâle et Lyon.

Les deuxième et troisième alinéas sont consacrés à la recherche de *l'équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement*» et aux mesures adéquates que prend le Conseil d'Etat pour limiter les nuisances. Notre Union peut parfaitement adhérer à la recherche de l'équilibre entre les différents éléments mentionnés dans le paragraphe. Elle note à ce propos que l'AIG lui-même semble en accord avec cet objectif, puisqu'il a fourni d'importants efforts pour limiter les nuisances à la population et à l'environnement ces dernières années. Par ailleurs, la fiche PSIA pour Genève, la première du genre pour notre canton, vient d'être présentée par l'OFAC et le canton et va faire l'objet d'une enquête publique jusqu'au début de l'année prochaine. Cette fiche reprend les préoccupations des initiants sur les effets collatéraux de l'activité aéronautique et y répond de manière concrète, pertinente et adaptée au dynamisme de notre canton. Pour reprendre les mots d'Antonio Hodgers, que l'on ne peut a priori pas soupçonner d'un amour immodéré pour les avions, cette fiche *«permet de réconcilier le développement de l'aéroport avec des objectifs environnementaux tout en respectant le besoin légitime de protection des populations riveraines»*. Notre Union s'interroge toutefois sur la portée du troisième alinéa, qui parle de toutes les mesures à prendre pour limiter les nuisances. Qu'entend-on exactement par cette formulation ? Il n'est jamais fait référence au principe de proportionnalité. Une interdiction de vols, voire une fermeture de l'aéroport pourraient donc être considérées comme des mesures adéquates.

Enfin, le dernier alinéa relève que *«L'Aéroport international de Genève rend compte aux autorités cantonales et communales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés puis mis en oeuvre 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. Cet objectif est déjà atteint.*

Tout d'abord, il convient de rappeler que le Conseil d'administration de l'Aéroport est composé de 20 membres. Plus de la majorité des membres représente les partis et les régions riveraines. Cela donne certains gages quant à représentativité et à la prise en compte des différents intérêts. Ensuite, il rend compte au Conseil d'Etat, qui est-il utile de le souligner est le représentant élu de la population, sur toute une série de problématiques (nuisances, horaires, tarifs ou encore mesures d'insonorisation), lesquelles sont d'une manière générale contenue dans une convention d'objectifs conclue entre l'AIG et l'Etat. Ce même Conseil d'Etat rend un rapport qui est soumis au Grand Conseil. On comprend donc difficilement ce que l'alinéa proposé pourrait apporter. Par ailleurs, toute velléité d'extension foncière est soumise à la validation du Grand Conseil. On le voit donc, c'est une autonomie tout à fait cadrée et maîtrisée que celle de notre Aéroport. Le problème, dans le cas présent, est que l'initiative impose la soumission et l'approbation d'un rapport au Grand Conseil. En quoi ce



rapport permettrait-il un meilleur contrôle? Cela contribuerait simplement à politiser les débats et à interférer dans la politique menée par l'AIG et son Conseil, a priori plus au fait des réalités propres à ce domaine, et à alourdir et ralentir les décisions. Un véritable autogoal pour l'AIG et notre canton.

En conclusion, notre Union constate que cette initiative est en partie inutile, dans la mesure où certaines dispositions sont déjà respectées. Certains y verront sans doute une manière de cautionner le texte, dans la mesure où «si ça ne change rien, alors pourquoi la refuser». A notre sens, il n'est pas utile de charger la Constitution genevoise de dispositions qui figurent déjà dans des lois ou d'autres textes, et qui sont par ailleurs respectées. En outre, elle est en partie nuisible, dans la mesure où elle fait peser un gros doute sur l'autonomie de gestion de notre aéroport. Or, celui-ci doit pouvoir continuer à être géré avec rapidité, connaissance du contexte international (lois et règles de la concurrence) et du cadre fédéral dans lequel il évolue, et professionnalisme. Le texte affaiblit considérablement la marge de manœuvre de l'aéroport dans sa gestion au quotidien. Il fait peser un risque sur cette infrastructure majeure pour notre région.

Les doléances des riverains ne doivent certes pas être ignorées. Nous ne saurions occulter le fait que la fréquentation de l'AIG a doublé ses dernières années et qu'elle est appelée à continuer à progresser, même s'il paraît aussi évident que l'exiguïté du territoire mettra une limite naturelle à ce développement. Mais ces doléances sont précisément prise en compte tant par le Conseil d'Etat que par l'Aéroport qui mettent en place des mesures pour limiter les nuisances. La nouvelle fiche PSIA est une nouvelle démonstration de la volonté des autorités de mener une politique active et novatrice dans ce domaine. Pour rappel, Genève est un canton-ville d'environ 500'000 habitants. Son rayonnement va bien au-delà de ce qu'une petite ville de cette taille permet habituellement d'espérer. Il participe largement à la prospérité du canton et partant au bien-être de ses habitants. La croissance de notre canton et son caractère international sont indissociables de la présence et du développement de son aéroport.

Notre Union peut par ailleurs apporter son expérience de partenaire social, dans le cadre de ses relations avec l'AIG. Les questions de conditions de travail sur site traitées par les partenaires sociaux ont été discutées en parfaite collaboration avec la direction de l'AIG, sans politisation outrancière, avec pragmatisme et intelligence. Soit avec un état d'esprit positif, qui tranche clairement avec l'esprit de défiance que véhicule l'initiative. Ne nous leurrions pas : les premières victimes d'un affaiblissement de l'AIG seront les Genevois eux-mêmes et plus largement les habitants de la région. L'augmentation de la fréquentation témoigne en effet du succès de l'aéroport auprès de la population. L'aéroport est par ailleurs demandeur de très importants travaux qui alimentent les carnets de commandes de très



nombreuses entreprises locales, lesquels fournissent emplois et places de formation et sont génératrices de recettes pour la collectivité. Ce facteur ne peut être négligé. Par conséquent, notre Union vous recommande de rejeter une initiative qui n'apporte aucune valeur ajoutée claire à la politique proactive de l'Etat et de l'AIG dans la lutte contre les nuisances, mais fait peser une incertitude néfaste sur la conduite de cette infrastructure majeure pour notre région et sa population.

Ivan Slatkine
Président de la FER Genève

Nicolas Rufener
Secrétaire général de la FM