



VILLE DE VERSOIX
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

PROCES-VERBAL No 7
SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL
du lundi 7 octobre 2019 de 20h00 à 22h30
Lieu : Maison du Charron - Versoix

TITRE	NOM	PRESENT	ABSENT EXCUSE	REPLACE PAR
Président	S. Sidler	x		
Vice-Président	M. Zimmermann	x		
Secrétaire	P. Schenker		x	
Conseillers municipaux	A. Angelo	x		
	C. Angelo		x	
	N. Cacitti	x		
	L. Chaoui	x		
	G. Chappatte	x		
	H. Enhas	x		
	T. Fauchier-Magnan	x		
	J. Jaussi	x		
	J. Kummer	x		
	J.-M. Leiser	x		
	B. Levrat		x	
	R. Lima	x		
	J. Marquis	x		
	C. Miche	x		
	L. Monnot-Crespi	x		
	J.-P. Piccot	x		
	A. Riat	x		
	D. Ricci	x		
	Y. Richard	x		
	M. Richard-Mikel	x		
	J.-C. Rothlisberger	x		
	Ch. Sudan	x		
	J. Tchamkerten	x		
	B. Zeder	x		
Maire	C. Lambert		x	
Vice-Maire	P. Malek-Asghar	x		
Conseillère administrative	O. Enhas	x		
Secrétaire général	F. Lavanchy	x		
Rédaction PV	C.-A. Mareemootoo	x		

Ordre du jour :

1. Approbation du PV de la séance du 16 septembre 2019
2. Communications du Bureau du Conseil municipal
3. Communications du Conseil administratif
4. Présentation du projet de budget 2020
5. Crédit de Frs 538'400.- destiné à alimenter le Fonds FIDU
6. Nouveau règlement pour le cimetière de Versoix
7. Autorisation d'emprunter Frs 1'500'000.- pour la Fondation Bon-Séjour de la Ville de Versoix avec cautionnement solidaire de la Commune
8. Consultation publique Aéroport de Genève
9. Propositions individuelles et divers

Parole au public

Le Président ouvre la séance et souhaite une cordiale bienvenue à toutes et à tous.

Mme C. Angelo, M. B. Levrat et M. P. Schenker sont excusés.

M. R. Lima arrive à 20h33.

1. APPROBATION DU PV DE LA SEANCE DU 16 SEPTEMBRE 2019

La modification suivante est proposée à la page 8, point 8.1 : Motion présentée par les Verts, le PDC, le **PLR**, le **PS** et le **MCG** ~~Antonio Angelo et Cynthia Angelo~~

Muni de cette modification, le PV de la séance du 16 septembre 2019 est accepté par 20 oui et 2 abstentions d'usage (22 votants).

2. COMMUNICATIONS DU BUREAU DU CONSEIL MUNICIPAL

Les points suivants sont abordés :

- 2.1** Le Président signale que le point 7 de l'ordre du jour est reporté au prochain Conseil municipal. En effet, la commission des finances a manqué de temps pour traiter cette demande de crédit en raison de la séance d'information du Léman Express.
- 2.2** Le Président signale que la séance « Toutes commissions réunies » sur les travaux de la route Suisse aura lieu le lundi 28 octobre à 20h00.
- 2.3** Le Président informe de l'inauguration du parcours permanent de la course d'orientation du CERN le 11 octobre à 18h00. Tous les Conseillères et Conseillers municipaux sont invités.
- 2.4** Le Président signale que le calendrier des commissions 2020 est disponible sur extranet. A noter que les commissions initialement agendées après le 2 juin 2020 ont été supprimées car susceptibles à modifications.
- 2.5** Le Président signale que le tableau des jetons de présence du 1^{er} semestre 2019 est disponible sur extranet. Les soldes pour les présidences seront payés le 25 octobre.
- 2.6** Le Président signale que les CM ont jusqu'au 25 novembre pour faire valoir leur droit d'opposition à la dernière décision de l'ACG concernant les contributions annuelles des communes 2020.
- 2.7** En accord avec M. le Maire, le Président a adressé un courriel aux différentes fractions versoisiennes afin qu'elles désignent un

représentant au sein de la commission ad hoc récemment créée pour l'urgence climatique.

2.8 Le Vice-Président signale qu'en l'absence du secrétaire du Bureau, il se chargera de lire les délibérations.

2.9 Le voyage du Conseil municipal aura lieu les 16 et 17 mai 2020. Des informations suivront.

3. COMMUNICATIONS DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Mme Enhas, Conseillère administrative

Travaux

Route de Suisse

Mme Enhas signale que les travaux de la route de Suisse se poursuivent avec l'étape 4 (tronçon route des Fayards-route de la Gare) et avancent bien. Le pont est déjà bétonné côté lac, la fin des travaux sur ce tronçon prévue à mi-décembre est confirmée, ce qui permettra aux bus TPG de reprendre leur trajet habituel. Mme Enhas signale que de nouveaux abribus seront installés. Afin d'illustrer ses propos quelques photos sont projetées sur grand écran.

Mme Enhas signale que le tronçon qui va de la Rampe de la Gare jusqu'à la Place Mussard (étape 3) sera progressivement mis en sens unique en fonction de l'avancement des travaux concernant les collecteurs.

Place du Bourg

Quelques photos sont projetées afin d'illustrer l'ampleur des travaux (vue aérienne).

Parking du Stand de tir

Mme Enhas signale que des travaux de réfection complète du parking du Stand de tir seront effectués fin octobre 2019.

Aménagement places de jeux

Quelques photos montrent l'aménagement des places de jeux à Courvoisier et à Sauverny/Bon-Séjour. Mme Enhas a déjà reçu des remerciements de la part des enseignants pour la mise à disposition de ces espaces de jeux aujourd'hui même.

Agenda

Mise en œuvre du PSIA

Mercredi 9 octobre 2019 à 20h00 : Séance d'information publique à la salle communale de Genthod.

Séance d'information publique sur les travaux de requalification de la route de Suisse

Lundi 14 octobre 2019 à 19h00 : Séance d'information publique sur l'avancement des travaux de requalification de la route de Suisse à l'Aula du CO des Colombières, en collaboration avec les services de l'Etat.

Service social

Cérémonie d'accueil des nouveaux habitants

Plus de 120 personnes étaient présentes à cette cérémonie d'accueil des nouveaux habitants qui s'est déroulée le 5 octobre dernier dans les espaces du Boléro en présence de M. le Maire, de certains Conseillers municipaux et

du représentant cantonal du Bureau de l'intégration des étrangers. C'était l'occasion de souhaiter officiellement la bienvenue aux nouveaux habitants. Un film sur la Ville de Versoix préparé spécialement à cette occasion a été diffusé et de nombreux stands étaient tenus par les différentes associations versoisiennes et services communaux. Cette cérémonie a été une réussite et sera reconduite chaque année.

Le film présentant la Ville de Versoix est projeté sur grand écran.

<https://youtu.be/LizGh7gkTfk>

M. Malek-Asghar, Conseiller administratif

Bâtiments

Chapelle d'Ecogia

M. Malek-Asghar tient à saluer la fin des travaux concernant la chapelle d'Ecogia. Il recommande la lecture de la brochure éditée à cette occasion qui donne de nombreuses et intéressantes indications sur l'origine de cette chapelle et la très belle qualité de ses vitraux notamment.

4. PRESENTATION DU PROJET DE BUDGET 2020

M. Malek-Asghar présente le projet de budget 2020 qu'il a développé de manière succincte à la commission des finances en raison de la séance d'information sur le Léman Express organisée par le canton.

BUDGET DU COMPTE DE RÉSULTAT

Ce budget a fait l'objet de travaux importants depuis cet été ainsi que d'un séminaire qui s'est tenu avec l'ensemble des chefs de service de l'administration communale en septembre dernier. Il a été adopté à l'unanimité du Conseil administratif il y a une quinzaine de jours. M. Malek-Asghar saisit l'occasion de remercier M. Virgile André, chef du service des finances, qui est la cheville ouvrière de ces travaux ainsi que M. Christian Séchaud, directeur de l'administration et des ressources humaines.

En raison de prestations supplémentaires, comme par exemple la création de places de crèches supplémentaires, et en raison de la baisse des recettes fiscales liée à l'entrée en vigueur de la réforme votée il y a quelques mois, Malek-Asghar indique que le budget de la Ville de Versoix ne pourra pas être présenté comme équilibré pour l'exercice 2020. Le CA a ainsi visé pour 2020 un déficit de près de Frs. 1'500'000.- tout en espérant un bouclage favorable au moment des comptes au printemps 2021. Il convient en effet de distinguer dans les estimations fiscales de l'Etat ce qui concerne les revenus courant de ce qui concerne les reliquats qui ne sont pas annoncés mais qui ont régulièrement permis de boucler avec des bonis.

