

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 08 JUIN 2017 A CHEVRY**Présents :**

Mme Marie-France DUTOIR	Adjointe au Maire, Collex-Bossy
M. Daniel RAPHOZ	Maire, Ferney-Voltaire, Vice-président ATCR
M. Philippe BOSSY	Maire, Satigny
Mme Marie-France MUTILLOD	Conseillère communale, Genthod
M. Wolfgang HONEGGER	Maire, Genthod
M. Pierre-Alain TSCHUDI	Conseiller administratif, Meyrin
M. Xavier BEUCHAT	Adjoint au Maire, Chancy
M. Reynald HUGON	Adjoint au Maire, Chancy
M. Yvan ROCHAT	Maire, Vernier, Président ATCR
M. Nicolas PONTINELLI	Conseiller municipal, Cartigny
Mme Carine ZACH	Maire, Cartigny
M. Jean-François RAVOT	Maire, Chevry
M. Jean-Daniel VIRET	Conseiller administratif, Bellevue
M. Albert BOUGETTE	Adjoint au maire, urbanisme, St-Genis-Pouilly
M. Mike GERARD	Vice-Président ARAG
M. Jean-Louis PHILIPPIN	Conseiller communal, Mies
M. Marcos WEIL	Secrétariat technique ATCR-AIG

Excusés :

Mme Marie-Pierre BERTHIER	Maire de Nernier
M. René JEMMELY	Mairie d'Avusy
M. Dominique NOVELLE	Mairie d'Aire-la-Ville
M. Georges RYSER	Président de l'AFRAG
M. Gérard PRODUIT	Municipalité de Coppet
M. Etienne BLANC	Mairie de Divonne-les-Bains
M. Jean-Luc BIDAL	Mairie de Sciez
M. Cédric LAMBERT	Mairie de Versoix
M. Pierre DUCHÊNE	Mairie de Dardagny
M. Jean-François KUNG	Mairie d'Yvoire

Ordre du jour

1. Approbation du PV de l'AG du 27 juin 2016
 2. Adhésion de la commune de Pregny-Chambésy
 3. Informations sur les activités de l'ATCR-AIG (rapport d'activité 2016-2017)
 4. Election du Comité directeur et nomination d'un nouveau réviseur aux comptes
 5. Présentation des comptes 2016
 6. Rapport des réviseurs aux comptes
 7. Contribution de l'ATCR au fonctionnement de la CARPE (Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de l'environnement et de la population)
 8. Présentation et approbation du budget 2017 et fixation des cotisations 2017
 9. Présentation de l'initiative sur l'aéroport par M. J.-F. Bouvier (CARPE)
 10. Divers
-

M. J-F RAVOT, Maire de Chevry, souhaite la bienvenue aux membres et est heureux de les accueillir dans sa nouvelle mairie.

M. Y. ROCHAT souhaite la bienvenue et salue les représentants des associations de l'ARAG : M. Mike Gérard et de la CARPE : M. J.-F. Bouvier

1. PV de l'AG du 08 juin 2017

Le PV est approuvé avec remerciements à son auteur.

2. Adhésion de la commune de Pregny-Chambésy

L'adhésion est acceptée à l'unanimité.

3. Informations sur les activités de l'ATCR-AIG (rapport d'activités 2016-2017)

M. ROCHAT donne lecture du rapport d'activités qui a été préalablement distribué.

M. TSCHUDI donne des informations concernant CESAR (Coalition Environnement et Santé pour un transport Aérien Responsable), qui est une association qui fédère aussi bien des associations de niveau national que de niveau local. Son but est de faire du lobbying auprès des parlementaires. Elle se réunit au début de chaque session parlementaire à Berne. L'Assemblée constitutive aura lieu le 17 juin à Berne. Les membres de l'ATCR sont cordialement invités à participer à cette manifestation. Les frais de déplacement seront pris en charge par l'association.

