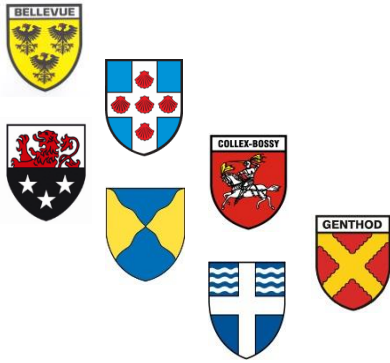


GROUPEMENT DES COMMUNES DE LA RIVE DROITE DU LAC

Bellevue – Céligny – Collex-Bossy – Genthod – Grand-Saconnex – Pregny-Chambésy – Versoix



Prise de position sur le projet de loi modifiant la loi sur l'Aéroport de Genève (LAIG) PL 12879

Bellevue, le 7 juin 2021

Mesdames et Messieurs les Députés,

Le groupement des communes de la rive droite du lac est né d'une initiative de la commune de Collex-Bossy en 1968 suite au projet d'expansion de l'aéroport dont la nouvelle piste devait défigurer cette commune et pratiquement raser son village. Depuis, l'aéroport fait régulièrement partie de nos préoccupations. En effet, il a un impact direct sur la qualité de vie des habitants de nos communes lesquelles sont directement impactées, surtout celles situées dans l'axe de la piste ou à proximité immédiate.

Dans ce contexte, après avoir pris connaissance du projet de loi 12879 notre groupement a souhaité exprimer sa position qui rejoint en grande partie celle de l'association transfrontalière des communes riveraines de l'Aéroport de Genève (ATCR-AIG) dont elle s'inspire, mais qui diffère sur quelques points.

En préambule, notre groupement salue le projet de loi déposé par le Conseil d'Etat et qui vise à mettre en œuvre l'article constitutionnel adopté par le peuple, suite à l'initiative populaire 163 « pour un pilotage démocratique de l'Aéroport de Genève ».

Notre prise de position se base sur l'argumentation de l'initiative. Il faut rappeler que le nombre de passagers à l'aéroport de Genève a doublé ces quinze dernières années, atteignant pratiquement 18 millions (2019). En parallèle, les nuisances ont explosé, en particulier le bruit (notamment nocturne) et la pollution de l'air locale, ainsi que les émissions de CO2.

Dans la fiche PSIA adoptée par le Conseil fédéral en novembre 2018, la « prévision de la demande 2030 » s'élève à 236'000 mouvements par année (soit près de 650 par jour) et 25 millions de passagers.

Cela impliquerait qu'un avion décolle ou atterrisse toutes les 90 secondes, 18h/24, et une augmentation significative des vols de nuit ! Toujours selon le PSIA, l'objectif est d'atteindre une capacité de la piste de 47 mouvements par heure soit un mouvement toutes les 77 secondes !!

L'aéroport est essentiel pour le canton de Genève, en termes d'emplois, d'activité économique et de rayonnement de la Genève internationale, ne l'oublions pas. Mais la logique visant à répondre uniquement à la demande et de ne pas prendre en compte la souffrance des riverains n'est plus d'actualité. Il faut savoir pour le bruit que dans le cadre de la consultation PSIA, plusieurs communes, des partis politiques, des associations et des personnes privées ont demandé un couvre-feu total de 23h00 à 6h00, garantissant 7 heures de sommeil pour les riverains, comme c'est le cas à l'aéroport de

Zurich. D'ici 2030, il est demandé 8 heures de sommeil tel que recommandé par l'OMS. Ces prises de position demandent également que la non-utilisation de la tranche horaire de 5h00 à 6h00 soit inscrite dans la partie « Décision » de la fiche PSIA. D'autres communes ont demandé un couvre-feu de 22h00 à 6h00 pour les décollages et de 23h00 à 6h00 pour les atterrissages.

Or, le Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse indique que « de nouvelles limitations des heures d'ouverture des aéroports nationaux ne devraient entrer en ligne de compte que lorsque des périodes de repos nocturne plus étendues que ce que pratique la Suisse s'imposeront en Europe ». En d'autres termes, la Suisse n'entend pas être exemplaire en la matière, mais attendre que d'autres fassent mieux que nous, malgré le caractère urbain de Genève Aéroport.

