



**Vincent Maitre** veut que le PDC fasse son examen de conscience  
Genève, page 5

Très endetté, un **ex-avocat** va comparaître pour abus de confiance  
Genève, page 4

**Ge/Servette** s'incline en prolongation à Fribourg (2-1)  
Sports, page 12

# Tribune de Genève

Secrétaire d'État auprès du premier ministre, porte-parole du gouvernement et proche du président Macron, **Sibeth Ndiaye** évoque le dossier chaud de l'intégration. Entretien.

Pages 16 et 17



JACQUES DEMARTHON / AFP

Le média genevois. Depuis 1879 | www.tdg.ch | LENA — LEADING EUROPEAN — NEWSPAPER ALLIANCE

## Croissance de l'aéroport: deux visions s'affrontent

Grogne des riverains contre influence économique, deux PLR débattent de l'avenir de Cointrin

À sa façon, c'est une controverse qui fait du bruit. Le débat politique et citoyen consacré à l'avenir de l'aéroport de Genève demeure plus que jamais ouvert et nourri. Les avis se multiplient et il reviendra aux Genevoises et aux Genevois de trancher, le dimanche 24 novembre.

Ils auront à choisir entre l'initiative populaire «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport» et le contre-projet que lui oppose la droite et le Grand Conseil. Pourtant, force est de constater que la question du développement de Cointrin fait bouger les lignes à l'intérieur même

des partis. Ainsi, au sein du PLR, elle oppose **Vincent Subilia**, directeur de la **Chambre de commerce et d'industrie de Genève (CICG)**, et Jean-François Bouvier, l'un des instigateurs de l'initiative. Le premier défend le développement économique, l'emploi et le rayonne-

ment de la Genève internationale. Le second s'insurge contre l'augmentation des nuisances et prône une croissance maîtrisée. Pour la «Tribune de Genève», les deux personnalités expliquent leurs approches et croisent leurs points de vue. **Page 3**

### L'éditorial

## Reynard: le féministe qui manque au PS

Lise Bailat  
Correspondante parlementaire



La succession de Christian Levrat à la tête du Parti socialiste suisse s'annonce délicate. Sur le plan purement comptable, on pourrait s'étonner des louanges que lui tressent ses camarades. Sous la présidence du Fribourgeois, le PS est passé de 19,5% des voix à 16,8% au niveau national. Pourtant, Christian Levrat est épargné par les critiques à l'heure du bilan. Parce que les camarades savent ce qu'ils lui doivent: son sens de la stratégie, ses capacités d'analyse et son influence ont permis aux socialistes de continuer à peser dans la politique fédérale. Christian Levrat a aussi évité l'émiettement du PS entre ses différentes ailes.

Le mal qui ronge le parti est plus profond que l'efficacité ou pas de son président. À la désertion d'un électeur ouvrier au profit de l'UDC est venue s'ajouter cette année la concurrence irrésistible du Parti écologiste. Le risque de la succession de Levrat, c'est d'abord celui des règlements de comptes. Si les camarades sont invités à autopsier finement la déroute du 20 octobre dernier, ils ne devront pas oublier de refermer la blessure.

La nouvelle figure qui incarnera le PS fera donc face à un défi de taille. Elle devra par ailleurs représenter une nouvelle génération politique. À ce titre, le tourmus veut désormais qu'une femme alémanique s'installe aux commandes. Le parti a des candidates valables. Mais l'idée d'une coprésidence mérite d'être étudiée. Elle permettrait au PS d'aller chercher en Valais la femme alémanique qui lui manque. À l'aune de sa niaque, de son sens politique et de la portée de ses convictions féministes, l'incontestable successeur du boss s'appelle Mathias Reynard. **Page 15**

## Federer compte aussi sur son box



**Tennis** Au Masters de Londres, Roger Federer, qui a triomphé de Matteo Berrettini, va affronter Novak Djokovic. Et pour trouver de l'énergie sur le court, le champion n'hésite pas à se tourner vers son box, ce carré VIP où siègent ses proches. **Page 14** ALASTAIR GRANT/AP

### Défense de la RTS Genève n'a pas été entendu à Berne

Les démarches engagées par le Grand Conseil pour maintenir l'activité télévisuelle de la RTS à Genève n'ont pas rencontré un vif soutien à Berne. Membre de la Commission des télécommunications au National, Hugues Hiltbold réagit et dit son inquiétude, notamment pour l'emploi. **Page 4**

### Kloten Les redevances doivent baisser

L'Office fédéral de l'aviation civile somme l'Aéroport de Zurich de baisser de 15% les redevances acquittées par les passagers à raison de 5 francs par billet. La société exploitante va faire recours car son manque à gagner atteint 60 millions de francs. **Page 19**