4. Election du Comité directeur et nomination d'un nouveau réviseur aux comptes

Y. ROCHAT : le comité directeur actuel se représente dans la même configuration, soit : MM. Y. Rochat (Vernier), D. Raphoz (Ferney-Voltaire), Ph. Bossy (Satigny), P.-A. Tschudi (Meyrin), J.-F. Ravot (Chevry), E. Imobersteg (Prevessin-Moëns) et J.-L. Philippin (Terre Sainte).

L'Assemblée générale reconduit le comité directeur pour les 2 prochaines années.

Election du réviseur aux comptes :

Mme Olga GIVERNET ne souhaite pas reconduire sa fonction de réviseur aux comptes. Le Comité directeur la remercie pour le travail effectué.

M. Wolfgang HONEGGER, Maire de Genthod est élu.

5. Présentation des comptes 2016

M. Ph. BOSSY présente les comptes.

M. W. HONEGGER s'interroge sur la diminution des actifs.

M. Y. ROCHAT répond qu'il y a eu une participation au financement de l'EIS pour CHF 100'000.- en 2015 et 2016. Cela étant, il n'est pas raisonnable que l'ATCR thésaurise. Les cotisations doivent servir à financer des prestations utiles pour les membres de l'association.

Au vote, les comptes sont approuvés.

6. Rapport des réviseurs des comptes

En l'absence de Mme GIVERNET, M. WEIL donne lecture du courrier du réviseur aux comptes. Ceux-ci sont approuvés à l'unanimité.

7. Contribution de l'ATCR au fonctionnement de la CARPE (Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de l'environnement et de la population)

Le financement d'un poste de coordinateur permanent à 20 % représente un montant de CHF 25'000.- Le comité directeur propose de contribuer au financement de ce poste pour un montant de CHF 10'000.-/an.

M. J.-F. BOUVIER indique que les CHF 10'000.- permettront de financer un poste de permanent qui aura comme fonction de représenter la CARPE, de décharger Lisa Mazzone, d'alimenter le site internet, de professionnaliser l'association, de préparer l'argumentaire pour la votation sur l'initiative. Par ailleurs, il pense qu'il serait souhaitable de lancer une étude sur les coûts et les bénéfices du 16^e millionième passager. Il a l'intuition que cela coûte plus que cela ne rapporte. Le coût marginal est plus élevé.

M. W. HONEGGER se demande s'il y a assez de fonds pour alimenter la campagne concernant l'initiative sur l'aéroport.

M. Y. ROCHAT : l'ATCR n'a pas pris position sur l'initiative et est restée neutre. C'est en effet délicat pour les collectivités de se positionner lors de votations. C'est le travail de la CARPE de trouver des financements pour la campagne.

M. Mike GERARD : l'AIG fait le forcing en matière de communication. Il est donc important de se mobiliser.

M. Y. ROCHAT : l'ATCR va continuer à faire de l'information, notamment aux conseils municipaux des communes (séance prévue en septembre).

8. Présentation et approbation du budget 2017 et fixation des cotisations 2017

M. R. HUGON s'interroge sur le fait de voter le budget 2017 en juin 2017. Il pourrait être voté en début d'année.

M. Y. ROCHAT dit que, dans la mesure du possible, la prochaine AG sera avancée au premier trimestre.

Au vote, le budget et les cotisations sont adoptés à l'unanimité.

9. Présentation de la CARPE et de l'initiative sur l'aéroport par M. J.-F. Bouvier

M. BOUVIER remercie pour l'invitation qui lui permet de présenter les enjeux liés à la croissance de l'aéroport.

C'est en effet la croissance de l'aéroport, l'augmentation des nuisances et les problèmes de climat qui sont à l'origine de la CARPE. L'association a été créée en juillet 2016 et regroupe 11 associations situées sur la rive droite, des membres de la société civile et aucun parti politique. Il y avait une volonté et une nécessité de coordonner les associations concernées. La CARPE a lancé une initiative pour un contrôle démocratique de l'aéroport. Le but étant d'inscrire dans la Constitution genevoise l'infrastructure aéroportuaire au même titre que le sont les HUG, SIG, TPG, en tant qu'établissements de droit public.