Le PSIA explique le motif pour lequel, les riverains sont systématiquement réveillés tous les jours de la semaine dès 6h : « Dans les cas des compagnies aériennes ayant une base opérationnelle à Genève (easyJet, Swiss), le schéma est différent. Il s'agit avant tout d'utiliser au mieux la flotte et les équipages pendant les heures d'exploitation de l'aéroport, en planifiant selon les destinations desservies trois ou quatre rotations quotidiennes par avion. Ceci implique logiquement un départ le plus tôt possible (dès 6 heures du matin) et un retour aux environs de 22 heures ou 23 heures, avec la possibilité de pouvoir rapatrier en fin de soirée les avions en retard sur leur horaire planifié ».

Au vu de ce qui précède, notre interprétation de l'équilibre mentionné à l'alinéa 2 de l'initiative est précisé à son alinéa 3. Il ne s'agit plus de répondre uniquement à une logique économique ou de croissance, mais de prendre « en particulier toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre et pour mettre en œuvre les principes d'accomplissement des tâches publiques, définies dans la présente constitution, de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et de promotion de la santé ».

Analyse et propositions d'amendements

Article 5 Convention d'objectifs (nouveau)

Nous saluons le fait que la protection de la santé ait été introduite dans l'article. Nous espérons vivement que cet ajout ne relève pas simplement d'une annonce déclamatoire, mais qu'elle soit réellement prise en compte dans la fixation même des objectifs assignés à l'aéroport. Le fait que l'exposé des motifs mentionne la santé comme un domaine relevant du droit fédéral n'est pas correcte. Nous rappelons que l'article 4, al. 1 de la loi cantonale sur la santé stipule que « L'État et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé ». Il ne s'agit donc pas de considérer les effets collatéraux d'une politique publique sur la santé de la population, mais bien d'en faire une finalité qui doit trouver son ancrage dans les dispositifs légaux et institutionnels qui cadrent les politiques publiques. Il incombe donc à l'État de Genève de tenir compte de la santé dans la fixation des objectifs assignés à la plateforme.

En ce qui concerne les enjeux climatiques, le projet de loi n'est pas assez ambitieux. Compte tenu d'une part de l'engagement de la Confédération de respect des Accords de Paris impliquant une réduction drastique de nos émissions de gaz à effet de serre et, d'autre part, de l'urgence climatique votée par le Grand Conseil en novembre 2019, nous suggérons que l'enjeu climatique et l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 soit explicitement mentionnés dans cet article. Notre demande est d'ailleurs parfaitement alignée à la position que le Conseil d'État a exprimé dans son communiqué du 14 mars

2018 relatif à la fiche PSIA : « S'agissant de la qualité de l'air et des émissions polluantes des avions, le Conseil d'État souhaiterait que la Confédération s'engage à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. De même, le gouvernement regrette que la thématique de réduction des gaz à effet de serre (GES) ne soit pas traitée dans la fiche PSIA, le canton ayant, lui, décidé réduire de 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 ses émissions de GES ». Entretemps, le Conseil d'État a décidé de réduire de 60% (au lieu de 40 %) les émissions de GES et le nouveau plan climat cantonal fixe un objectif de réduction de 200'000 tCO₂ du trafic aérien. A ce propos, nous saluons la récente déclaration d'intention des acteurs de l'aviation suisse - Swiss, easyJet, aéroports de Zurich, Genève et Bâle et l'Association suisse de l'aviation d'affaires (SBAA) - en faveur d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, zéro émission nette, au niveau des objectifs fixés pour 2050.

La pollution sonore et atmosphérique générée par les activités de l'aéroport concerne les mouvements des aéronefs, mais aussi la génération de trafic motorisé individuel. Il nous paraît donc important que cela soit clairement mentionné dans la convention d'objectifs.

Les nuisances liées aux turbulences des avions doivent également être prises en compte, les incidents réguliers voire des accidents à proximité de la piste ne sont pas admissibles.