Le CA précise qu'avec l'entrée en vigueur de la RFFA, les communes genevoises sont autorisées si nécessaire à présenter un budget déficitaire dans certaines marges sans devoir préparer un plan de redressement.

Les charges d'exploitation se montent à Frs. 39'434'816.- (en augmentation de Frs. 961'151.- par rapport au budget 2019). M. Malek-Asghar relève une situation dynamique avec de nouvelles prestations, de nouvelles activités communales et de nouveaux frais qu'il faut absorber.

Les revenus d'exploitation se montent à Frs. 35'956'221.- (en augmentation de Frs. 826'212.- par rapport au budget 2019).

La proposition de budget telle que soumise aujourd'hui clôt avec un compte de résultat négatif qui se monte à Frs. 1'548'380.-. M. Malek-Asghar précise que ce budget 2020, qui contient une marge de sécurité suffisante aux yeux du CA, impose au CA et au CM une responsabilité particulière. En effet, les comptes issus de ce budget, votés au printemps 2021, seront votés par un Conseil municipal renouvelé, de même qu'en ce qui concerne le CA, M. Malek-Asghar tirant sa révérence après 17 ans de présentations du budget de l'administration communale.

M. Malek-Asghar poursuit la présentation en commentant la répartition des charges et revenus par nature, la répartition des charges par classification fonctionnelle et les principales évolutions par rapport au budget 2019.

Enfin M. Malek-Asghar commente le détail des recettes fiscales pour les personnes physiques : on note par rapport à 2019 une augmentation annoncée des recettes fiscales des PP d'environ Frs. 1.7 mio. Concernant les revenus fiscaux des personnes morales (PM) on note une forte baisse avec une évolution assez négative de certaines entreprises qui impacte également le budget avec une baisse de la taxe professionnelle de Frs. 600'000.-.

La présentation est agrémentée de graphiques afin d'illustrer la situation liée aux recettes fiscales.

BUDGET DU COMPTE DES INVESTISSEMENTS

Concernant le plan des investissements 2020, M. Malek-Asghar relève un autofinancement de Frs. 3'577'125.- pour un montant d'investissement net de l'ordre de Frs. 9 mio. Les dépenses d'investissement sur les crédits en cours de réalisation représentent un montant de Frs. 6'745'000.-. Les dépenses d'investissements estimées sur les nouveaux crédits représentent un montant de près de Frs. 2'500'000.-.

M. Malek-Asghar liste également les différents projets d'investissements prioritaires pour le CA, à savoir :

- - l'achat de véhicules/engins STVE 2019 la contribution FIDU 2020
- la réfection du chemin de Montfleury
- le plan directeur communal
- la mise à jour install. piscine (protect. cathodiques et pompes)
- le PLQ Ilêt Jean-Querret - part. communale
- la réfection et assainissement de la route de Saint Loup (ord. protection du bruit)
- l'achat de véhicules/engins STVE 2020
- l'étude sur le parascolaire Lachenal
- le parc du Molard
- le préaux couvert Bon-Séjour
- les mesures concernant l'urgence climatique
- la mise aux normes installations compostage GICORD
- la halte de Pont-Céard - étude
- le crédit d'étude/concours Ancienne épicerie Buffat
- l'étude école Montfleury (et secteur)
- la réfection et la requalification du passage sous voie existant
- la vélostation et quai no 1
- la halte de Pont-Céard - travaux

Le Conseil administratif prie le Conseil municipal de faire bon accueil à ce projet de budget 2020 qui va maintenant être traité dans les commissions et le remercie pour son attention.

5. CREDIT DE FRS 538'400.- DESTINÉ À ALIMENTER LE FONDS FIDU

M. Malek-Asghar présente cette demande de crédit qu'il considère comme une formalité et qui est destiné à alimenter le Fonds FIDU qui permet de financer les besoins en infrastructures liés à la construction de nouveaux logements dans les communes. Versoix pourrait être amené à puiser dans ce fonds de solidarité entre les communes pour le développement urbain dans le futur. C'est au nom du CA que M. Malek-Asghar remercie les CM de faire bon accueil à cette demande de crédit.

Préavis des Commissions :

M. Chappatte indique que la Commission des finances a donné un préavis favorable à l'unanimité des 8 membres présents lors de sa dernière séance.

Discussion :

La parole n'est pas demandée.

« CREDIT DE FRS 538'400.- DESTINE A ALIMENTER LE FONDS INTERCOMMUNAL POUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN (FIDU) »

Vu le plan directeur cantonal 2030 fixant un objectif en termes de construction de logements afin de répondre à la pénurie actuelle et couvrir les besoins futurs liés au développement de notre canton ;

Considérant que la planification assigne à certaines communes de construire de nombreux logements, à d'autres moins ou pas du tout, l'effort pour financer l'aménagement des nouveaux quartiers de logements demandé à certaines communes est donc très important, voire dans certains cas difficilement soutenable, alors que d'autres communes ne se voient assigner aucune charge de ce type ;

Vu qu'un groupe de travail, comprenant 13 communes appelées à se développer ainsi que plusieurs départements du canton s'est réuni à maintes reprises afin de trouver une solution visant à répartir le financement de ces aménagements ;

Vu la proposition d'élaborer un mécanisme de compensation entre les communes qui construisent et celles qui ne construisent pas, ces dernières viennent aider financièrement les premières à financer les équipements obligatoires et les espaces publics en lien avec l'accueil de nouveaux logements au moyen de la constitution d'un fonds ;

Vu le but de partager l'effort exigé par la poussée actuelle du développement de Genève, chaque commune pouvant y contribuer selon sa situation et ses moyens ;

Vu le souhait exprimé par le groupe de travail de créer un fonds intercommunal pour le développement urbain (FIDU) ;

Considérant que ce fonds (créé sous la forme d'une fondation de droit public dont, sur les 7 représentants, 5 seront désignés par l'ACG parmi les Magistrats

communaux, les deux autres représentants seront ceux de la Ville de Genève et du Département du territoire) sera compétent pour les attributions des financements versés aux communes ;

Attendu que les attributions versées seront uniquement accordées à des équipements communaux dont la réalisation est exigée par des prescriptions légales ainsi qu'aux espaces publics afin de focaliser cet apport sur des projets peu ou pas ouverts par d'autres mécanismes de financement ;

Vu que les attributions versées seront effectuées selon deux modalités complémentaires, chacune représentant environ une moitié du fonds : d'une part, une attribution forfaitaire pour tout nouveau logement produit sur le territoire de la commune ; d'autre part, une attribution pour les projets d'infrastructures pour les communes qui en font la demande, dans le cadre d'un développement urbain amenant de nouveaux logements ;

Considérant que ce fonds sera alimenté par une contribution annuelle de 2 millions de francs du canton et d'une contribution annuelle de 23 millions de francs des communes, ces dernières contributions étant réparties :

- a) entre les communes en fonction de la valeur de production du centime, indice tenant compte de la fiscalité sur les personnes physiques et morales,
- b) de la population de chaque commune, mais avec une contribution annuelle maximale de 7 millions par commune ;

Vu la nécessité de voter un crédit d'engagement pour le versement de cette contribution annuelle destinée à subventionner les investissements publics à charge des communes accueillant de nouveaux logements ;

Vu que la loi sur le Fonds intercommunal pour le développement urbain et que ses statuts ont été approuvés par l'Assemblée générale de l'ACG en date du 18 novembre 2015 ;

Vu que la loi sur le Fonds intercommunal pour le développement urbain et que ses statuts ont été approuvés par le Grand Conseil en date du 18 mars 2016 et que cette loi entre en vigueur dès le 1^{er} janvier 2017 ;

Conformément à l'article 30, alinéa 1, lettre e de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 et à la loi sur le Fonds intercommunal pour le développement urbain (FIDU) ;

Vu le préavis de la Commission des Finances dans sa séance du 3 octobre 2019 ;

Sur proposition du Conseil administratif ;

Le Conseil municipal

**ACCEPTE
A L'UNANIMITE (23 VOTANTS)**

1. D'ouvrir au Conseil administratif un crédit de Frs 538'400.- pour le versement d'une contribution au Fonds intercommunal de développement urbain (FIDU) destiné au subventionnement des infrastructures publiques communales rendues nécessaires pour l'accueil de nouveaux logements.