Préalablement, l'Association de Vernier Village avait lancé une pétition demandant l'interdiction des vols commerciaux entre 23h00 et 06h00. Cette pétition ne demandait modestement que de ne pas augmenter la fréquence des vols. En effet, il n'y a aucune demande pour une telle augmentation.

M. BOUVIER présente ensuite les 5 messages clés (voir présentation en annexe du PV).

- Le plan climat 2030 a été validé par le Conseil d'Etat en novembre 2015. Le trafic aérien représentera dans 15 ans, 25% des émissions des gaz à effet de serre et 40% des NOx. Ce trafic pèse aussi lourd que le chauffage dans le bilan carbone des genevois.
- L'augmentation du trafic a un impact climatique qui annule les efforts fournis par ailleurs (transports publics, isolation des bâtiments, ...). Ce n'est ni durable, ni raisonnable.
- On ne peut pas stabiliser le CO₂ du trafic aérien de Genève par la seule amélioration de l'efficacité technologique des avions.
- Il n'est pas sûr que le trafic aérien à Genève réponde vraiment aux besoins prioritaires de l'économie.

- L'art de la prévision du trafic aérien est très incertain: les prévisions servent en fait à nous convaincre que ce que nous croyons va se réaliser plutôt qu'à prédire l'avenir.

Discussion

M. BOUVIER précise que l'initiative vise à assurer un contrôle démocratique de l'aéroport, face à un risque de privatisation. L'Etat, dans ses tâches régaliennes se doit de protéger la population des nuisances et de la pollution et non de favoriser celles-ci. Il faut mettre fin au mythe de la croissance des nuisances au motif que c'est bon pour l'économie.

M. J-F. RAVOT : les vols low-cost ont un effet néfaste sur l'économie régionale car les dépenses sont effectuées en dehors de la région.

M. M. GERARD : l'étude Intraplan mentionne une corrélation entre le PIB et le nombre de passagers. Cette corrélation était valable avant le développement d'EasyJet.

M. J.-L. PHILIPPIN : si le franc suisse était moins fort, EasyJet amènerait des touristes en Suisse.

10. Divers

Mme M-F- DUTOIR demande s'il existe une association des sympathisants de l'aéroport. Dans l'assemblée personne n'a connaissance d'une telle association.

M. Reynald HUGON se demande quelles sont les possibilités juridiques d'intervenir, de pouvoir attaquer en responsabilité l'AIG.

M. Mike GERARD précise que l'ARAG n'a pas mission à faire ce travail.

M. Y. ROCHAT : ce n'est pas non plus le rôle de l'ATCR de lancer une action juridique contre l'aéroport.

M. W. HONEGGER : à Genève, nous n'avons pas appris à manifester. On se contente de signer des lettres. Il rappelle par ailleurs que l'AIG va faire d'importants investissements et que s'il n'y a pas assez de passagers, l'aéroport fera de la promotion pour attirer du monde.

Marcos WEIL
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 2 mai 2018

Aéroport de Genève

- 16,5 millions de passagers en 2016 (+4,83%)
- 189'840 mouvements (188'829 en 2015)
- 142 destinations desservies
- 47 pays desservis
- 43,6% Easyjet 14,4% Swiss

L'aviation et le climat

L'avion est le moyen de transport le plus polluant : **il émet trois fois plus de gaz à effet de serre que la voiture. L'impact de l'aviation sur le climat a doublé en vingt ans. C'est aussi une des sources de pollution qui connaît la plus forte augmentation.** Si rien n'est fait, le trafic aérien pourrait plus que tripler d'ici 2030. Les améliorations technologiques et les gains d'efficacité ne suffiront pas à compenser la croissance du secteur.