Nous considérons par ailleurs que la Convention d'objectifs doit devenir un instrument contraignant, mesurable et sous contrôle démocratique.

Nous demandons donc que :

- la Convention d'objectifs soit approuvée par le Grand Conseil sous forme de résolution ;
- la Convention d'objectifs intègre des indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs visés.

L'exposé des motifs mentionne que la convention définit des « objectifs primordiaux pour tous les acteurs concernés, y compris le renforcement de la collaboration avec les communes et les associations de riverains ». Nous saluons cette volonté de collaboration et regrettons qu'elle ne soit pas explicitement mentionnée dans cet article.

Sur la base des éléments ci-dessus, nous proposons les amendements suivants à l'article 5 nouveau :

1 Le Conseil d'État fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans.

2 La convention d'objectifs doit permettre à l'établissement d'adapter son infrastructure à l'évolution de l'aéronautique en garantissant la sécurité ~~et une pesée des intérêts adéquate vis-à-vis des politiques publiques connexes, notamment la protection de l'environnement et l'aménagement du territoire.~~ en limitant au maximum les nuisances dues au trafic aérien et terrestre générées par son activité, notamment le bruit, les turbulences, les pollutions atmosphériques (notamment NO_x, PM 10 et PM 2,5) et ses impacts sur la santé des populations riveraines, l'environnement et l'aménagement du territoire. Les engagements de la Confédération et du canton en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone constituent le cadre de référence dans lequel doivent s'inscrire l'activité aéroportuaire.

3 La convention d'objectifs fixe les modalités permettant d'assurer une étroite collaboration avec les communes riveraines et les associations de riverains.

4 Le Conseil d'État adresse au Grand Conseil en vue de son approbation la convention d'objectifs. Le Grand Conseil se prononce sous forme de résolution dans un délai de 6 mois dès réception.

5 La convention d'objectifs intègre des indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises et l'atteinte des objectifs fixés.

Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau)

De même que l'article 5 précise les termes de l'article constitutionnel, notre groupement ne s'oppose pas au fait de rappeler à l'art. 5A que la plateforme aéroportuaire doit évoluer dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Toutefois, il convient de souligner que la politique aéronautique suisse est obsolète, car basée sur un modèle de croissance continue (reposant en grande partie sur le Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse), non seulement incompatible avec les objectifs climatiques, mais également irréaliste au vu de la saturation des infrastructures (ce que le rapport du Conseil fédéral reconnaît lui-même).

Ce PSIA, adopté fin 2018, ne correspond plus à la réalité non seulement à cause de la crise du COVID, mais également de la prise de conscience de la population des enjeux climatiques et du changement de comportement des individus et de pratiques des entreprises et organisations (diminution des déplacements à l'étranger).

L'aéroport faisant toutefois l'objet d'une concession fédérale, nous attendons des autorités cantonales qu'elles interviennent avec vigueur afin d'obtenir une révision du PSIA.

Art. 7 Conseil d'administration

Le Conseil d'Etat n'entend pas modifier cet article.

Conformément à la demande de l'ACG, nous proposons que l'art. 7 de la loi sur l'Aéroport international de Genève soit modifié afin que le Conseil d'administration intègre parmi ses membres un représentant d'une commune genevoise siégeant au sein du Comité directeur de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'AIG (ATCR-AIG), à désigner par l'ACG.

Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau)

Pas de remarque.

Art. 22 Principe (nouvelle teneur)

Si nous saluons le fait que la Commission soit dorénavant considérée comme une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat, nous regrettons vivement le changement de dénomination.

En effet, s'agissant d'un aéroport dans un contexte urbain, la disparation de la notion de lutte contre les nuisances nous fait craindre que la Commission ne fasse la part belle aux nombreuses autres évolutions technologiques et commerciales de la plateforme aéroportuaire au détriment des enjeux liés au bruit, à la pollution atmosphérique et aux turbulences. Le message adressé à la population riveraine en changeant le nom de la commission est catastrophique.