2. De comptabiliser cette dépense de Frs 538'400.- dans le compte des investissements, puis de la porter à l'actif du bilan de la Commune de Versoix dans le patrimoine administratif.
3. D'amortir cette dépense au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de fonctionnement sous la rubrique No 79.36 dès 2020.
4. D'autoriser le Conseil administratif à emprunter jusqu'à concurrence du crédit mentionné au point 1.

6. NOUVEAU REGLEMENT POUR LE CIMETIERE DE VERSOIX

M. Malek-Asghar présente et commente le nouveau règlement pour le cimetière de Versoix qui a fait l'objet de travaux. Il tient à remercier chaleureusement Mme Catherine Asgedom, ancienne officière d'Etat-civil aujourd'hui à la retraite, et Mme Sonia Baechler qui s'est investie avec beaucoup de dévouement et d'intérêt dans ce dossier. Ce travail a été effectué en collaboration avec le Secrétaire général, le Service des communes ainsi que M. Julien Marquis, à qui M. Malek-Asghar adresse également ses remerciements pour sa relecture et les amendements proposés. Il n'y a pas de modifications fondamentales à relever dans ce règlement qui a été présenté en deux étapes à la commission des finances sous l'œil averti de son Président M. Gilles Chappatte.

C'est au nom du CA que M. Malek-Asghar remercie les CM de faire bon accueil à ce règlement.

Préavis des Commissions :

M. Chappatte indique que la Commission des finances a donné un préavis favorable à l'unanimité des 9 membres présents lors de sa dernière séance.

Discussion :

M. Piccot signale qu'il acceptera le nouveau règlement. Il souhaite toutefois proposer la création d'un répertoire à mettre à disposition des familles et des personnes qui se rendent ponctuellement au cimetière.

M. Malek-ASghar relève la pertinence de cette proposition et la relayera auprès de Mme Baechler en vue d'en examiner l'opportunité.

« NOUVEAU RÈGLEMENT POUR LE CIMETIÈRE DE VERSOIX »

Vu la loi sur les cimetières, datée du 20 septembre 1876 et son règlement d'application, daté du 16 juin 1956 ;

Vu l'art.30, al. 2 de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984 ;

Vu le règlement en vigueur adopté par le Conseil municipal le 26 novembre 1984 et validé par arrêté du Conseil d'Etat le 9 janvier 1985 ;

Vu que le règlement précité est devenu obsolète et qu'il est devenu nécessaire de le mettre à jour ;

Vu le nouveau projet de règlement joint à la présente délibération élaboré par les Services de la Mairie et contrôlé par le Service juridique du Département de la sécurité, de l'emploi et de la santé ;

Vu que le projet de règlement précité a été validé par le Conseil administratif en séance du 28 août 2019 ;

Vu le préavis de la Commission des Finances dans sa séance du 3 octobre 2019 ;

Sur proposition du Conseil administratif,

Le Conseil municipal,

**ACCEPTE
A L'UNANIMITE (23 VOTANTS)**

1. D'adopter le nouveau règlement du cimetière de la Ville de Versoix, annexé à la présente, version validée par le Conseil administratif le 28 août 2019 et qui fait partie intégrante de cette délibération.
2. De fixer l'entrée en vigueur de ce règlement au lendemain de son approbation par le Conseil d'Etat.
3. De prendre note qu'une fois en vigueur, ce nouveau règlement va abroger toutes les anciennes versions.

7. AUTORISATION D'EMPRUNTER FRS 1'500'000.- POUR LA FONDATION BON-SEJOUR DE LA VILLE DE VERSOIX AVEC CAUTIONNEMENT SOLIDAIRE DE LA COMMUNE

Ce point est reporté à la prochaine séance.

8. CONSULTATION PUBLIQUE AEROPORT DE GENEVE

Mme Enhas signale le lancement de la procédure fédérale avec consultation publique dans le cadre de la mise en œuvre du PSIA (plan sectoriel des infrastructures aéroportuaires). Elle rappelle que la fiche PSIA, approuvée le 14 novembre 2018 par le Conseil fédéral, permet de définir le cadre d'exploitation et de développement des infrastructures de l'Aéroport de Genève à l'horizon 2030. Le 18 septembre 2019, l'OFAC a mis en consultation le dossier déposé par Genève Aéroport. Une enquête publique est ouverte avec un délai au 17 octobre 2019 pour les communes souhaitant faire valoir leur droit d'opposition. La Ville de Versoix a mis tout en œuvre pour pouvoir prendre connaissance des différents et nombreux documents et pouvoir préparer une procédure d'opposition, en bénéficiant de l'appui et du soutien de l'ATCR (association transfrontalière des communes riveraines de l'Aéroport). L'enquête publique comprend

- une modification du règlement d'exploitation avec les nouvelles mesures suivantes :
 - o la mise en place d'un système de quotas pour les vols retardés au départ de Genève et décollant après 22h ;
 - o la possibilité de planifier 3 vols « long-courriers » entre 22h et 24h ;
 - o la détermination du nouveau bruit admissible de jour et de nuit, et l'octroi d'allègements (bruit aérien et bruit au sol)

pour rappel, la fiche PSIA comprend 2 courbes de bruit : une courbe *plafond* qui reflète la situation prévisible pour 2019 (au moment de l'adoption de la fiche PSIA) et une courbe *cible* qui représenterait l'exposition au bruit en 2030 et qui tient compte de l'évolution du trafic aérien. Cette courbe, qui va en rétrécissant, devrait à terme moins impacter le territoire de la Ville de Versoix.

- une demande d'approbation des plans qui comprend les objets suivants :
 - o la construction d'une nouvelle sortie rapide pour la piste 04 ;
 - o la levée des restrictions à l'utilisation des postes de stationnement pour avions, permettant ainsi de les utiliser de manière densifiée. Cette démarche vise à adapter à la demande, en augmentation, le nombre de stationnement d'avions alors que la capacité de stationnement a déjà fait l'objet d'une limitation par le biais d'une négociation entre l'Aéroport et les associations.
- la fixation du nouveau bruit admissible qui a un impact direct sur les procédures cantonale d'autorisation de construire. Il s'agit là d'un point extrêmement sensible de l'enquête publique.

Les impacts pour Versoix, extrêmement importants, ont fait l'objet d'une étude, à la demande du canton par l'office de l'urbanisme et le SABRA (Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants), qui a relevé les points suivants :

- incidences des courbes de bruit sur la population :
 - o situation actuelle : 1'868 personnes directement concernées par les courbes de bruit ;
 - o prévisions : 3'137 personnes directement concernées par les courbes de bruit ;
- incidences des courbes de bruit et du bruit admissible 2019 sur les projets de développement :
 - o augmentation de 77,9% des surfaces territoriales concernées. Les autorisations de construire seront très très fortement impactées.

La résolution proposée ce soir au CM vise à valider la procédure d'opposition à l'enquête publique selon l'argumentaire comprenant les points suivants :

- Fixation du bruit admissible : diminution nombre de décollages pendant la période nocturne. Les décollages sont en effet les mouvements les plus pénalisants. Selon les prévisions, il subsisterait un nombre encore très important de mouvements (décollages) après 22h00. Par ailleurs, la courbe prévue par le PSIA ne tient pas du tout compte des atterrissages, alors qu'ils sont également source de nuisance, se rajoutant aux nuisances des décollages.
- Tenir compte des atterrissages.
- Tenir compte de la capacité limitée à stationner les avions.
- Système de quotas : opposition à ce principe ne donnant aucune garantie quant à son efficacité
- Route KONIL après 22h : demande d'intégrer la suppression de cette route
- Accessibilité : constat du manque de coordination entre le développement de l'Aéroport et son accessibilité avec la saturation actuelle des réseaux de transports malgré toutes les mesures envisagées pour améliorer le secteur. Un souci est constaté avec les mesures concernant la mobilité qui

pourraient être reportées à beaucoup plus tard en raison du manque de financement de ces mesures.

Mme Enhas le répète : les impacts sur la Ville de Versoix sont très importants, également en ce qui concerne notamment la santé. Il est absolument nécessaire de faire réduire les vols, principalement les vols en soirée, ce qui permettrait de réduire la surface territoriale impactée par ces vols nocturnes. Par ailleurs l'exposition au bruit entraîne également des conséquences importantes sur les possibilités de construire. A noter que l'Aéroport fait très peu d'effort pour réduire le bruit, tout est négocié avec les compagnies aériennes avant tout. Les riverains sont peu écoutés, il en est de même pour les communes. Le développement de l'Aéroport n'est pas souhaitable par rapport à certaines politiques activement menées, qu'elles soient sanitaires environnementales ou climatiques.