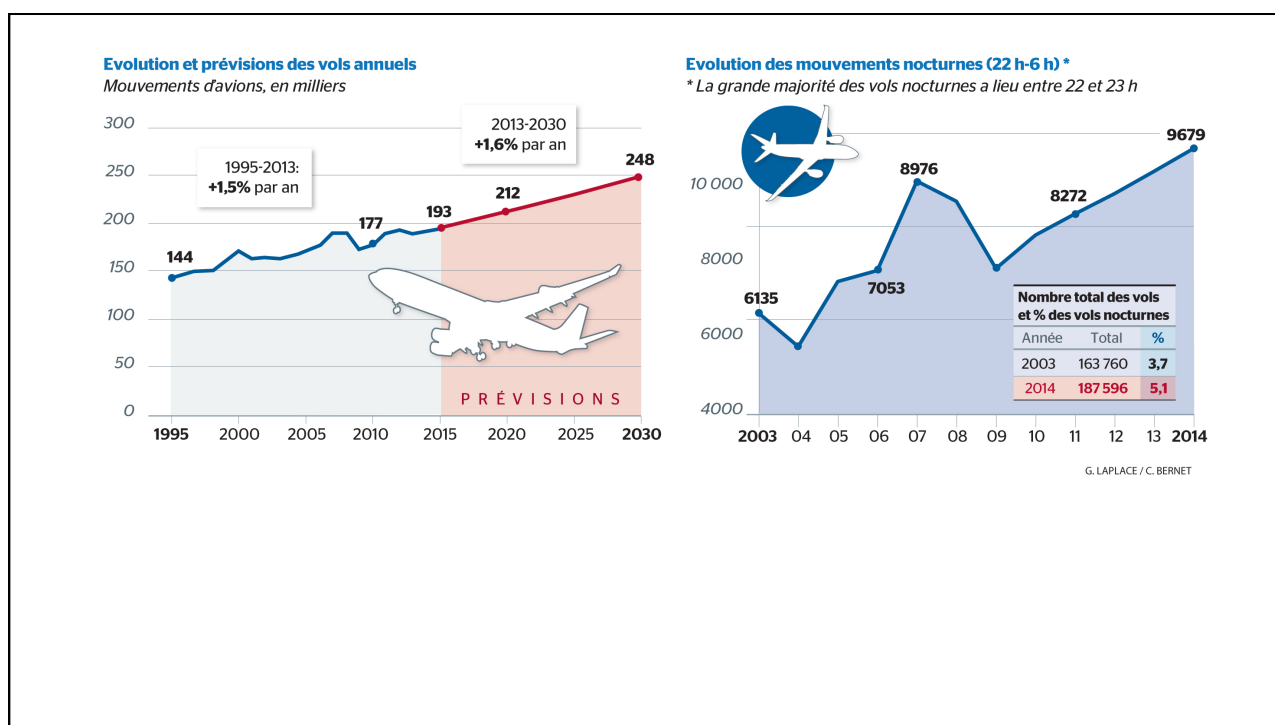
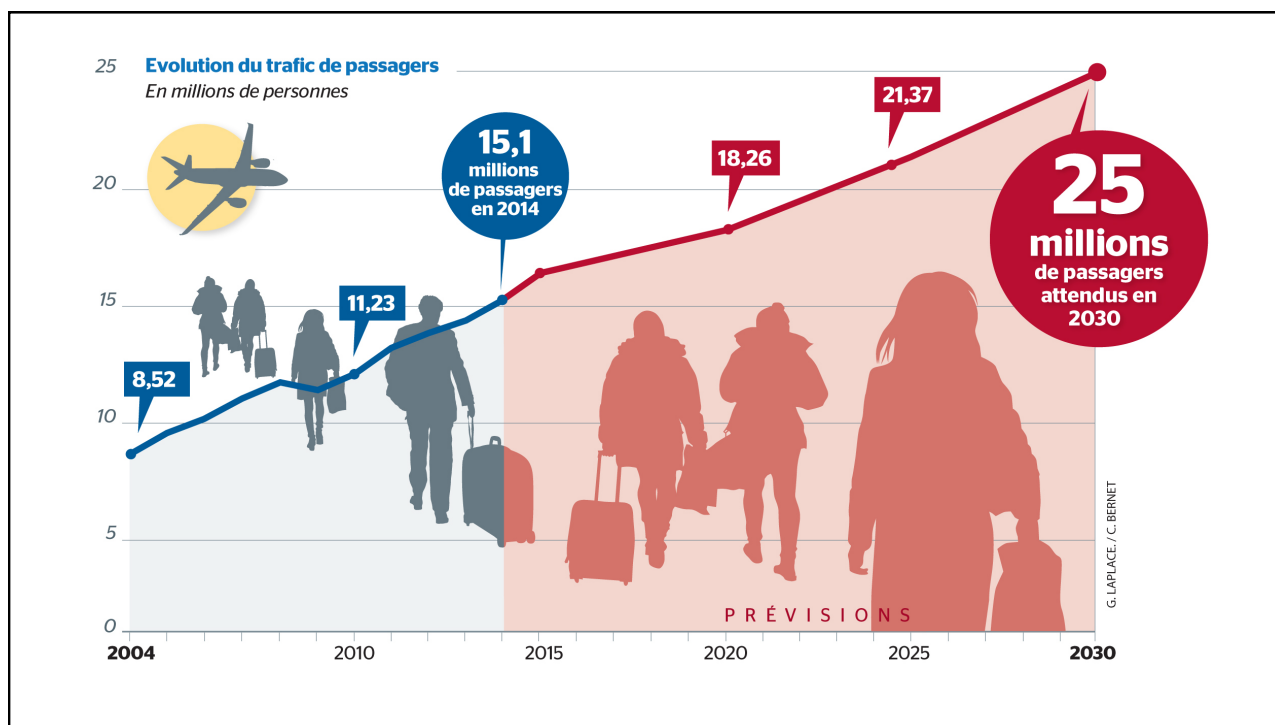
Les émissions liées au trafic aérien échappent aux réglementations internationales sur la lutte contre le changement climatique. Elles n'ont pas été intégrées au protocole de Kyoto (1997) et **le kérosène est le seul agent énergétique non taxé en Suisse.**

