

# «Il n'est pas envisageable de renégocier le PSIA dans les mois à venir»

**GENÈVE AÉROPORT.** Pour Vincent Subilia, même si l'initiative a été acceptée par les Genevois, la marge de manœuvre du Grand Conseil sera très restreinte.

MATTEO IANNI

Dimanche, les Genevois ont clairement dit «oui» à 56,27% à l'initiative constitutionnelle «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève». En parallèle, ils ont refusé son contre-projet à 54,1%. Lancée en 2016, l'initiative prévoit que le Grand Conseil et les communes devront approuver la planification de la régie publique, qui perd ainsi son autonomie. De 17 millions de passagers annuels, il est prévu d'en accueillir 25 millions en 2030, soit 236.000 mouvements d'avions, selon la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) adoptée par le Conseil fédéral en 2018. Elaborée par l'Office fédéral de l'aviation civile avec le canton de Genève et l'aéroport, elle fixe une nouvelle courbe du bruit qui a eu pour effet une perte de valeur de biens immobiliers.

**Vincent Subilia**, député PLR et directeur général de la **Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)**, était la tête d'affiche du camp perdant. Le résultat s'est avéré tout sauf une surprise. Entretien.

**Après des semaines de campagnes intensives, vous perdez les élections face à la vague verte. Et maintenant, que va-t-il se passer?**

Il faut tout d'abord féliciter les initiants pour leur victoire, même



**VINCENT SUBILIA.** Directeur général de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) et député PLR.

si le taux de participation s'est élevé au final autour des 36%. (NDRL : 36,82%). Néanmoins, je ne suis pas sûr que de faire de Genève Aéroport l'otage de la majorité soit opportun. En effet, politiser cet acteur économique est à nos yeux une fausse bonne idée. Ne l'oublions pas, l'aéroport de Genève opère sous conception fédérale.

Concrètement, pour les initiants la marche de manœuvre est très limitée même si désormais on va devoir avancer sur une ligne de crête très fine. Désormais c'est l'Etat qui est chargé de trouver un équilibre entre développement et pollution, mais dans les limites du droit fédéral.

**Justement, la fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018. Elle définit d'une part le cadre de l'exploitation et du développement des infrastructures à l'horizon 2030 et garantit d'autre part la cohérence avec le plan directeur cantonal genevois. Concrètement, quelle sera alors la marge de manœuvre du Grand Conseil?**

Qu'on soit clair, la marge de manœuvre du Grand Conseil sera très restreinte. Et cela pour une raison simple : le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) est un document fédéral. La mise en œuvre de l'initiative, c'est-à-dire de faire dépendre le

développement de Cointrin du Grand Conseil et du Conseil d'Etat, va être difficile. Le Conseil d'Etat doit à présent élaborer une loi d'application. Le grand risque, que nous avons d'ailleurs tenté de mettre en évidence durant la campagne, est que le Grand Conseil soumette des propositions assez agressives du type : quels sont les vols qui sont admissibles. Par exemple, il pourrait demander qu'il n'y ait plus de vols pour des destinations de loisirs du bassin méditerranéen entre 6h et 8h du matin.

Malgré ce risque, nous pouvons heureusement compter sur nos gardes-fous fédéraux, sans oublier qu'il y a une majorité de députés de droite au Grand Conseil. Aujourd'hui, l'idée est de maintenir un outil qui depuis cent ans a contribué au rayonnement de Genève, sans lui couper les ailes, mais en intégrant le signal politique qui a été donné.

**En d'autres termes, pour vous cela ne change rien parce que l'essentiel se décide à Berne?**

C'est exact, avec néanmoins le risque de voir désormais un certain nombre de revendications sur les fréquences ou les horaires. Même si elles n'ont pas de valeurs juridiques, on ne peut pas faire la sourde oreille. C'est toute la difficulté des initiatives populaires.

**Pourtant, les Verts parlent désormais de renégocier le cadre**

**de développement de Cointrin. Craignez-vous que l'arrivée de Simonetta Sommaruga à la tête du Département fédéral de l'environnement et des transports pourrait être un élément favorable pour ces renégociations, en plus du plébiscite populaire?**

Non, puisque la fiche PSIA vient d'être adoptée (NDRL : le 11 novembre 2018). Il n'est pas question de la renégocier à court terme. En clair, je n'imagine pas qu'on puisse détricoter dans les 12 mois qui viennent ce que nous avons mis sur pied. Cela dit, ils ont désormais davantage de légitimité de se faire entendre sous la Coupole fédérale.

**Comment analysez-vous votre défaite?**

Le problème est qu'on est dans une lecture bipolaire. On oppose les «amis» du climat à ses ennemis. La réalité est bien plus complexe que cela. On a tous la volonté de trouver des solutions. Mais vous devez composer avec un certain nombre de paramètres.

**Etiez-vous confiant avant les votations?**

Non, nous avons toujours été inquiets. Au final, le résultat n'a pas été une surprise. Il a traduit ce que l'on craignait. Vous savez, c'est difficile de porter un discours pragmatique face à des enjeux émotionnels. ■