Pour toutes ces raisons il est indispensable de faire valoir les droits de la Ville de Versoix par le biais de cette opposition à cette enquête publique et le CA remercie le CM de faire bon accueil à cette résolution.

Discussion :

M. Leiser tient à remercier Mme Enhas pour ses explications précises et détaillées. Il considère à titre personnel qu'on se moque de toute une partie de la population. Le Conseil municipal doit donner un message très fort, non seulement aux responsables de l'Aéroport, mais également au niveau politique régionale, en votant à l'unanimité la résolution présentée ce soir.

Ce projet vise une meilleure logistique et une meilleure rentabilité pour l'Aéroport, ce qui est contrebalancé par plus de bruit, plus de pollution, plus de nuisances, ce qui veut dire pour Versoix moins de bien-être, moins de sommeil et moins de santé. A l'heure où l'on parle de plus en plus de développement durable, il relève l'importance d'un vote du CM unanime.

M. Zimmermann indique que le groupe socialiste soutient sans réserve les démarches entreprises par le Conseil administratif qui vise à répondre à la consultation et refuser les termes du projet établi par l'OFAC. Il rappelle que le CM s'était déjà opposé de manière unanime à la première consultation liée à la fiche PSIA. M. Zimmermann saisit l'occasion d'appeler non seulement ses collègues mais également toute la population de Versoix à voter le 24 novembre prochain en faveur de l'initiative de la CARPE et contre le contre-projet du Conseil d'Etat/Grand Conseil. Il espère que les associations mais également les partis dans les communes riveraines concernées auront l'occasion de mobiliser les populations pour organiser par exemple une grande marche pour dire tout le mal de ce projet, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et en termes de pollution.

M. Chappatte indique que le PDC soutient ce projet de résolution qui fait sens. L'Aéroport doit se développer de manière plus qualitative.

La voix du Président est prise en compte.

Résolution concernant l'Aéroport de Genève – Enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible.

« OPPOSITION »

Vu le courrier ainsi que le dossier qui nous ont été adressés par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) le 11 septembre 2019 concernant la consultation des communes pour l'Aéroport de Genève – Enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible ;

Vu que les communes ont jusqu'au 17 octobre 2019 si elles le désirent, pour manifester leurs griefs dans le cadre de cette procédure en usant de la voie d'opposition ;

Vu que le Conseil administratif de la Ville de Versoix dans sa séance du 25 septembre 2019 a décidé concernant l'Aéroport de Genève de s'opposer à l'enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible ;

Vu les articles 36d et 37 et 37h de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0) et par les dispositions de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) ;

Conformément à l'article 29, alinéa 3, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 ;

Conformément à l'article 31 du règlement du Conseil municipal de la Ville de Versoix du 17 janvier 2008 ;

Sur proposition du Conseil administratif,

Le Conseil municipal,

**ACCEPTE
A L'UNANIMITE (24 VOTANTS)**

De s'opposer à l'enquête publique se déroulant du 18 septembre au 17 octobre 2019, concernant l'Aéroport de Genève et portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible.

Les motifs de notre opposition font l'objet de l'argumentaire ci-après (pages 2 à 10).

1. Fixation du bruit admissible – bruit du trafic aérien selon l'annexe 5 OPB

Au sens de l'art. 11 al. 2 LPE, il est prescrit que « *indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable* ».

Aussi, « *les émissions seront limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, en égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes* » (art. 11 al. 3 LPE). Dans les circonstances actuelles, le concept de nuisances doit être étendu au rôle concret que joue l'augmentation du trafic aérien dans la menace globale pour la planète au regard du réchauffement climatique.

Ce qui précède est d'ailleurs précisé et concrétisé, pour l'exposition au bruit des aéroports civils, dans l'annexe 5 OPB.

En l'espèce, selon les différents documents consultés, le scénario sur lequel est basé la courbe à moyen terme 2022 (courbe du bruit admissible) table sur une hypothèse de 206'807 mouvements. Il est considéré que les mouvements les plus pénalisants pour respecter la courbe de bruit à moyen terme inscrite dans la fiche PSIA, sont les mouvements de décollage après 22h00. C'est pourquoi plusieurs mesures opérationnelles (notamment système de quotas) sont prévues pour diminuer les décollages retardés.

Cela étant, la pièce 09 « Scénario du calcul du bruit du trafic aérien », montre que **l'effort consenti reste modeste** par rapport à l'ampleur du problème. Le nombre de décollages après 22h00 ne diminue que de 16% (cumul heures N1 et N2) et celui des atterrissages que de 6%. Il est inadmissible qu'il subsiste plus de 11'000 mouvements/an après 22h00, qui sont la cause d'effets très néfastes sur la santé de la population.

Par ailleurs, nous relevons que seuls les mouvements de décollage sont pris en compte, alors que les atterrissages constituent également une gêne très importante et qu'ils représentent 5.4 fois plus de mouvements que les décollages.

La courbe du bruit admissible n'est ainsi pas acceptable, car elle entérine un nombre de décollages pendant la période nocturne qui est trop important et que, par ailleurs elle ne tient pas compte des atterrissages, source de nuisances supplémentaires venant se rajouter à celles des décollages.

Un autre facteur qui rend cette courbe inacceptable est le fait qu'elle prenne en compte la levée des contraintes d'utilisation des postes de stationnement 14 à 19 devant l'aile Est (levée de la charge 2.2, décision du 28 septembre 2016). En effet, cette charge résulte de la négociation entre l'AIG et diverses associations qui s'étaient opposées à la réalisation de l'aile Est et qui avaient accepté de retirer leur opposition moyennant l'inscription de cette charge. L'Aile Est n'est toutefois même pas encore en service, qu'il est annoncé que « *les charges de trafic et par voie de conséquence les besoins en postes de stationnement avions continuent d'augmenter année en année* » et que par conséquent l'utilisation de ces places de stationnement est indispensable « *pour permettre d'accueillir le trafic dans les années à venir* ».

Un tel procédé bafoue les processus démocratiques de négociation et jette un sérieux discrédit sur l'AIG et l'OFAC et dans la crédibilité des engagements que ces instances prennent. Comment croire qu'en 2016, l'AIG et l'OFAC ne savaient pas que

ces places seraient nécessaires ? Leur accord à accepter la charge n'était donc qu'une manœuvre dilatoire pour que les associations retirent leur opposition.

Nous nous opposons formellement au retrait des charges figurant dans l'autorisation relative à l'aile Est et demandons en conséquence que la courbe du bruit admissible tienne compte de cette capacité limitée à stationner les avions.

2. Système de quotas

Afin d'une part de respecter la courbe à moyen terme 2022 (courbe de bruit admissible) et d'autre part, de tendre vers la courbe cible 2030, l'AIG propose l'instauration d'un système de quotas. Ce système est basé sur l'octroi aux compagnies aériennes de la possibilité de disposer d'un certain volume de bruit pour gérer les décollages en retard, après 22h00. Ce volume tient compte du nombre de mouvements attribué à chaque compagnie et du type d'avion (classe de bruit).

La pièce 06 « Système de quotas » précise en page 6, que « *en principe, si les opérateurs d'aéronefs volent selon l'horaire planifié, ils n'auront pas besoin d'utiliser des quotas bruit étant donné qu'il y a pas de vols planifiés au départ après 22h00 – sous réserve d'éventuels vols long-courriers* ». Par ailleurs, les opérateurs disposant d'un quota et souhaitant opérer après 22h00, devront effectuer une demande à Genève Aéroport pour une autorisation préalable. Celle-ci sera automatiquement accordée par le biais d'un outil informatique. Si l'opérateur ne dispose plus de quotas, « *l'opérateur ne pourra opérer le vol que moyennant le paiement d'une redevance incitative fortement progressive* ».