En 10 ans

- Le nombre de passagers a doublé
- Les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 63% entre 2002 et 2012 (aujourd'hui: 1,14 mio de tonnes)
- Le nombre de vols commerciaux a augmenté de 23%
- La consommation de kérosène a augmenté de 75%

Dans 10 ans

- 25 millions de passagers annuels
- 650 vols par jour
- Un avion qui décolle ou atterrit toute les 90 secondes



5 messages clés pour comprendre l'impact climatique du trafic aérien à Genève

Message 1: Le trafic aérien pèse aussi lourd que le chauffage
des bâtiments dans le bilan carbone des genevois

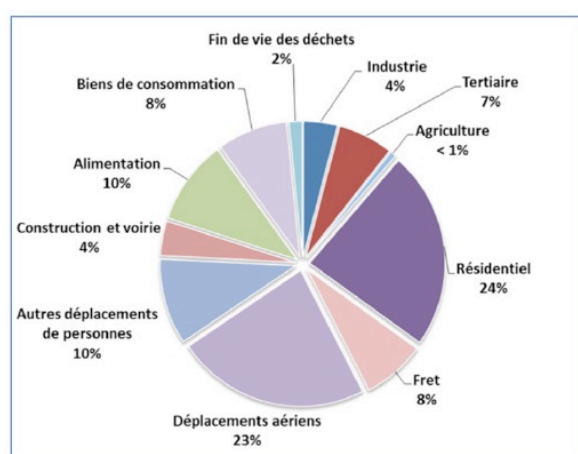
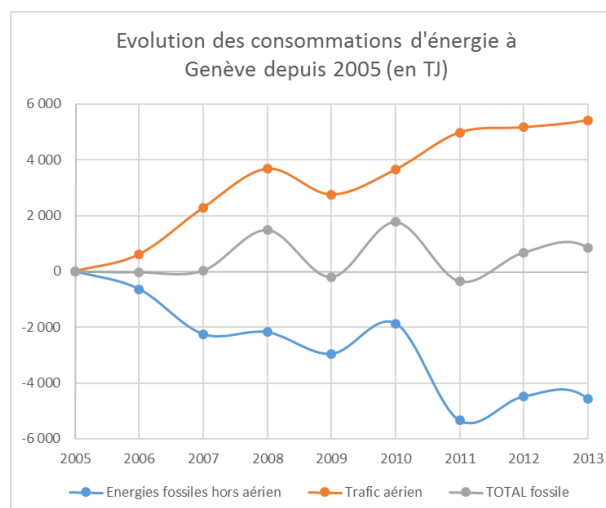
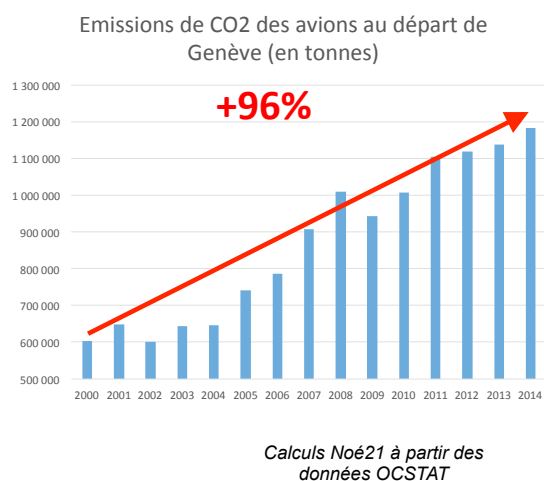