PUBLICITÉ

**-20%** sur tous nos fromages à FONDUE ET RACLETTE

**Bourguignonne de bœuf fraîche** env. 1 kg, de Suisse

**25.-** kg 31.60

**ALIGRO**  
Fraîcheur. Qualité. Inspiration.

Offre valable jusqu'au samedi 16 novembre 2019 à Genève, Chavannes-Renens, Sion, Matran, Schlieren

## Votation du 24 novembre

# Duel: Genève est divisé sur l'avenir de l'aéroport

Défendue par les riverains, l'initiative «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport» est opposée à un contre-projet de la droite. Deux visions de l'avenir s'affrontent

## L'essentiel

- **Initiative** Pour les riverains, le parlement doit pouvoir cadrer le développement de Cointrin.
- **Contre-projet** La droite craint une infrastructure otage des politiques.
- **Enjeux** En toile de fond, le ras-le-bol des riverains, la pollution, les emplois et la Genève internationale.

Christian Bernet  
@CCBernet

L'aéroport et son développement sont au cœur d'un débat qui fait rage. Le 24 novembre, les Genevois se prononcent sur l'initiative «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport» et son contre-projet. La première a été lancée par des associations de riverains, lassées de la croissance du trafic au-dessus de leur tête. Le second est le contre-feu que la droite du Grand Conseil lui oppose.

Si les deux textes énumèrent des principes a priori guère antagonistes, ils reflètent en revanche une vision différente de l'avenir de la plate-forme aéroportuaire. Jean-François Bouvier a été l'un des instigateurs de l'initiative. Vincent Subilia dirige la **Chambre de commerce et d'industrie (CCIG)**. Sur ce dossier, tout les oppose, sauf un point: ils sont tous les deux membres du Parti libéral-radical. Interview croisée.

**M. Subilia, dimanche, la Verte Lisa Mazzone est arrivée en tête dans presque toutes les communes riveraines de l'aéroport, y compris celles qui votent à droite. De mauvaise augure pour vous? Vincent Subilia (V.S.):**

Je ne l'espère pas. Mais son résultat témoigne effectivement d'une préoccupation au sujet des questions environnementales dont il faut tenir compte. D'ailleurs, la CCIG vient de publier un important rapport sur le développement durable. Mais l'initiative n'apporte pas de solution à ce propos.

**Jean-François Bouvier (J.-F.B.):** Ce résultat reflète un énorme ras-le-bol. Les communes de la Rive droite ne sont pas des bastions écolos, mais leurs habitants sont arrivés à un tel degré de saturation qu'ils essaient de trouver des solutions avec leur bulletin de vote. Les nuisances ne cessent d'augmenter, il est indispensable de trouver des solutions.

**Le développement de l'aéroport n'est-il pas le prix à payer pour notre prospérité? J.-F.B.:** Non, car nous avons changé de registre. Le développement ne peut pas s'accompagner



**Débat**  
Vincent Subilia, à gauche, confronté à Jean-François Bouvier, à droite. STEEVIE JUNKER-GOMEZ

d'une explosion des nuisances. Il faut chercher désormais une croissance qualitative et maîtrisée qui réduit au strict minimum les impacts négatifs. Dans dix ans, l'aéroport va générer 40% des oxydes d'azote du canton.

**V.S.:** Je préfère parler de croissance équilibrée. Il faut bien entendu intégrer l'urgence climatique. Mais il ne faut pas oublier le rôle moteur que joue l'aéroport pour notre économie. La préoccupation majeure des Genevois,

c'est l'emploi. Et l'aéroport et l'emploi sont intimement corrélés. L'aéroport, ce sont 10 000 places de travail sur le site et 30 000 emplois indirects. À cela s'ajoute le rôle majeur de l'aéroport pour la Genève internationale. On ne peut pas prendre le risque de le brider pour des motifs politiques et mettre l'emploi en péril.

**J.-F.B.:** Mais de quels emplois parle-t-on? Des salaires versés aux employés sur le tarmac? Ils

ne permettent pas de vivre à Genève, raison pour laquelle ils sont surtout occupés par des frontaliers. Ce sont des emplois low cost, où les conflits sociaux se multiplient. Vous devriez plutôt défendre des emplois de qualité.

**V.S.:** Je parle de la finance, des matières premières et de l'horlogerie. Ces trois secteurs fournissent 70% des recettes fiscales. Ils sont basés sur l'exportation et ont besoin d'une bonne desserte.

L'aéroport est le poumon de Genève. Et il transporte 95 000 tonnes de fret par année.

