

Résolution du 14 novembre 2017 de Mme Marjorie de Chastonay et M. Alfonso Gomez: «Donnons un cadre au développement de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030».

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 incommodantes» 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 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.