Figure 6: répartition en pourcentages des émissions totales du bilan carbone selon les postes d'émission.

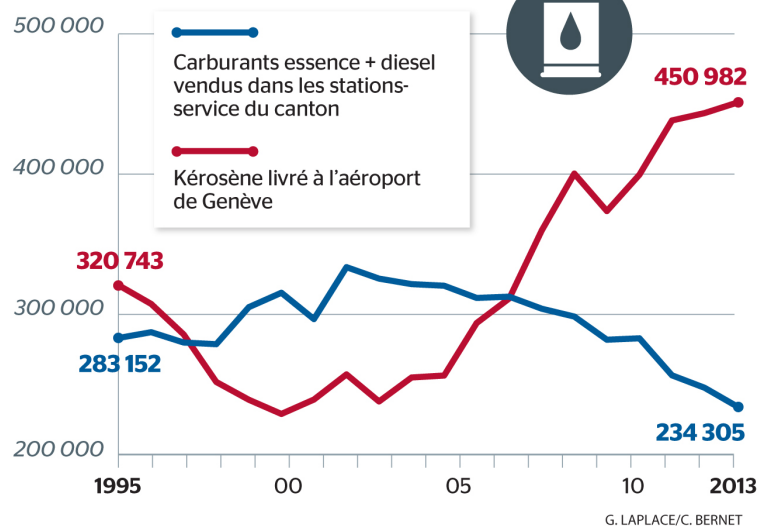
*Plan climat cantonal du
Conseil d'Etat, 2015*

Message 2: L'augmentation du trafic a un impact climatique qui annule les efforts fournis par ailleurs (transports publics, isolation des bâtiments, ...). Ce n'est ni durable, ni raisonnable.

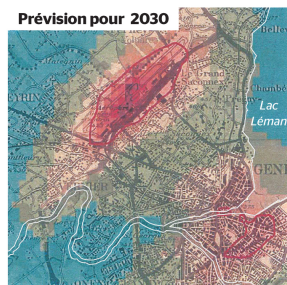
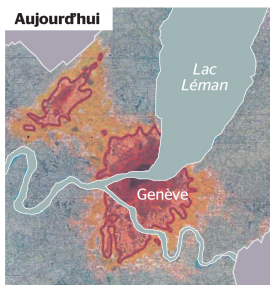


Vente de carburants et de kérosène à Genève

En milliers de litres



La pollution passera du centre-ville à l'aéroport

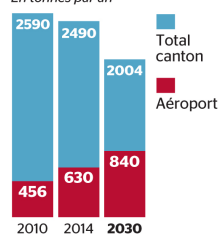


En 2030, l'aéroport produira **40%** des émissions d'oxyde d'azote du canton, contre **20%** aujourd'hui. En ville, le trafic automobile et le chauffage pollueront moins. Les points de forte pollution se déplaceront vers l'aéroport.