Comme déjà mentionné, la stratégie d'évolution de l'aéroport ces dernières décennies a uniquement porté sur la croissance en ne prenant en considération pratiquement que les préoccupations économiques et la volonté de « répondre à la demande ». A titre d'exemple, le PSIA qui ne prévoit pas de changer les horaires de l'aéroport. Une compagnie aérienne basée à Genève a d'ailleurs expliqué que si la fermeture de l'aéroport devait intervenir plus tôt en soirée, elle pourrait rencontrer de réelles difficultés opérationnelles pouvant avoir de graves conséquences sur sa rentabilité. Cette position est difficilement soutenable, la même compagnie ayant expliqué que son business modèle est plus résilient que celui des autres compagnies ; elle n'a d'ailleurs pas eu besoin de soutiens gouvernementaux pendant la crise du COVID.

Même si son rôle est élargi, la commission doit être un contrepoids à cette vision exclusivement économique et sa mission doit clairement ressortir dans sa dénomination. Dans la version mise en consultation par le département la dénomination ne changeait pas, il s'agissait bien d'une commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

Nous proposons donc que l'alinéa 1 de l'article 22 soit formulé comme suit :

Il est institué une commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat.

Art. 23 Buts en général (nouvelle teneur)

Comme nous l'avons relevé, la notion de politiques connexes est trop générale et sort du cadre que doit être celui d'une commission pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien qui correspond clairement au résultat du vote populaire.

Par ailleurs, afin d'être exhaustifs sur les questions que traite la commission, nous suggérons d'y intégrer les impacts sur la santé tant physique que psychique de la population et de préciser que ses recommandations peuvent également être adressées à l'autorité fédérale ainsi qu'à l'exploitant de l'infrastructure.

Dès lors, nous proposons les amendements suivants aux alinéas 1 et 2 :

1 La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines et leurs populations, les associations de protection de l'environnement et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien.

2 Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux, sanitaires et territoriaux liés à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, les turbulences, la qualité de l'air et la desserte terrestre et formule tout avis et proposition utiles à l'exploitant de la plateforme, aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'au Conseil d'Etat.

Art. 24 Lutte contre le bruit (nouvelle teneur)

Le bruit est la première nuisance perceptible dont souffrent les riverains. Compte tenu du rôle que joue l'aéroport pour la région du Grand Genève et de la composition de la commission, il nous paraît plus correcte de mentionner qu'elle s'occupe des avions survolant la région et non pas uniquement le canton. Nous proposons donc la rédaction suivante de l'alinéa 1 :

1 La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire ou survolant la région.

Art. 25 Composition (nouvelle teneur)

Nous saluons la nouvelle composition de la commission, mais nous nous étonnons que le nombre de représentants des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent des zones de bruit de la plateforme aéroportuaire soit passé de 8 à 6 entre la version mise en consultation et cette version soumise au Grand Conseil. Il convient de rappeler que l'initiative votée par le peuple précisait que « L'Aéroport international de Genève rend compte aux autorités cantonales et communales ». Le présent projet de loi ne prévoit aucun autre rapport aux autorités communales, il est donc logique qu'elle soit largement représentées au sein de la commission.

Quant au représentant des associations économiques, s'agissant d'une commission qui devrait avoir pour but la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien, il n'a pas lieu d'être.

Par ailleurs, nous suggérons qu'en l'absence du Conseiller d'Etat, la commission soit présidée par un magistrat communal. Si le Conseiller d'Etat est remplacé occasionnellement par un de ses proches cadres, non membre de la commission, le suivi des dossiers pourrait en souffrir.

Enfin, compte tenu de la vocation régionale de l'aéroport, nous suggérons également qu'il soit mentionné que les associations mentionnées aux lettres e) et f) peuvent être suisses ou françaises. Dès lors nos propositions d'amendements sont les suivantes :

1 La commission consultative se compose :

- a) du conseiller d'Etat chargé de l'établissement, ou en son absence, d'un haut fonctionnaire désigné par lui ;
- b) de 6 7 représentants actifs au sein des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, proposés par l'Association des communes genevoises ;
- c) de 2 représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex ;
- d) d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français ;
- e) de 2 représentants des associations suisses ou françaises de protection de l'environnement ;
- f) de 2 représentants des associations suisses ou françaises des riverains de la plateforme aéroportuaire ;
- ~~g) d'un représentant des associations économiques ;~~
- g) d'un représentant des services de la navigation aérienne ;
- h) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire ;
- i) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne) ;
- j) d'un représentant de l'aviation générale ;
- k) d'un architecte ou ingénieur acousticien.