**J.-F.B.:** On ne va pas justifier tous ces vols au motif qu'ils transportent du fret! 30% des vols européens sont effectués pour les affaires. Cela signifie que 70% le sont pour le tourisme. Rien qu'Air France offre 60 vols par semaine pour Paris. C'est complètement démesuré.

**V.S.:** Les vols touristiques permettent notamment aux commu-

nautés étrangères de rentrer chez elles voir leur famille. C'est un aspect social qu'il ne faut pas négliger.

**J.-F.B.:** Il n'empêche. Nous allons passer de 180 000 à 236 000 mouvements en 2030. Cela fait un avion toutes les 90 secondes.

**M. Subilia, autant de vols, est-ce vraiment envisageable? V.S.:**

Mais ce sont des prévisions qui ne se vérifient pas. La réalité, c'est que le trafic a baissé de 1,9% en 2018.

**J.-F.B.:** Et de seulement 0,04% cette année, l'équivalent d'un demi-avion! Ces 236 000 mouvements, annoncés par la Confédération, sont la jauge à laquelle l'aéroport va s'adapter.

**V.S.:** Mais la tendance est à réduire les vols car on remplit mieux les avions. Et ces derniers vont devenir moins bruyants. La courbe de bruit va d'ailleurs se réduire d'ici à 2030. À cette date, moins de personnes seront touchées par le bruit. Cela répond aux préoccupations des riverains.

**J.-F.B.:** Cette courbe est calculée.

**V.S.:** Et alors?  
**J.-F.B.:** Elle ne correspond pas au bruit que les gens entendent. Si vous êtes juste en dehors de cette courbe, on vous dira que vous n'êtes pas gêné par les avions. On dit qu'elle va diminuer, mais on joue sur l'épaisseur du trait. Cela ne changera rien pour les habitants.

## Initiative inutile ou moyen de pression?

● **M. Bouvier, que voulez-vous donc faire de l'aéroport? J.-F.B.:**

Nous ne voulons pas en faire un aérodrôme mais freiner ses nuisances, qui sont devenues insoutenables. La Constitution doit fixer un cadre. Depuis longtemps, nos autorités ont laissé aller une situation qui est devenue inacceptable. Il faut se fixer des limites et imposer des restrictions. Mais pas avec des taxes de 1 fr. 50 par billet, cela n'aura aucun effet.

**V.S.:** Mais votre initiative n'aura aucun effet sur les nuisances sonores. Ce n'est pas en soumettant l'aéroport aux aléas des majorités politiques que vous obtiendrez les résultats escomptés. On prend le risque de décisions déconnectées

des réalités du marché. Le temps de l'économie n'est pas le temps du politique. C'est la porte ouverte à toutes les dérives.

**L'aviation relève du droit fédéral. À quoi va servir l'initiative? J.-F.B.:**

Il est sain qu'un parlement puisse débattre de son aéroport, mais il ne s'agit pas de s'immiscer dans l'opérationnel. Nous avons bien des débats sur la santé ou les TPG. Et, pendant ce temps, les bus n'arrêtent pas de circuler. L'initiative permettra de fixer un cadre sur ce que les Genevois veulent pour leur aéroport. Puis, elle servira de levier. Le gouvernement se sentira renforcé pour revendiquer les attentes légitimes

de la population. L'initiative a déjà permis de faire pression. Des compagnies ont annoncé des mesures, même si elles sont insuffisantes. Le contre-projet, lui, est insipide et indolore.

**V.S.:** La démocratie n'est pas absente de l'aéroport. Les partis sont représentés à son conseil d'administration. Une convention d'objectifs lie le gouvernement et l'aéroport. Par ailleurs, ce dernier a déjà annoncé des mesures pour limiter les vols de nuit et des compagnies vont renouveler la moitié de leur flotte avec des avions moins bruyants. Le contre-projet a le mérite d'apporter une vision plus équilibrée en tenant compte du développement durable. **C.B.**

## Les positions

**Lancement** L'initiative a été lancée en août 2016 par une quinzaine d'associations réunies dans la Carpe. Elle a recueilli 14 500 signatures. Le Conseil d'État n'y a pas souscrit, mais ne souhaitait pas de contre-projet. C'est le Grand Conseil qui, lui, a décidé de lui opposer un contre-projet. Les deux objets sont soumis au vote avec une question subsidiaire.

**L'initiative** est soutenue par les Verts, les socialistes, le PDC, Ensemble à Gauche, les Vert'libéraux, l'ATCR (associations des communes riveraines) et plusieurs syndicats.

**Le contre-projet** est soutenu par le PLR, le MCG, l'UDC, la Chambre de commerce (CCIG) et les patrons de la FER. **C.B.**