G. LAPLACE/C. BERNET

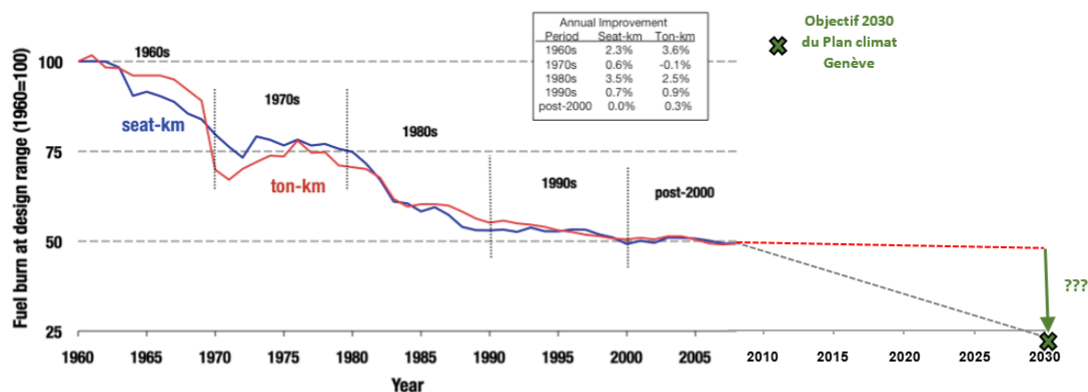
Evolution des émissions de NO (oxyde d'azote)

En tonnes par an

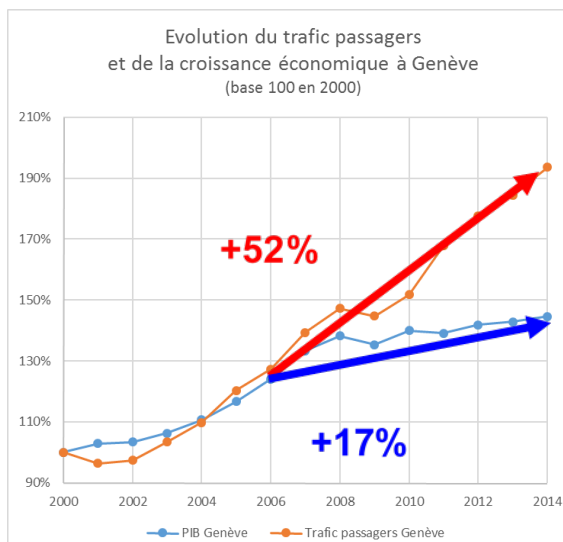


Message 3: On ne peut pas stabiliser le CO₂ du trafic aérien de Genève par la seule amélioration de l'efficacité technologique des avions

Average fuel burn for new jet aircraft, 1960-2008



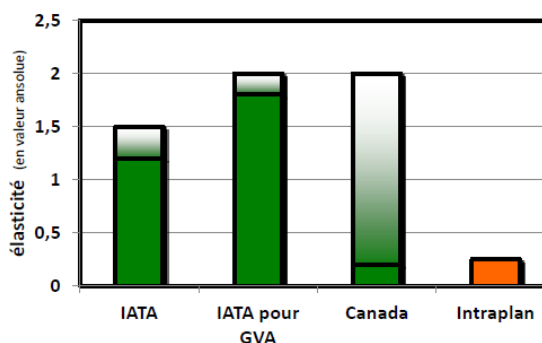
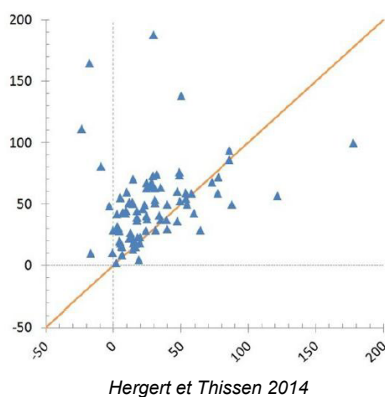
Message 4: Pas si sûr que le trafic aérien à Genève réponde vraiment aux besoins prioritaires de l'économie



