

# Pour Vincent Subilia, «l'initiative sur l'aéroport est une illusion»

Selon le directeur général de la CCIG, le contre-projet intègre la dimension écologique, tout en rappelant le rôle économique de l'aéroport.

MATTEO IANNI

Le comité «Ne coupons pas les ailes de Genève» a lancé hier sa campagne en faveur du contre-projet à l'initiative 163 soumis au vote le 24 novembre. Pour rappel, l'initiative propose de soumettre Genève Aéroport directement au Grand Conseil et aux communes, et de privilégier les objectifs de réduction des nuisances sur la qualité de la desserte aérienne.

Pour les milieux économiques, ce corsetage nuirait à l'économie et à la Genève internationale. Il ferait de Genève Aéroport l'otage des majorités politiques du Grand Conseil. Entretien avec Vincent Subilia, directeur général de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG).

**Comment peut-on vouloir pérenniser le développement de l'aéroport de Genève, et en même temps parler d'environnement et de diminution des nuisances?**

Il n'y a aucune espèce de contradiction entre l'aspect économique et écologique. Au contraire, j'y vois une perspective convergente. Ne l'oublions pas, le développement durable comprend une triple dimension: à la composante écologique s'ajoutent les aspects sociaux et économiques. Pour être en mesure de réduire son empreinte environnementale, il faut se donner les moyens - y compris financiers - de le faire, en tenant compte de l'impact sur la société et donc les milliers d'emplois que cette initiative 163 met en péril.

L'initiative n'apporte aucune réponse à la dimension climatique. Elle prévoit un corsetage politique qui ne permettra pas d'apporter des solutions concrètes aux enjeux du climat. A ce titre, rappelons que l'aéroport dispose déjà d'une structure de gouvernance éminemment démocratique les communes riveraines étant représentées par deux



**VINCENT SUBILIA.** «L'aéroport de Genève est non seulement sain d'un point de vue financier, mais en plus génère un revenu substantiel à l'Etat de Genève qui en a absolument besoin.»

sièges au Conseil d'Administration et la population par un représentant de chacun des sept partis du Grand Conseil.

**Est-ce réellement le cas avec votre contre-projet?**

Absolument. Le contre-projet intègre cette dimension écologique, tout en rappelant le rôle économique déterminant de l'aéroport, comme le fait qu'il constitue un levier indispensable pour la Genève internationale dont nous célébrons les 100 ans, au même titre que ceux de l'aéroport, dont les développements sont intimement corrélés.

Concernant les externalités, en particulier les nuisances sonores, nous partageons avec beaucoup d'empathie la souffrance des riverains. Cela dit, les mesures prises au niveau fédéral (ndlr: fiche PSIA-plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) et cantonal (convention d'objectifs) constituent une réponse adéquate pour réduire celles-ci. Ainsi, en poursuivant sa politique engagée en matière climatique, Genève Aéroport pourra stabiliser les courbes de bruit à court terme et les réduire d'ici 2030 au plus. S'y ajoute le facteur technologique: nous verrons

l'émergence d'avions moins bruyants, doté d'un taux de remplissage plus important.

**Pourtant, d'après les projections du PSIA pour Genève-Aéroport en 2030, on parle de 650 vols par jour, avec des pics d'un vol toutes les 90 secondes.**

Si ces projections étaient faites aujourd'hui, elles seraient inférieures. D'ailleurs, d'après les dernières statistiques disponibles, la croissance des mouvements aériens à Genève s'est tassé depuis plusieurs années, et a même

connu une baisse de près de 2% en 2018.

**Que répondez-vous à ceux qui défendent l'idée que l'aéroport de Genève est urbain, proche de quantité d'habitations, et que finalement la voix des concernés, les communes et la population, ne soit pas défendue?**

C'est le paradoxe de l'aéroport de Genève. Son principal atout est sa proximité avec le centre-ville; le revers de la médaille tient précisément à cette même proximité immédiate avec des zones habitées. Nous en sommes conscients. Mais encore une fois, ne mettons pas un plâtre sur une jambe de bois. L'initiative 163 n'apporte pas de réponses à cette problématique, à la différence des mesures effectives prises par l'aéroport dans le cadre fédéral.

**Restons sur les citoyens.**

**Le contre-projet prévoit que l'Etat doit prendre des mesures pour limiter les nuisances dues au trafic aérien. Combien cela coûtera aux contribuables?**

L'aéroport de Genève est non seulement sain d'un point de vue financier, mais en plus génère un revenu substantiel à l'Etat de Genève qui en a absolument besoin. On annonce un déficit d'un demi-milliard pour 2019. L'aéroport de Genève dégage 85 millions de bé-

néfices, dont la moitié est reversée à l'Etat de Genève. Je ne suis pas certain qu'on ait le luxe de cracher dans la main qui nous nourrit.

**On dit que ce contre-projet n'est pas le fruit d'un compromis, mais le fait d'un parti, le PLR.**

Je peux vous dire que le contre-projet est le fruit d'un compromis des milieux économiques qui sont unanimement inquiets de l'évolution que pourrait prendre l'aéroport de Genève si cette initiative devait aboutir.

**Les Verts, grands vainqueurs des élections législatives il y a 10 jours, sont les fervents défenseurs de l'initiative 163. Ne craignez-vous pas de subir une nouvelle vague verte le 24 novembre prochain?**

Bien sûr, mais à vaincre sans péril on triomphe sans gloire. Il faut expliquer aux Genevois que cette initiative, si elle peut paraître louable dans son principe, ne constitue pas la bonne réponse, puisqu'elle fera de l'aéroport l'otage des majorités politiques, en le transformant en un instrument politique éloigné de sa vocation économique. Raison pour laquelle tant le Conseil d'Etat, toutes couleurs politiques confondues, que le Grand Conseil justement soutiennent le contre-projet. ■

## Genève Aéroport joue un rôle essentiel pour les missions diplomatiques et les PME genevoises

Le comité «Ne coupons pas les ailes de Genève» a lancé hier sa campagne en faveur du contre-projet à l'initiative 163 soumis au vote le 24 novembre. En plus de la CCIG, d'autres acteurs se sont liés au mouvement. C'est le cas d'Ivan Pictet. Le président de la Fondation pour Genève a tenu à souligner l'importance de l'aéroport pour les organisations internationales. «Le trésor sur lequel on est assis, c'est 4500 ministres et chefs d'Etat qui viennent à Genève chaque année et 220.000 délégués qui ont besoin de l'aéroport. Sans oublier les 70.000 familles de fonctionnaires qui vivent dans le giron de l'ONU, de l'OMS, de l'OMC des ONG et des missions diplo-

matiques.» Pour Thierry Moreno, président de Spedlogswiss Romandie Binational, Genève Aéroport joue un rôle essentiel pour les PME genevoises et romandes, ainsi que le Grand Genève.

Sur 17,7 millions de passagers en 2018, 4,4 millions sont des passagers d'affaires. Ils rapportent des taxes à l'Etat tout comme les 95.000 tonnes de fret aérien. Ces dernières ont ramené six millions dans les caisses du canton l'an dernier. En parallèle, l'aéroport de Genève s'est allié hier aux compagnies aériennes Swiss et Easyjet pour limiter les nuisances nocturnes. Les trois partenaires annoncent des mesures pour réduire les décollages après 22h00. ■