Ce système soulève les observations suivantes :

- Comme nous l'avons déjà relevé, sur le principe, il ne nous paraît pas admissible que le système de quotas entérine plus de 1'500 décollages par an après 22h00.
- L'octroi automatique d'une autorisation d'opérer lorsqu'on dispose de quotas n'est en aucun cas un instrument ni incitatif et encore moins dissuasif pour limiter les décollages en retard.
- Après usage de la totalité des quotas, la redevance qui sera perçue est décrite comme « incitative ». Nous estimons que la redevance devrait être **dissuasive**, doutant que la seule incitation soit suffisante. Notre scepticisme est d'autant plus grand, qu'il est mentionné en page 11, que le montant de la redevance sera déterminé **en accord avec les compagnies aériennes**. Il n'est pas hasardeux de penser que les compagnies ne seront pas d'accord d'accepter une redevance trop élevée. Le document de l'AIG d'ailleurs entrevoit cette possibilité, puisqu'il est mentionné que « *si un accord n'est pas trouvé avec les compagnies aériennes sur les montants de redevance en adéquation avec le but poursuivi (...), l'exploitant devra mettre en œuvre d'autres mesures plus restrictives afin de se conformer au cadre réglementaire* ».
- Le système informatique qui va gérer les quotas n'existe pas encore et doit être développé ou acquis. La description de ce système informatique (p. 11 et 12) introduit une ambiguïté dans le discours, puisqu'il mentionne qu'il sera notifié à

Genève Aéroport « *dès qu'un opérateur n'a plus de quotas disponibles et qu'un vol doit alors être stoppé* ». Or, ces vols ne seront pas stoppés. Ils pourront être opérés moyennant acquittement d'une redevance. La formulation est donc incorrecte et prête à confusion.

- Enfin, nous relevons que des mesures ont déjà été prises pour limiter le nombre de vols décollant après 22h00, par un ajustement de la capacité disponible qui a été limitée à 15 départs sur une période de 40 minutes (21h00 – 21h40). Les documents soumis en enquête publique ne mentionnent toutefois aucun bilan de cette mesure. Son (in)efficacité aurait mérité d'être documentée. En effet, il apparaît que malgré la mesure, le nombre de vols décollant en retard est resté conséquent. En 2017 : 1'499 vols au départ ont été opérés entre 22h00 et 22h59 et 306 vols au départ ont été opérés entre 23h00 et 23h59.
- En tout état de cause, l'AIG ne démontre pas en quoi des vraies mesures de limitation du trafic nocturne seraient techniquement ou financièrement insupportables pour que l'on puisse faire fi du caractère exceptionnel gouvernant la période de couvre-feu.

3. Procédure CRINEN I – route KONIL

La pièce 01 « Procédure CRINEN » se réfère à la fiche PSIA qui mentionne qu'« *une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte », à partir de 22h00 devra avoir lieu. Elle sera effectuée par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquences d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30* ». Il est ainsi considéré que « *la thématique de la fermeture KONIL durant la période nocturne bénéficie ainsi d'un mécanisme de concertation particulier dûment agréé. Cet aspect échappe dès lors à la coordination des autres aspects de la procédure CRINEN I dans le cadre de la présente procédure* ».

Ce renvoi de la thématique KONIL n'est pas acceptable. Le principe de coordination mis en avant pour les autres thématiques n'est ici pas respecté. En effet, la fermeture de la route KONIL a un impact sur la capacité de l'aéroport et donc sur la courbe de bruit. De plus cette procédure devra être acceptée par l'OFAC et devrait également être inscrite dans le règlement d'exploitation et doit donc être coordonnée avec les autres mesures. Cette exclusion est d'autant moins acceptable que la demande de la fermeture de la route KONIL pendant la période nocturne date de 2006 et que, sur le principe, l'AIG et Skyguide se sont déjà prononcés favorablement à cette mesure. Il est donc inique de la renvoyer à d'autres instances, sans aucun délai contraignant quant à sa mise en œuvre.

À l'évidence, la problématique est connue depuis le dépôt des recours des communes en été 2001 ! L'OFAC a suspendu cet examen en 2012 indiquant que cela devait être réglé dans le cadre de l'établissement de la fiche du PSIA. Or, malgré l'écoulement de 17 années, il semble que rien de concret n'ait été entrepris et que la seule décision prise formellement dans la procédure était de maintenir sa suspension sur ce point. Même si les communes n'ont pas formellement la possibilité de se fonder en tant que Corporation de droit public sur les droits fondamentaux de la Convention européenne des droits de l'homme, il n'empêche qu'elles ont pour mission de protéger leurs

populations, composées pour certaines de personnes ayant également recouru. Le comportement des instances aéronautiques relève du déni de justice en application de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, ce que les instances judiciaires ne manqueront pas d'examiner dans le cadre des recours individuels.

4. Coordination des procédures entre le développement de la plateforme aéroportuaire et son accessibilité terrestre :

La coordination est une exigence légale fixée dans diverses lois, notamment l'article 27c OSIA.

Conformément à la disposition précitée, « lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. Dans la mesure où il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans ».

Sur de nombreux sujets nous estimons que la coordination énoncée dans les documents relève uniquement du discours déclamatoire et que la coordination n'a pas été réellement effectuée. Cela est particulièrement flagrant pour ce qui relève de la mobilité générée par le développement de l'AIG.

De manière très lacunaire, le rapport d'impact (pièce 14) ne fait que relayer les objectifs énoncés dans la fiche du PSIA, soit le report modal des passagers et employés vers les transports publics, via la réalisation de différentes infrastructures de transport (prolongement tram, modification accès autoroute, etc.). Les objectifs sont certes louables, mais on ne peut pas considérer que cette liste de bonnes intentions suffise à assurer la coordination entre le développement de la plateforme aéroportuaire et la mobilité générée dans le périmètre. Cela d'autant plus que si on se réfère aux études qui ont accompagné l'établissement de la fiche PSIA (notamment « Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire. Estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport – Synthèse de l'étude réalisée par Citec et méthodologie pour l'élaboration d'un plan d'action – juin 2016), il apparaît clairement que malgré toutes les mesures envisagées, l'offre future ne sera pas en mesure d'éviter la saturation des réseaux (saturation au demeurant déjà effective actuellement et pénalisant fortement le fonctionnement des communes riveraines et de l'agglomération, tant pour les entreprises que pour les habitants). A quoi s'ajoute le fait que certaines mesures lourdes, ne sont actuellement pas garanties (absence de garantie de financement) et que leur mise en œuvre pourrait ainsi être reportée à un horizon lointain.

Le principe de coordination exige que les interactions entre les projets soient évaluées permettant ainsi à chacun d'être réalisé, sans porter préjudice aux autres. Il ne suffit pas de mentionner des études pour conclure que la coordination a été effectuée. Il faut que la synchronisation des mesures d'accompagnement et que les effets cumulés des projets aient été pris en compte et assurent le respect des dispositions légales. A ce stade, rien n'assure que cela ait été fait.

5. Proportionnalité et pesée d'intérêts

Les principes de proportionnalité et de pesée d'intérêts sont des principes cardinaux de l'aménagement du territoire. Ainsi, le principe de proportionnalité commande que les moyens mis en œuvre par l'administration restent toujours dans un rapport raisonnable avec l'intérêt public poursuivi¹.

S'agissant de la pesée des intérêts, lorsque plusieurs intérêts s'opposent, la jurisprudence exige une pesée globale de tous les intérêts pertinents dans une procédure coordonnée².

Concernant, le PSIA, il est indiqué que celui-ci « *fixe de manière contraignante pour les autorités les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse. Les concessionnaires des aéroports et les exploitants des installations de navigation aérienne doivent adapter leur planification aux objectifs et exigences du PSIA* » (art. 3a al. 1 OSIA).

Le PSIA définit en particulier, pour chaque installation aéronautique servant à l'exploitation civile d'aéronefs, le but, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement ainsi que les conditions opérationnelles générales. Il décrit en outre les effets sur l'aménagement du territoire et l'environnement (art. 3a al. 2 OSIA).

Les documents soumis à l'enquête publique y font régulièrement référence, notamment dans la pièce 12 « Proportionnalité des mesures opérationnelles » qui cherche à démontrer que les mesures opérationnelles envisagées « *constituent un moyen proportionnel d'atteindre l'objectif fixé et respectent le principe de l'égalité de traitement* ».

Le caractère lacunaire de la pesée d'intérêts est développé ci-dessous.

- La fiche PSIA et les mesures opérationnelles de sa mise en œuvre postulent la poursuite du développement de l'aéroport, conformément à la politique aéronautique suisse. Toutefois, tant la politique aéronautique suisse (2016) que la partie conceptuelle du PSIA relèvent que la saturation des aéroports de Genève et Zürich est déjà en partie effective actuellement et va encore s'aggraver : « *... aux heures de pointe, les aéroports de Genève et de Zürich n'arrivent plus aujourd'hui à répondre à la demande de créneaux horaires. A partir de 2030, il ne sera plus possible d'insérer des nouvelles liaisons, même en dehors des heures d'atterrissage et de décollage les plus demandées. La saturation des capacités se fait d'ores et déjà ressentir à Zürich et à Genève sur la ponctualité des vols* » (p. 52 de la politique aéronautique suisse). Deux ans plus tard, la partie conceptuelle du PSIA (2018) confirmait ces propos : « *Le LUPO se prononce certes pour que le développement suive la demande, notamment la demande de trafic aérien public. Au-delà du cadre réglementaire en vigueur, il n'indique cependant aucune piste ou démarche concrètes pour*

¹ Thierry Tanquerel, Manuel de droit administratif, 2^e éd., 2018, N. 550 et références mentionnées.

