



ASSOCIATION EN FAVEUR DE L'AÉROPORT DE GENÈVE

Rapport d'activités de l'Association en faveur de l'Aéroport de Genève (AGC) pour l'année 2019

L'Assemblée générale de l'AGC se tient traditionnellement chaque année à la fin du printemps. En 2020, pour la présentation des rapports d'activités et financier 2019, l'AG a été, dans un premier temps, repoussée au mois de novembre, pour être finalement annulée. Tout cela à cause du covid.

Le Comité a décidé que la présentation et l'adoption des rapports d'activités et financier 2019 se feront en même temps que ceux de 2020, soit lors de l'AG 2021.

Vous trouverez toutefois ci-dessous, pour votre information, un rapport d'activités pour l'année 2019.

Une année riche en actions

Pour l'AGC, l'année 2019 a surtout été marquée par la campagne contre l'initiative populaire IN 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève - Reprenons en main notre aéroport ».

Notre association a jugé cette IN excessive ; elle a estimé qu'elle comprenait des risques pour notre aéroport :

- mise en cause du statut autonome de l'aéroport ;
- contraintes de gestion rigidifiées (processus de décision rallongés et complexifiés ; politisation accrue) ;
- perte de compétitivité au profit notamment de l'aéroport de Lyon ;
- conséquences négatives rapides auprès de nombreux partenaires (compagnies aériennes par exemple).

A l'inverse, le contreprojet a été jugé parfaitement acceptable, permettant de tenir compte des revendications des riverains de la plateforme aéroportuaire. Il a été le fruit d'un long travail. Comme le rappelait à juste titre le président du Conseil d'État Antonio Hodgers dans les colonnes du journal de l'AGC Genève Cointrin Panorama : « Pendant trois ans, nous avons négocié avec la Confédération la construction de solutions novatrices et équilibrées. Notre travail a permis de rapprocher les besoins de l'aéroport avec des objectifs environnementaux tout en respectant les demandes légitimes de protection des riverains... ».

L'AGC estimait que voter l'IN 163 prônée par les verts, c'était donner une réponse très peu crédible pour l'avenir de notre aéroport. Pire ! En adoptant l'IN 163, le peuple Genevois s'engagerait dans une voie solitaire qui retarderait les objectifs de réduction de l'empreinte environnementale de l'aéroport.



ASSOCIATION EN FAVEUR DE L'AÉROPORT DE GENÈVE

Nos autorités cantonales ont multiplié les efforts vis-à-vis de Berne afin de consolider la place de la Genève internationale. Avec l'IN 163, elles devront gérer une situation kafkaïenne en expliquant à Berne qu'un texte constitutionnel oublie soigneusement de mentionner le poids des institutions internationales pour notre région. L'IN 163 passe en effet totalement sous silence la Genève internationale, alors que le contre-projet la mentionnait explicitement.

En finalité, une majorité de Genevois a accepté l'IN et rejeté le contre-projet. Le Comité de l'AGC a pris acte de ce résultat, mais le regrette. En effet, l'AGC estime que cette initiative est un leurre. Hélas, elle ne protégera pas davantage les riverains contre les nuisances par rapport à la situation actuelle. En outre, elle donne un très mauvais signal envoyé par Genève à la Berne fédérale qui est seule compétente en matière d'aviation (art. 87 de la Constitution fédérale). Un signal de méfiance, une « Genferrei » de plus au moment où l'Office fédéral de l'aviation civile est en phase finale d'une consultation qu'il a lancé concernant le nouveau « Règlement d'exploitation » de l'Aéroport de Genève. Donnant un signal de méfiance, le résultat du vote pourrait ralentir le processus de mise en place de ce nouveau Règlement. Ce dernier prévoit notamment un nouveau système de quotas pour les vols à l'horaire avant 22 h qui sont retardés et font effectivement mouvement au-delà de 22 h, afin de les limiter au maximum. Le système de « quota bruit » permettrait d'associer intelligemment les compagnies aux efforts déployés par l'Aéroport ; faute de quoi, les compagnies aériennes se verraient imposées de lourdes taxes.

Dans son contenu, l'initiative est inutile. Elle n'articule aucun plan d'action concret et engendrera en réalité exactement l'inverse des effets bénéfiques qu'elle veut afficher.

Dans le détail, à son article 1 elle dit que « L'Aéroport international de Genève est un établissement de droit public ». Pas besoin de loi d'application, puisque la loi cantonale (H 3 25) dit la même chose (article 1. Alinéa 1). A l'alinéa 2, la loi précise que « L'établissement est autonome et jouit de la plein personnalité juridique ». Donc rien de nouveau sous le soleil.

Les articles 2 et 3 de l'initiative se contentent d'aligner des principes comme des noix sur un bâton, sans préciser de mesures concrètes.