2 Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voix consultative :

- a) le directeur général de l'établissement et le chef de service chargé des questions d'environnement ;
- b) 1 représentant du département chargé des infrastructures ;

- c) 1 représentant du département chargé de l'aménagement ;
- d) 1 représentant du département chargé de l'environnement.

3 La commission est présidée par le Conseiller d'État en charge de l'établissement. La commission désigne au sein des représentants des communes son vice-président.

Conclusion

Contrairement au contreprojet, l'article constitutionnel 191A fixe une mission claire à l'État de Genève qui est de « prendre toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien ».

Dans le contexte du PSIA, lequel repose sur le rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse, il s'agit de voir la réalité en face. Le monde change et les attentes de la population ont évolué.

Le présent projet de loi doit prendre en considération les préoccupations non seulement des riverains mais également celles de toute la population sensible aux nuisances et consciente des enjeux du réchauffement climatique.

Joël Schmulowitz
Maire de Genthod



Laurent Jimaja
Conseiller administratif
Grand-Saconnex



Jolanka Tchamkerten
Maire de Versoix



Bernard Fracheboud
Adjoint au maire
Collex-Bossy



Philippe Pasche
Conseiller administratif
Pregny-Chambésy



Sabine Chassot Leiglon
Ajointe au maire
Céligny



Bernard Taschini, président
de la commission aéroport
Maire de Bellevue



Annexe : tableau comparatif de la version mise en consultation et de la version adoptée par le Conseil d'Etat

Loi actuelle	Projet mis en consultation en 2020	PL 12879
Art. 1 Principe Etablissement 1 La gestion et l'exploitation de l'aéroport sont confiées, dans les limites de la concession fédérale, à un établissement de droit public appelé « Aéroport international de Genève ».		Art. 1 Principe Etablissement 1 La gestion et l'exploitation de l'aéroport sont confiées, dans les limites de la concession fédérale, à un établissement de droit public appelé « Aéroport international de Genève ». (ci-après : l'établissement).
Art. 5 (inexistant)	Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau) 1 Le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans. 2 La convention d'objectifs doit permettre à l'établissement d'adapter son infrastructure à l'évolution de l'aéronautique en garantissant la sécurité et une pesée des intérêts adéquate vis-à-vis des politiques publiques connexes, notamment la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire.	Art. 5 Convention d'objectifs (nouveau) 1 Le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans. 2 La convention d'objectifs doit permettre à l'établissement d'adapter son infrastructure à l'évolution de l'aéronautique en garantissant la sécurité et une pesée des intérêts adéquate vis-à-vis des politiques publiques connexes, notamment la protection de l'environnement, de la santé et de l'emploi ainsi que l'aménagement du territoire.
Art. 5A (inexistant)	Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau) L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) adopté par le Conseil fédéral, tant sur le plan conceptuel général à tous les aéroports, que sur le plan opérationnel qui lui est propre.	Art. 5A Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (nouveau) L'établissement doit veiller à ce que la plateforme aéroportuaire évolue dans le cadre contraignant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) adopté par le Conseil fédéral, tant sur le plan conceptuel général à tous les aéroports, que sur le plan opérationnel qui lui est propre.
Chapitre II Gestion	Chapitre II Gestion et stratégie (nouvelle teneur)	Chapitre II Gestion et stratégie (nouvelle teneur)
Art. 13 Attributions En plus des attributions confiées par la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017, le conseil d'administration a les compétences suivantes : ... f) il adopte, chaque année, le rapport de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien et le transmet au Conseil d'Etat.	Art. 13, lettre f (abrogée)	Art. 13, lettre f (abrogée)
Art. 18 (inexistant)	Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau) 1 Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen terme. Le Conseil d'Etat, après les avoir approuvés, les transmet sous forme d'un rapport au Grand Conseil qui se prononce par voie de résolution dans un délai de 3 mois. 2 Les deux documents visés à l'alinéa 1 présentent notamment les défis et enjeux pour la période considérée, le plan de maintien des installations et des infrastructures ainsi que leur amélioration, l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le PSIA.	Art. 18 Stratégie de l'établissement soumise au Grand Conseil (nouveau) 1 Au minimum tous les 5 ans, l'établissement établit sa stratégie ainsi que son plan d'affaires à moyen terme. Le Conseil d'Etat, après les avoir approuvés, les transmet sous forme d'un rapport au Grand Conseil qui se prononce par voie de résolution dans un délai de 3 mois. 2 Les deux documents visés à l'alinéa 1 présentent notamment les défis et enjeux pour la période considérée, le plan de maintien des installations et des infrastructures ainsi que leur amélioration, l'éventuelle évolution des redevances aéroportuaires ainsi que celle de l'activité au sein du cadre contraignant posé par le PSIA.
Chapitre III Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien		Chapitre III Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (nouvelle teneur)
Art. 22 Principe Il est institué une commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (ci-après : la commission consultative).	Art. 22 (nouvelle teneur) 1 Il est institué une commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat. 2 Sauf disposition contraire de la présente loi, la loi sur les commissions officielles, du 18 septembre 2009, est applicable.	Art. 22 (nouvelle teneur) 1 Il est institué une commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (ci-après : la commission consultative), sous la forme d'une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat. 2 Sauf disposition contraire de la présente loi, la loi sur les commissions officielles, du 18 septembre 2009, est applicable.
Art. 23 Buts en général 1 La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines, les associations de protection de l'environnement et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes.	Art. 23 (nouvelle teneur) 1 La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines, les associations de protection de l'environnement et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien	Art. 23 (nouvelle teneur) 1 La commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines et leur population , les associations dont l'activité est en lien avec des politiques publiques connexes à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, de même que les services chargés du contrôle aérien.