Message 5: L'art de la prévision de trafic aérien est très incertain: les prévisions servent en fait à nous convaincre que ce que nous croyons va se réaliser plutôt qu'à prédire l'avenir

L'étude de l'université de Chemnitz montre que Intraplan se trompe souvent et a tendance à surestimer les prévisions

Les élasticités-prix sont en général très supérieures à celles d'Intraplan:



IATA 2007, Ministère des finances du Canada 2008, Intraplan 2015

L'impact du trafic aérien sur la collectivité: tout bénéfice, vraiment?

L'Aéroport de Genève reverse la moitié de son bénéfice au Canton. En 2015, cela représentait 37,3 millions de francs

Mais combien coûte-t-il? Une évaluation de Noé²¹:

- Les pertes fiscales liées au **régime fiscal spécial** de l'aviation : perte de revenus fiscaux de l'ordre de 450 millions de francs annuels.
- Les **coûts climatiques** : 202 millions de francs annuels pour le trafic aérien à Genève, dont une part importante est (ou sera) supportée par les finances publiques.
- La **perte de valeur des biens** : à titre d'exemple, la perte de valeur des biens immobiliers de la commune de Versoix se monte à 325 millions de francs.
- En ce qui concerne **les atteintes à la santé publique** de l'ensemble du trafic aérien suisse, les coûts ont été estimés par le bureau Ecoplan à 37 millions de francs par an pour la pollution de l'air et 66 millions pour le bruit, mais aucune étude spécifique à l'aéroport de Genève n'a été réalisée. Nous rappelons que des corrélations ont été établies par de nombreuses études entre exposition au bruit et difficultés d'apprentissage scolaire. A Genève, plus de 8'300 écoliers de 17 communes sont concernés, soit plus du quart des élèves de primaire du canton.
- Impacts sur la mobilité

Il est temps de reprendre en main notre aéroport: l'initiative pour un pilotage démocratique

Objectifs:

1. Maîtriser le développement de l'aéroport en prenant en compte autant la population que les besoins économiques et de l'environnement
2. Rappeler le caractère public de l'Aéroport de Genève
3. Assurer une consultation des personnes concernées



Top 10 des villes de destination

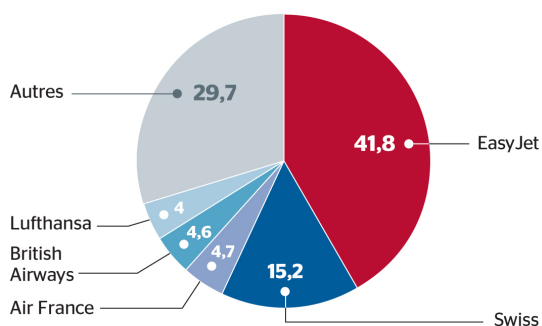
Nombre de passagers en 2014,
pour le trafic de ligne

Londres	2 311 598
Paris	980 571
Amsterdam	635 801
Bruxelles	553 428
Lisbonne	504 844
Madrid	499 908
Porto	489 659
Zurich	482 375
Barcelone	472 225
Nice	413 403

G. LAPLACE/C. BERNET

Desserte aérienne

Parts de marché 2014, en % (trafic de ligne)



Evolution de la desserte de l'aéroport

Année	Nombre de destinations	En Europe	Hors Europe	Nombre de compagnies
2008	128	101	27	53
2014	134	108	26	57

Rapport de la Cour des comptes (juin 2016)

- Retard d'investissements entre 2000 et 2010
- Investissements prévus d'ici à 2030 de 3 milliards de francs
- 150 à 250 millions de francs d'investissements annuels, contre 50 à 100 millions ces quinze dernières années