

Le Grand Conseil genevois se prononce cette semaine sur un contre-projet de la droite à l'initiative «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport»

Contrôle ultra light pour l'AIG

ERIC LECOULTRE

Aéroport ► Comment limiter les nuisances de l'aéroport sur l'environnement et la santé des riverains? L'initiative «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève», lancée en 2016 par la CARPE¹, pourrait être concurrencée en votation par un contre-projet. Le Grand Conseil genevois se prononcera jeudi soir sur un texte proposé par le PLR. Les initiants et la gauche estiment qu'il vide l'initiative de sa substance.

Le contre-projet semble avoir de grandes chances d'être adopté. En commission, il a bénéficié d'une courte majorité composée du PLR, du PDC et de l'UDC, face aux députés de gauche. Les élus du MCG, dont le rôle est pivot, se sont d'abord abstenus mais devraient accorder leurs voix au contre-projet en plénière. Le député François Baertschi (MCG) le juge «moins lourd bureaucratiquement» que l'initiative. «Même si les deux textes sont plutôt équivalents», assure-t-il.

«Manque de leviers politiques»

Vraiment? Dans le complexe dossier de l'aéroport, le diable se cache dans les détails. La CARPE a tenté avec son initiative de surmonter une difficulté de taille: le pilotage de cette infrastructure s'effectue principalement au niveau fédéral. La coordination a notamment réagi lors de l'élaboration de la fiche PSIA (Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) sur Genève. Elle a constaté la faible marge de manœuvre au niveau cantonal. «Aujourd'hui, très peu de leviers existent pour influencer politiquement le choix du développement de l'aéroport et le maîtriser», a notamment souligné Lisa Mazzone, présidente de la CARPE, devant les députés.

Les initiants veulent que l'avenir de l'aéroport «ne soit plus dicté par les compagnies aériennes». Ils pointent sa croissance planifiée par l'Office fédéral de l'aviation civile, avec 25 millions de passagers en 2030 et un atterrissage ou décollage toutes les 90 secondes.



Dans le contre-projet, les nuisances ne sont pas mentionnées, alors que l'initiative, plus précise, cite «le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre». JPDS

L'essor des vols *low cost* est combattu. Comment freiner la tendance? L'initiative constitutionnelle est jugée «modérée» par ses partisans et demande à l'Etat de veiller à l'équilibre entre les intérêts économiques, sociaux et culturels et de limiter «les nuisances pour la population et l'environnement». Le texte impose à l'aéroport de rendre des comptes aux autorités cantonales et communales et de soumettre régulièrement un rapport au Grand Conseil.

Avec le contre-projet soutenu par la droite, la consultation des communes et du Grand Conseil est biffée. Il précise que «l'Etat veille à ce que la qualité de la desserte aérienne réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale». Le canton est aussi appelé à prendre des mesures pour limiter les nuisances et vise un équilibre entre enjeux économiques, emplois et développement durable. Toutefois, dans le contre-projet, les nui-

sances ne sont pas mentionnées, alors que l'initiative, plus précise, cite «le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre».

Un contre-projet moins précis

Jacques Béné, député PLR à l'origine du contre-projet, a émis des doutes en commission sur l'efficacité de l'initiative. «Ce serait un leurre de penser qu'elle va changer quelque chose», a-t-

il indiqué. Selon lui, son projet a l'avantage d'être conforme au droit fédéral, qui limite la marge de manœuvre du canton, et implique tout de même des contraintes «assez fortes» pour l'aéroport.

La CARPE n'est évidemment pas de cet avis. Elle a dénoncé dans un communiqué «un projet bâclé qui inscrit durablement dans la Constitution la situation insatisfaisante que l'on connaît aujourd'hui». La majorité de droite refuserait, selon elle, de prendre en compte les souffrances des riverains et l'urgence climatique. Pour Yvan Rochat, conseiller administratif verniolan et député des Verts, le contre-projet «édulcore de manière drastique les propositions de l'initiative». Sauf surprise jeudi au Grand Conseil, ce sera au peuple d'arbitrer entre ces deux textes. I

TAXER LES BILLETS D'AVION

Cette semaine, les élus genevois pourraient également débattre d'une résolution déposée par la députée écologiste Isabelle Pasquier visant à instaurer une taxe sur les billets d'avion afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Le texte est signé par des membres des Verts, du PS, d'Ensemble à gauche et du PDC et devrait donc obtenir une majorité. Le canton n'ayant toutefois pas la compétence de décider une telle taxe, la résolution

est adressée à l'Assemblée fédérale. «L'aviation contribue pour près de 5% au réchauffement climatique à l'échelle mondiale, et pour plus de 18% en Suisse», rappelle M^{me} Pasquier. Historiquement, le kérosène est exempté de taxe, «une exception qui n'est plus acceptable aujourd'hui», selon la députée, qui veut inciter au transfert vers des modes de déplacement moins polluants.

ELE

¹ Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain respectueux de la population et de l'environnement.