<p>2 Elle veille à ce que l'établissement tienne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement conformément à l'article 2, alinéa 2.</p> <p>3 Elle donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport.</p> <p>4 Elle présente chaque année au conseil d'administration un rapport sur ses activités</p>	<p>2 Elle traite des questions relatives aux impacts environnementaux et territoriaux liées à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, la qualité de l'air et la desserte terrestre, et formule tout avis et proposition aux autorités de l'aviation civile ainsi qu'au Conseil d'Etat.</p> <p>3 La commission consultative assure un traitement équilibré des intérêts des parties prenantes de l'ensemble de la région franco-suisse concernée et veille à ce que l'établissement tienne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement, conformément à l'article 2 de la présente loi et à la convention d'objectifs.</p> <p>4 Elle présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte.</p>	<p>2 La commission consultative traite des questions relatives aux impacts environnementaux et territoriaux liées à l'exploitation de l'établissement, en particulier les nuisances sonores, la qualité de l'air et la desserte terrestre, et formule tout avis et proposition au Conseil d'Etat.</p> <p>3 La commission consultative assure un traitement équilibré des intérêts des parties prenantes de l'ensemble de la région franco-suisse concernée et veille à ce que l'établissement tienne compte, dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement, conformément à l'article 2 de la présente loi et à la convention d'objectifs.</p> <p>4 La commission consultative donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport.</p> <p>5 La commission consultative préavise la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes, visé à l'article 18, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte.</p>
<p>Art. 24 Lutte contre le bruit La commission consultative doit en particulier donner des avis sur toutes questions concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant l'Aéroport international de Genève ou survolant le canton, conformément à l'article 93 de l'ordonnance fédérale sur la navigation aérienne, du 14 novembre 1973 (ONA).</p>	<p>Art. 24 (nouvelle teneur) 1 La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire ou survolant le canton. 2 La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en juin, de l'évolution des courbes de bruit de la plateforme aéroportuaire et des éventuelles mesures prises par l'établissement dans le cadre de ses obligations relevant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique et de la convention d'objectifs. 3 Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination Switzerland, sous réserve de changements ultérieurs.</p>	<p>Art. 24 (nouvelle teneur) 1 La commission consultative doit en particulier donner un avis sur toute question concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant la plateforme aéroportuaire ou survolant le canton. 2 La commission consultative est informée chaque année, au plus tard en septembre, de l'évolution des courbes de bruit de la plateforme aéroportuaire et des éventuelles mesures prises par l'établissement dans le cadre de ses obligations relevant du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique et de la convention d'objectifs. 3 Deux fois par an, la commission consultative est informée par l'établissement du nombre de créneaux attribués par l'organisme Slot Coordination Switzerland, sous réserve de changements ultérieurs.</p>