² Thierry Tanquerel, Manuel de droit administratif, 2^e éd., 2018, N. 548 et références mentionnées.

affronter la saturation des capacités qui menace les aéroports nationaux. » (p. 46). Il ressort ainsi clairement des documents mêmes de la Confédération, que le développement aéroportuaire, posé comme un postulat ne pouvant être remis en question, n'est pas viable à court-moyen terme. Concilier le développement économique régional et national avec les exigences de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire pourrait se faire en fixant des priorités quant aux types de vols opérant sur les plateformes nationales. L'intérêt économique de tous les vols n'est en effet pas équivalent. Permettre à des foules de passer le week-end dans différentes capitales européennes pour un prix inférieur à celui d'un billet de train relève principalement de l'intérêt privé des opérateurs, mais a très peu de retombées économiques positives pour la région.

- A la lumière de ces éléments on peut également relever une absence de pesée d'intérêts par rapport à la politique climatique de la Confédération et du canton de Genève. En effet, le développement de l'activité aéroportuaire telle qu'envisagée, réduit à néant les efforts entrepris par les communes et le canton pour réduire les gaz à effet de serre. L'AIG sera un des principaux contributeurs à l'émission de gaz à effet de serre³ (GES).
- Malgré l'énoncé dans la pièce 01 « Procédure CRINEN » que « *la pesée des intérêts entre la politique aéronautique de la Suisse, les besoins de l'économie, la santé des riverains et les impacts territoriaux a été réalisée au travers des différentes thématiques traitées dans le cadre du processus PSIA* », il ressort clairement de l'ensemble des documents que ni la santé des habitants, ni celle de la planète d'ailleurs, n'ont jamais été prises en compte et cela malgré la demande explicite du canton de Genève, exprimée dans le protocole de coordination. En effet, l'État de Genève, en collaboration avec l'ATCR-AIG a commandé une évaluation des impacts sur la santé des scénarios de développement de l'AIG. Dans le cadre de la consultation sur la fiche du PSIA, 62 communes ont demandé à l'OFAC de tenir compte du résultat de cette étude et d'intégrer la santé dans les thématiques de la fiche du PSIA. Les autorités fédérales n'ont en pas tenu compte. Il est donc fallacieux d'affirmer que la pesée des intérêts a pris en compte la santé des habitants.
- Enfin, concernant la proportionnalité des mesures, celle-ci est affirmée, mais en aucun cas n'est démontrée. Nous relevons certes que l'AIG consent à des efforts pour diminuer les nuisances. Ceux-ci portent toutefois principalement sur le respect des horaires pour les décollages retardés après 22h00. Effort qui est d'ailleurs reporté sur les compagnies aériennes. Toutes les autres mesures opérationnelles faisant l'objet de la présente procédure, consistent dans l'amélioration des infrastructures (sortie rapide piste 04, augmentation de la capacité de stationnement, non remise en question de la suppression de la route KONIL après 22h00). Comme nous l'avons relevé au point 1 de notre

³ Selon le plan climat cantonal, le secteur mobilité représente 41% des émissions de GES du canton. En raison de la dimension régionale de l'aéroport international de Genève, les déplacements des résidents et des visiteurs en avion comptent pour près de 70% des émissions du secteur mobilité et de 23% du bilan carbone.

argumentaire, l'effort de diminution des retards paraît bien modeste au regard de l'importance des nuisances. Sans compter que la mise en œuvre des quotas aboutisse effectivement, puisque dépendante de la négociation avec les compagnies aériennes.

- En tout état de cause, les efforts démontrés par l'AIG, s'agissant notamment du trafic nocturne, ainsi que du caractère exceptionnel des vols commerciaux en période de couvre-feu, ne peuvent en aucun cas constituer des mesures suffisantes dans l'examen de la proportionnalité si l'on doit suivre les principes dégagés par le jugement de la CRINEN du 23 mars 2006 cité ci-dessus.

6. Conclusion

Compte tenu du fait que :

- La courbe de bruit moyen terme 2022 entérine un nombre très important de mouvements pendant la période nocturne ;
- Cette courbe ne tient compte que des décollages, alors que les atterrissages, bien plus nombreux, représentent également une source de nuisances importantes pour l'environnement et la santé des riverains ;
- Cette courbe prend en compte la levée des charges liée au stationnement des aéronefs devant l'aile Est ;
- La levée des charges liée au stationnement des aéronefs constitue un déni démocratique, cette charge résultant d'un accord datant de 2016 entre l'AIG, l'OFAC et diverses associations ;
- Le système de quotas ne donne aujourd'hui aucune garantie quant à son opérationnalité et à son efficacité en termes dissuasifs ;
- La suppression de la route KONIL après 22h00 a été exclue de la présente procédure, ne permettant pas une coordination telle qu'exigée par la loi ;
- L'exclusion de la thématique KONIL est d'autant plus inacceptable que les principales parties intéressées (AIG et Skyguide) s'étaient déjà prononcé favorablement, que la demande date de 2006 et qu'elle est renvoyée à un horizon non défini ;
- La coordination entre le développement de la plateforme aéroportuaire et son accessibilité terrestre n'a pas été effectuée et ne permet pas aujourd'hui de garantir que chaque projet puisse effectivement se développer sans porter préjudice aux autres ;
- La pesée d'intérêts est lacunaire parce que notamment :
 - il est postulé un développement qui n'est non seulement pas possible compte tenu de la saturation des aéroports (et plus généralement du ciel européen), mais qui n'est pas non plus souhaitable au regard d'autres politiques publiques, notamment climatiques, environnementales et sanitaires ;
 - elle n'est tout simplement pas faite s'agissant la trajectoire KONIL, constituant un déni de justice ;
 - l'AIG ne démontre pas en quoi des mesures plus contraignantes dans la limitation des vols nocturnes, qui doivent rester exceptionnels, seraient économiquement insupportable ;

- l'AIG ne démontre pas en quoi des mesures autres que de simplement satisfaire à la demande ont été prises pour satisfaire aux objectifs prioritaires et urgents en vue de lutter contre le réchauffement climatique.

Le Conseil municipal de la Ville de Versoix dans sa séance du 7 octobre 2019 forme opposition aux documents mis à l'enquête publique.

9. PROPOSITIONS INDIVIDUELLES ET DIVERS

9.1 Motion présentée par le PLR : Transition énergétique : valorisation des toits de Versoix

Au nom du PLR M. Lima présente la motion « Transition énergétique : valorisation des toits de Versoix ».

Considérant :

- la motion du 12 septembre 2011, renvoyée en commission le 26 septembre 2011 ;
- la stratégie énergétique 2050 dont les deux principales mesures sont la sortie du nucléaire et la promotion des énergies renouvelables indigènes, dont le solaire ;
- que la commune possède une part non négligeable du parc immobilier de Versoix ;
- que les toits du parc immobilier municipal doivent être valorisés dans le cadre de la production énergétique ;
- que la ville doit conduire une action exemplaire dans la mise en œuvre de la transition énergétique ;
- que les récentes manifestations de l'opinion publique en faveur du développement durable, en particulier de la transition énergétique, témoignent de la sensibilité des citoyens à la problématique et de leur souhait de contribuer à sa résolution,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif :

- à entreprendre toutes les démarches nécessaires — y compris en partenariat public et/ou privé — afin que les toits de bâtiments communaux présentant les conditions requises soient équipés d'installations de conversion d'énergie renouvelable, p. ex. solaire photovoltaïque ;
- à promouvoir — y compris dans le cas d'éventuels actionnariats public et/ou privé — l'utilisation d'un modèle de financement participatif public, dans lequel chaque citoyen peut participer au financement des différentes installations, et ainsi contribuer activement à la transition énergétique ;
- à inciter les fondations de droit public de la commune à entreprendre le même projet, et à les soutenir par toute mesure utile.

L'entrée en matière est acceptée à l'unanimité (23 votants).

Discussion

M. Jaussi prend la parole :

« Le PLR a pour habitude de pousser de grands cris et de hurler à l'électoratisme quand nous présentons des motions. Que penser de celle-ci ?