L'article 4 de l'initiative demande qu'un « rapport relatif aux actions entreprises et aux principaux objectifs à moyen et long terme » soit soumis « au Grand Conseil pour approbation ». Là, on enfonce une porte ouverte ; pas besoin non plus de loi d'application puisque que la loi cantonale actuelle dit déjà, à son article 38, qu'un « rapport de gestion annuel » soit remis au Conseil d'Etat qui lui-même présente un « projet de loi relatif » pour approbation par le Grand Conseil. Et ce rapport de gestion, toutes ces dernières années, comprenait un chapitre important sur la lutte contre les nuisances et le développement durable.

S'agissant de la « surveillance » de l'Aéroport, cette mission, en fonction de l'article 8 de la « Loi sur l'organisation des institutions de droit public », reste de la compétence du Conseil d'Etat. L'initiative acceptée ne change rien.

Concernant les préoccupations des riverains par rapports aux nuisances, deux éléments sont déjà en place. Le premier vient de la Confédération par le « Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique » (PSIA). Adopté par le Conseil fédéral en novembre 2018, il fixe notamment les conditions générales, d'exploitation, le territoire exposé au bruit et les principes en matière de compensation et

de remplacement écologiques. Le deuxième élément vient du Conseil d'Etat, c'est la « Convention d'objectifs ». Elle exige formellement une stabilisation des nuisances dans un premier temps et une diminution dans un deuxième temps.

Par le fait que la compétence en matière de trafic aérien revient strictement à la Confédération, le Comité de l'AGC relativise, finalement, le résultat du vote.

Part active dans la campagne

Le Comité de l'AGC a pris une part active dans la campagne. Le président de l'AGC a été invité à présenter et à s'exprimer par rapport à l'IN 163 dans diverses associations comme : le Groupement des agences de voyages de Genève, le Groupement des jeunes dirigeants d'entreprises ou encore Spedlogsuisse Romandie (l'association des transitaires). Plusieurs membres du Comité de l'AGC ont signé des lettres de lecteurs dans les journaux comme Le Temps et la Tribune de Genève. Des membres du Comité ont également participé à des débats sur les ondes des radios, notamment par la voie de son président dans l'émission Forum de la RTS.

Les réseaux sociaux ont également servi de support pour la communication dans le cadre de cette campagne contre l'IN 163. Notamment au travers du site internet et de la page Facebook de l'AGC pour lesquels plusieurs vidéos ont été réalisées ainsi que des témoignages de chefs d'entreprises, de politiciens ou de simples utilisateurs de l'aéroport.

L'AGC s'est bien sûr aussi appuyée sur son magazine bisannuel Genève Cointrin Panorama pour agir dans cette campagne, avec notamment, dans le No 106 de l'automne, l'ajout d'un cahier spécial relatif aux fausses et aux vraies affirmations concernant l'aéroport.

La campagne à proprement parlé a été orchestrée par la Chambre de commerce. L'AGC a été directement associée à cette campagne, notamment en amenant un cofinancement. D'autres associations y ont également pris une part active, comme le Fédération des entreprises romandes Genève, Spedlogsuisse Romandie ou le Groupement des jeunes dirigeants d'entreprises. A l'inverse, certaines organisations et certains secteurs de l'économie sont restés très discrets dans cette campagne. A noter les prises de position du Centre patronal et de la Chambre de commerce du canton de Vaud, ce qui démontre, si besoin était, que l'aéroport a une vocation qui dépasse largement les frontières du canton de Genève.

Visite de l'Aile Est

Dans le courant du printemps 2019, l'AGC a proposé à ses membres une visite du chantier de l'Aile Est. Il s'agit d'un nouveau bâtiment qui accueillera les avions gros-porteurs. Il viendra prolonger le terminal principal. L'Aile Est mesurera 520 mètres de long pour 20 mètres de large. Plus besoin de transport par bus, les positions 13 à 19 disposeront de leur propre porte d'embarquement et chaque avion pourra être traité au moyen de deux passerelles. En grande partie vitrée, la façade sera inclinée vers la piste comme pour saluer les avions. Quant à la toiture, elle sera entièrement recouverte de panneaux solaires qui viendront compléter les besoins en énergie.

Quelques 60 membres de l'association ont pris part à cette visite.



Aspects financiers

Les comptes 2019 de l'AGC font ressortir une perte de CHF 5'861 alors même que le budget prévoyait une perte de CHF 14'070.

Comme principal point à relever, l'AGC a cofinancé la campagne contre l'IN 163 pour un montant de CHF 20'000 ; du côté des produits, les cotisations des membres se sont légèrement contractées alors que les recettes de publicité du magazine Genève Cointrin Panorama ont été supérieures au budget pour un montant de CHF 4'800.

Les comptes ont été vérifiés par nos contrôleurs aux comptes en date du 6 octobre 2020. Leur rapport sera présenté lors de l'Assemblée générale en 2021.

Quant au montant des cotisations pour l'année 2021, il est rappelé que celles-ci avaient été votées lors de l'AG 2019, soit le maintien à CHF 50 pour les membres individuels et CHF 250 pour les membres collectifs.

JJ/PL – novembre 2020