<p>Art. 25 Composition 1 La commission consultative se compose : a) du directeur général de l'aéroport et du chef de service chargé des questions d'environnement; b) d'un représentant du département chargé des infrastructures; c) d'un représentant du département chargé de l'aménagement; d) d'un représentant du département chargé de l'environnement; e) de 5 représentants des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de l'Aéroport international de Genève, proposés par l'Association des communes genevoises; f) d'un représentant des communes françaises concernées, proposé par la sous-préfecture de Gex; g) de 2 représentants des associations de protection de l'environnement; h) d'un représentant des riverains de l'Aéroport international de Genève; i) du représentant des services de la navigation aérienne; j) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant l'aéroport; k) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne); l) d'un représentant de l'aviation générale; m) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p>	<p>Art. 25 (nouvelle teneur) 1 La commission consultative se compose : a) du directeur général de l'établissement et du chef de service chargé des questions d'environnement; b) d'un représentant du département chargé des infrastructures; c) d'un représentant du département chargé de l'aménagement; d) d'un représentant du département chargé de l'environnement e) de 8 représentants actifs au sein des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, proposés par l'Association des communes genevoises; c) de 2 représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex; d) d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français; e) d'un représentant des associations de protection de l'environnement; f) de 2 représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire; g) d'un représentant des associations économiques; h) d'un représentant des services de la navigation aérienne; i) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire; j) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne); k) d'un représentant de l'aviation générale; l) d'un architecte ou ingénieur acousticien.</p>	<p>Art. 25 (nouvelle teneur) 1 La commission consultative se compose : a) du conseiller d'Etat chargé de l'établissement, ou en son absence d'un haut fonctionnaire désigné par lui; b) de 6 représentants actifs au sein des communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, proposés par l'Association des communes genevoises; c) de 2 représentants des communes françaises concernées, proposés par la sous-préfecture de Gex; d) d'un représentant du Pôle métropolitain du genevois français; e) de 2 représentants des associations de protection de l'environnement; f) de 2 représentants des associations des riverains de la plateforme aéroportuaire; g) d'un représentant des associations économiques; h) d'un représentant des services de la navigation aérienne; i) d'un représentant des compagnies aériennes utilisant la plateforme aéroportuaire; j) d'un professionnel de la navigation aérienne (pilote de ligne); k) d'un représentant de l'aviation générale; l) d'un architecte ou ingénieur acousticien. 2 Les personnes suivantes assistent aux séances de la commission avec une voix consultative : a) le directeur général de l'établissement et le chef de service chargé des questions d'environnement; b) un représentant du département chargé des infrastructures; c) un représentant du département chargé de l'aménagement; d) un représentant du département chargé de l'environnement;</p>

		<p>³ La commission consultative est présidée par le conseiller d'Etat chargé de l'établissement ou en son absence, par un haut fonctionnaire désigné par lui.</p> <p>⁴ Les membres indiqués à l'alinéa 1, sous lettre b à l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>
Art. 43 (inexistant)	<p>² Les membres indiqués à l'alinéa 1, sous lettre b à l, sont désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des organismes et associations intéressées.</p>	<p>Art. 43 Disposition transitoire (nouveau) Modification du ... (à compléter) La stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes de l'établissement doivent, pour la première fois, être approuvés par le Conseil d'Etat et transmis au Grand Conseil afin qu'il se prononce par voie de résolution, lors de la législature qui suit l'entrée en vigueur de la modification du ... (à compléter).</p>