La motion de 2011 à laquelle il est fait référence a été rédigée par les Verts. Le tableau contenant les toits des bâtiments mentionné dans la motion a été réalisé par M. Sauter, ancien CM vert. La différence c'est que nous avons choisi de l'appeler motion du conseil municipal sans mettre notre nom en avant et en y associant tous les autres partis car l'objet seul nous importait. Vous conviendrez qu'on peut mieux faire en terme d'électoratisme. Le PLR par contre s'y connaît clairement en la matière visiblement.

Mais contrairement au PLR, qui a refusé notre motion sur la question délicate de la pollution lumineuse sous prétexte que l'on en discute déjà, même si rien de concret n'est en place, nous ne refuserons pas cette motion qui ne fait que demander ce que nous avons demandé depuis 2011 à de nombreuses reprises et que 2 CA PLR, 1 CA PDC et un CM à majorité absolue PLR/PDC n'ont pas pu faire en une législature complète... Les temps changent et c'est heureux, c'est tout ce qui nous importe. Visiblement il fallait une mobilisation de l'opinion publique telle que mentionnée dans le dernier considérant pour que le PLR se mette enfin au travail sur le sujet.

En revanche nous serons attentifs à la question du partenariat public privé qui n'est de loin pas la panacée en matière de production d'énergie renouvelable. Vu les taux d'emprunt à long terme de la commune, il serait assez ridicule de ne pas en profiter pour ces investissements. Un partenariat avec les SIG en mains publiques pourraient nous convenir, mais hors de question de privatiser des gains ou une production à des investisseurs privés qui cherchent simplement un investissement rentable et peu risqué. Un financement participatif des habitant-e-s pourrait faire sens mais en limitant peut-être le nombre de part par personne pour éviter là encore d'accroître les inégalités entre riches et pauvres, car il faut savoir que sur les marchés actuels, les nouvelles installations solaires photovoltaïque génèrent facilement des rendements de 4-5%. Or une bonne partie de nos habitantes et habitants n'ont pas les moyens d'investir sur les marchés. Une commune, c'est un intérêt commun comme son nom l'indique et les impôts servent justement à gommer une partie des écarts de richesse entre citoyens. Il nous paraît donc normal que les investissements en matière de solaire photovoltaïque soit pris en charge par la commune pour que tous puissent en profiter pleinement.

Enfin, il ne faudrait pas que cette motion très spécifique empêche le CA de mettre en œuvre la motion sur laquelle nous avons travaillé et voté lors du dernier conseil municipal. Comme souvent, nous avons fait une première proposition à laquelle tous les partis pouvaient participer, car le sujet dépasse les clivages politiques. Et finalement même le PLR a voté cette motion plan climat qui a une portée bien plus large et plus importante que celle que nous allons voter ce soir qui est essentiellement une redite, labellisée PLR, de la motion que nous avons rédigé M. Richard, M. Sauter et moi en 2011. Avec l'ajout discutable du miroir aux alouettes du Partenariat Public Privé cher au PLR. Encore une fois, le PLR avait tout loisir de mettre en place ces mesures depuis 2011, disposant de 2 CA lors de la précédente législature et des deux dicastères liés à l'aménagement et à la gérance. Mais évidemment en période

électorale, « l'opinion publique » se montrant davantage sensible à cette question et malgré le triste exemple du bâtiment du Boléro, construit sans aucuns panneaux solaires ni toit végétalisé, il est à espérer que le PLR prenne enfin ses responsabilités dans ce domaine. Voilà pourquoi nous ne nous opposerons pas à cette motion. Toutefois nous ne la soutiendrons pas non plus vu les problèmes qu'elle soulève par la promotion de l'investissement privé sur des biens publics alors que la commune peut assumer ces investissements rentables seule et pour le bien de toutes ses citoyennes et citoyens et sachant que le CA dispose toujours de la motion originale de 2011 et de son tableau annexe de priorité s'il est en manque d'inspiration quant à l'équipement des bâtiments communaux en matière de solaire thermique et photovoltaïque. »

M. Zimmermann indique qu'indépendamment du caractère électoraliste de la démarche constituée pour le PLR à présenter en cavalier seul cette motion, les Socialistes constatent que cette motion pose un certain nombre de problèmes dont certains ont déjà été évoqués par M. Jaussi. La question du « business plan » et du partenariat public-privé est apportée dans cette motion de façon redondante. Les Socialistes sont absolument ouverts et trouvent le projet de motion comme étant une excellente proposition. Mais, sous cette forme-là, les Socialistes se sont étonné que contrairement à ce qui avait été fait pour la motion « climat » où toutes les fractions de ce Conseil municipal avaient été consultées, cela n'a pas été le cas pour cette proposition du PLR. Cela pose un autre problème au niveau de la procédure. En effet, suite à l'adoption par le CM le mois dernier de la motion « plan climat », le CM a décidé de constituer une commission ad hoc qui se pencherait sur la mise en œuvre des objectifs climatiques fixés et la modification du plan énergétique qui intègre forcément la question du photovoltaïque et de la production d'énergie solaire. M. Zimmermann considère qu'en venant avec ce projet de motion le PLR coupe l'herbe sous les pieds de cette commission ad hoc qui aura à se prononcer sur cette question. C'est pourquoi les Socialistes trouvent que cette motion est mal venue et n'est pas respectueuse de la décision prise lors du CM du mois dernier. Les Socialistes demandent de refuser cette motion.

M. Chappatte salue la démarche qui consiste à se pencher sur les questions liées au climat et constate que le Conseil municipal fourmille d'idées. Il rappelle que le CM a voté le mois dernier la création d'une commission ad hoc qui prévoit de fixer un plan climat avec des objectifs et de développer des mesures de mise en œuvre. Il est trop tôt de venir avec des mesures si la commission n'a pas encore fixé d'objectifs. Le PDC salue la démarche mais estime que cette motion arrive trop tôt et s'abstiendra lors du vote.

M. Angelo constate que cette motion, fort pertinente, est dans l'air du temps. Il entend cette demande depuis 9 ans : il aurait été possible de faire plus. Tous les toits seront-ils à même de supporter la faisabilité de ce projet ? Cette motion pousse une porte ouverte et est une reproduction ou un plagiat d'autres motions présentées par le passé et restées lettres mortes. Par ailleurs, les coûts inhérents à l'installation de panneaux solaires seront énormes. Cela ne doit toutefois pas empêcher de trouver des solutions allant dans le sens du plan climatique. Il s'abstiendra de voter mais espère qu'un jour tout ceci et beaucoup plus soit fait sans motion.

M. Lima se dit assez surpris (ou pas) des propos qu'il entend. Il tient à relever tout d'abord une tendance assez insidieuse d'assimiler la présente motion, celle de 2019 du PLR, avec la motion présentée en 2011 par les Verts. Assimiler ces deux motions, qui sont complémentaires, en prononçant le terme de « plagiat », revient à assimiler la motion présentée par le PLR « en faveur d'une meilleure gestion des déchets » en 2016, avec la motion présentée par les Verts « lutte contre la pollution par le plastique » en 2018. S'agissant du financement du projet avec l'argent public, M. Lima constate que certains veulent encore charger le budget alors que la CM vient d'assister à une présentation du projet de budget déficitaire de Frs. 1'500'000.- ! Il n'est pas d'accord avec un certain nombre d'éléments critiqués par rapport à cette motion. Il trouve démagogique le rapprochement fait avec la période « soi-disant » électorale. Le PLR effectue une démarche motivée par l'ensemble des objets qui la précède et qui se veut constructive. Il trouve regrettable l'accueil fait à cette motion par les Verts. S'adressant ensuite à M. Chappatte, M. Lima ne trouve pas très positif de garder au chaud toutes les mesures qui peuvent être mises en application actuellement face à l'urgence climatique. Il trouve cette démarche démagogique également.

M. Jaussi précise qu'il ne faut pas confondre budget de fonctionnement et budget d'investissement. En effet on investit dans des panneaux, c'est-à-dire que l'on emprunte éventuellement de l'argent pour construire quelque chose qui va figurer comme un bien au bilan. De plus, ces panneaux s'amortissent dans le temps. La commune gagne de l'argent en installant des panneaux solaires qui ont une durée de vie significative. Par ailleurs, il relève l'importance de réfléchir de manière globale. Le plan climat consiste aussi à isoler les bâtiments communaux, à réfléchir aux déplacements au sein de la commune et à la mobilité douce. Les Verts ne refuseront pas cette motion.

M. Riat constate que cette motion proposée ce soir par le PLR est complémentaire à la motion de 2011 qui a évolué avec le temps. L'urgence climatique n'appartient pas seulement à la fraction des Verts. S'agissant de l'électoratisme, à partir de maintenant chaque prise de parole va-t-elle devenir électoraliste ? La réponse dépend de l'interprétation de chacune et chacun. Il ajoute enfin que dans 10 ans le coût du panneau solaire aura diminué de 40 % avec un rendement énergétique de 20 % plus élevé qu'aujourd'hui (dixit la Tribune de Genève, septembre 2019).

Sentant une certaine tension au sein de cette assemblée, M. Kummer relève l'importance de se mettre d'accord sur la méthode et de partager un projet de motion avec les autres fractions afin d'avancer ensemble. Il constate que le contraire a été fait. Il encourage chacune et chacun à travailler ensemble au sein de la commission ad hoc pour faire avancer le plan climatique.

La parole n'est plus demandée.

Le renvoi de la motion au Conseil administratif est accepté par 8 oui 2 non 13 abstentions (23 votants).

9.2 Proposition individuelle : Colonies de vacances La Ruche

M. Richard prend la parole :

« Je vais formuler une proposition individuelle au sens de l'article 30 de notre règlement. Je me permets de rappeler que l'article 30 dit : « La proposition individuelle invite le Conseil administratif à étudier un sujet et à présenter un rapport. Je vais vous demander Madame la Conseillère administrative, Monsieur le Conseiller administratif, un rapport sur la position du CA vis-à-vis des colonies de vacances de La Ruche. En effet, j'ai appris que le CA ne s'accordait pas sur le projet intercommunal qui le lie avec les communes de, Meyrin, Grand-Saconnex et Pregny-Chambésy, qui ont déjà depuis plusieurs mois voté une délibération d'adhésion au projet et je constate que la ligne correspondante à un investissement pour La Ruche ne figure plus au plan des investissements présentés ce soir. Je demande donc au CA de répondre à quatre questions :

Pourquoi le projet soutenu depuis le début par Mme Enhas, Conseillère administrative déléguée, a-t-il tant tardé à être développé à Versoix ?

Comment le CA entend-il maintenir une prestation équivalente pour les familles de notre commune répondant au besoin social de 25 à 30 enfants de Versoix chaque année ?

Comment le CA entend-il expliquer au comité intercommunal, dont certains membres sont versois, que la commune sort du projet ?

Enfin au moment où l'on parle d'intercommunalité pour plusieurs projets dans des domaines variés, je pense à la piscine, je pense aux pompiers, entre autres, comment le CA entend-il expliquer à ses trois partenaires, Meyrin, Grand-Saconnex et Pregny-Chambésy, qu'il se désintéresse du projet concret qui les lie ensemble historiquement, depuis 1986 pour Versoix, à la colonie de vacances La Ruche. Je remercie le Conseil administratif d'apporter au plus vite des réponses convaincantes à ces interrogations concernant les colonies de vacances de nos enfants. »

9.3 Chapelle d'Ecogia

S'exprimant au nom du Conseil de paroisse et du Conseil de Fondation (dont il ne fait plus partie), M. Fauchier-Magnan tient à remercier chaleureusement l'assemblée avoir soutenu et financé la restauration de la chapelle d'Ecogia. Les travaux ont pu être bouclés presque entièrement. L'inauguration en grand pompe a eu lieu en septembre.

9.4 Nant-de-Crève-Cœur

M. Leiser se fait le porte-parole de nombreux habitants du quartier du Nant-de-Crève-Cœur. Desservi par l'arrêt de bus TPG « les Fayards », ce quartier est accessible par un trottoir étroit situé au bord d'une route fréquentée par des véhicules qui se déplacent souvent à une vitesse plus élevée que ce qui est autorisée. Plusieurs habitants du quartier préparent une pétition pour demander que le bus V puisse faire un crochet par le Nant-de-Crève-Cœur. Il encourage la commission de l'urbanisme et des transports à prendre le taureau par les cornes en vue de la desserte de ce quartier excentré qui compte plusieurs centaines d'habitants

M. Malek-Asghar prend note de cette demande qu'il transmettra à M. Lambert.

9.5 Patrimoine

M. Richard rappelle qu'il y a fort longtemps, Versoix était bourguignonne. La Plaine de Plainpalais donnera l'occasion au mois de novembre de voir le panorama de Morat qui relate la bataille de Morat, c'est-à-dire la victoire des Suisses sur Charles le téméraire. Il s'agit d'un moment rare de pouvoir se replonger dans les circonstances de l'histoire suisse qui constitue un lien pour les Suisses entre son passé bourguignon et le passé savoyard et sur cet événement qui a eu un retentissement très sérieux en Europe à cette époque. Il invite chacune et chacun à découvrir cette exposition itinérante.

9.6 Marché de Versoix – Caddie Service

M. Chappatte rappelle le Marché de la Gare les mardi et samedi. Il encourage chacune et chacun à s'y rendre, en mobilité douce, afin de s'approvisionner en produits locaux. Il rappelle également la possibilité de se faire livrer ses courses grâce à Caddie Service. Il s'agit là d'une façon de mettre en œuvre très concrètement quelques mesures en faveur du climat.

9.7 Protocole d'accord avec le Conseil d'Etat.

M. Zimmermann a appris par la presse l'existence d'un protocole de négociations entre l'association des communes genevoises et le Conseil d'Etat sur la question du report des charges des communes. Il demande au CA de transmettre au CM des éclaircissements sur cette délicate question.

Mme Enhas prend note de cette demande et ne manquera pas de faire un retour sur le protocole d'accord avec le Conseil d'Etat.

9.8 Festival des chœurs japonais de Suisse

Le Président signale le Festival des chœurs japonais de Suisse le dimanche 20 octobre à la salle Lachenal 2019 à 14h00.

PAROLE AU PUBLIC

- Un citoyen versoisien remercie chaleureusement le CM pour sa décision à l'unanimité concernant le PSIA. Il relève l'importance pour les particuliers qui seraient touchés de réagir avant le 17 octobre. Il encourage les citoyens à consulter les sites internet de l'ARRAG et de la CARPE qui vont proposer un modèle de lettre d'opposition. Il propose à la Mairie de relayer les informations importantes sur le site internet de la Ville de Versoix.
- Le même citoyen revient sur la question du quartier du Nant-de-Crève-Cœur. Une demande avait été adressée il y a quelques mois concernant l'aménagement de trottoirs et la mise en place de dispositifs de sécurité routière. A part la pose de radars pédagogiques rien n'a été pris en compte. Il réitère la demande de l'association d'habitants de ce quartier.

Mme Enhas prend note de ces demandes et demandera une intensification de la communication sur l'enquête publique liée au PSIA. S'agissant de la demande liée à la sécurité du secteur Fayards - Nant-de-Crève-Cœur, elle la relayera à M. Lambert.

- S'exprimant au nom de l'association La Ruche, Mme Simonet-Bianco prend la parole et rappelle l'historique du dossier connu des CM : *« En 2014 présentation du programme de rénovation pour ce bâtiment vieux de 107 ans. Un budget est également présenté. En 2017, au vu de certaines tensions au sein du comité, les communes ont demandé la suppression des 4 sections pour devenir une association intercommunale avec des nouveaux statuts. Le comité actuel roule même s'il est constitué de 7 membres. En 2019 en raison de la vétusté du bâtiment, il n'y a pas eu d'autorisation d'organiser des colonies dans ce bâtiment, ce qui a nécessité la location d'un autre bâtiment, qui a engendré un coût plus élevé. Le projet, dont le coût par commune est de Frs. 400'000.- par commune, a été validé par les 3 autres communes à l'unanimité. Nous sommes présents ce soir car la Ville de Versoix n'a pas encore mis ce projet à l'ordre du jour. Nous sommes étonnés de ne plus recevoir de réponses à nos messages. Nous sommes prêts à répondre à vos questions et nous vous demandons de nous donner le plus rapidement possible une réponse à la question : la Ville de Versoix souhaite rester dans le bateau ou quitter le bateau ? Merci. »*
- Riverain de la Place Bordier, M. Francisco Castilla prend la parole et constate un résultat spectaculaire après réaménagement de la Place Bordier. La Place, autrefois bondée, est aujourd'hui presque déserte. Il demande s'il est prévu des macarons pour les habitants et quelle est l'affectation prévue pour cette place.

Mme Enhas prend note de cette question et la fait suivre à son collègue en charge du stationnement.

La parole n'est plus demandée.

Le Président lève la séance à 22h30.

* * * * *