



Les Socialistes de Versoix
(Section Rive-droite/Lac)
p.a. Michel Zimmermann
4, Chemin des Rouvières
1290 Versoix - CH

Office fédéral de l'aviation civile
Consultation PSIA
3003 Berne

Versoix, le 19 décembre 2017

Concerne : Consultation sur le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Mesdames, Messieurs de l'OFAC,

Nous, représentant-e-s socialistes de Versoix, Conseillère administrative, élus municipaux et membres de la section Rive-droite/Lac du Parti socialiste genevois, après avoir soigneusement étudié le PSIA, avons décidé de participer à la consultation ouverte à la population du 22 novembre 2017 au 8 janvier 2018 afin de faire entendre notre voix et celle de très nombreuses et nombreux citoyens de Versoix.

Pour nous, habitant-e-s et/ou élu-e-s d'une commune riveraine de l'aéroport, l'agrandissement de ce dernier, et l'accroissement notable du trafic aérien dans et à partir d'un aéroport situé au cœur de la Rive-droite du Canton de Genève (en plein milieu d'agglomérations densément peuplées), relève d'un non-sens, voire d'un mépris à l'égard des populations qui en subissent les nuisances.

En effet, il est patent que les nuisances produites par le nombre de décollages et d'atterrissage nécessaires au transport de plus de 16 millions de passagers par an ont déjà atteint le seuil de tolérance des 14'000 habitant-e-s de Versoix.

Savez-vous que, indépendamment des nuisances liées au bruit, lesquelles semblent faire l'objet de toutes les discussions, promesses et spéculations (quant à leur hypothétique et future maîtrise), il y a aussi les gaz de kérosène qui, de façon de plus en plus persistante et prégnantes, envahissent l'atmosphère du plateau habité des Bois de Versoix, rendant du même coup l'air des prés et de la forêt nauséabond, pour ne pas dire toxique ?

Et puis, il y a les contradictions, et elles sont nombreuses !

On ne peut pas, d'un côté, signer des protocoles lénifiants et prometteurs en déclarant, la main sur le cœur, vouloir tout entreprendre pour faire baisser les émissions de CO₂ et, de l'autre, faciliter et promouvoir la croissance exponentielle du trafic aérien.



De même, on ne peut pas, d'un côté, décider de taxer l'essence à la pompe (réduisant d'autant le pouvoir d'achat des populations laborieuses du pays) sous prétexte de vouloir lutter contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air et, de l'autre, faire la part belle aux multinationales de l'industrie aéronautique qui ne paient aucune taxe sur le kérosène.

Enfin, on ne peut pas, d'un côté, comme l'a récemment fait le Conseil d'Etat genevois, prétendre vouloir juguler le bruit du trafic urbain en imposant le 30 km/h sur les grands axes et, de l'autre, battre le pavé pour faire la promotion du PSIA dont l'aboutissement ne pourra, en terme de décibels, qu'accroître dangereusement la pollution liée au bruit.

La question qui se pose à Genève avec le PSIA, est de savoir dans l'intérêt de qui et de quoi les Exécutifs respectifs de la Confédération et du Canton de Genève gouvernent. Est-ce dans l'intérêt des populations par lesquelles ils ont été élus ou pour servir les intérêts des multinationales de l'aéronautique, de leurs actionnaires et des marchés financiers ?

Cette question récurrente ne peut être évacuée par les non moins récurrents arguments de l'emploi et de l'essor économique lesquels, s'agissant de l'exploitation de l'aéroport de Genève, ne sont pas sans poser de gros problèmes :

1. Les employé-e-s de l'aéroport sont particulièrement vulnérables aux politiques de déréglementation et de flexibilisation du marché du travail. Il n'est, pour s'en convaincre, que de s'intéresser au nombre de conflits sociaux générés par le management, souvent brutal et scandaleux, mis en œuvre par les patrons d'entreprises, la plupart du temps multinationales, qui se disputent le marché des services aéroportuaires (Dnata, GateGourmet, Swissport International, etc.).
2. Il est de notoriété publique, il suffit pour s'en convaincre de recueillir le témoignage des nombreux chercheurs d'emploi inscrit à l'ORP et établis à Genève, qu'à compétences égales, les entreprises actives à l'aéroport de Cointrin privilégient, pour d'évidentes raisons salariales, les chercheurs d'emploi établis en France (plus malléables et moins mobilisables).
3. Quant à l'argument économique, s'agissant de l'économie locale et de proximité, il ne tient pas, puisqu'il est établi et admis que le coût des infrastructures connexes pour augmenter les capacités d'accès à l'aéroport (élargissement des routes, parkings, transports, etc.) serait porté (dans le pire des cas, celui de la mise en œuvre du PSIA) par les contribuables genevois.

Actuellement, avec ses largement plus de 16 millions de passagers, et sa politique commerciale de *hard discount* aéronautique, il est attesté que l'Aéroport de Genève attire jusques et y compris des voyageurs issus de la région Lyonnaise, pourtant dotée d'un très grand aéroport. Cela est un non-sens !

D'ores et déjà, les voies d'accès à l'Aéroport de Genève constituent un cauchemar tant pour celui ou celle qui doit y accompagner un voyageur que pour les transports publics régulièrement bloqués par la gabegie qui y règne (kiss and fly). Sur ce point, notons que quelques soient les compétences des architectes et des ingénieurs qui (dans le pire des cas) se pencheront sur la question, la topographie des lieux (en pleine ville) n'est pas extensible.

Les promesses, dit-on, n'engagent que ceux qui y croient. Comment croire les responsables de l'aéroport, en association avec nos chers émissaires du Conseil d'Etat, lorsqu'ensembles ils



s'engagent, pour le cas où le PSIA devait voir le jour, de ne faire décoller aucun avion entre minuit et 6 heures du matin alors qu'aujourd'hui déjà, de nombreuses et nombreux citoyens de Versoix se plaignent de plus en plus d'être réveillé-e-s par le décollage de gros porteurs (les exemples sont nombreux) à 1 heure ou 1 heure 30 du matin (parfois 4 heures : vols cargo ou aviation privée) ?

Ainsi, en notre nom propre et au nom des électrices et électeurs de Versoix, permettez-nous de nous étonner de voir le Conseil d'Etat de notre Canton, incapable d'assurer une politique du logement digne des attentes de ses administré-e-s, incapable d'anticiper et de répondre aux besoins, notamment en termes de trafic routier et de mobilité (Genève, capitale helvétique des bouchons !), faire la promotion d'un accroissement, selon nous parfaitement irresponsable, des capacités et de l'activité d'un aéroport dont les nuisances pour les personnes et les effets sur l'environnement et la santé sont, à l'étape actuelle, déjà à leur comble.

Pour conclure, et ne doutant pas des efforts qui seront entrepris pour que les conséquences du PSIA fassent l'objet d'une véritable consultation populaire et cantonale (dans les urnes), conformément à la tradition de démocratie qui singularise notre pays, nous tenons à vous assurer que nous mettrons, en collaboration avec toutes les très nombreuses associations qui s'y opposent aussi, toutes nos forces à faire échouer ce projet irresponsable voulu et dicté exclusivement pour servir des intérêts financiers, notamment et essentiellement ceux des multinationales de l'aéronautique civile et commerciale.

En vous sachant gré d'avoir ouvert cette Consultation, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs de l'OFAC, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour les Socialistes de Versoix :

Mme Ornella Enhas (Conseillère administrative)
M. Jean-Claude Rothlisberger (Conseiller municipal)
M. Hüsseyen Enhas (Conseiller municipal)
M. Michel Zimmermann (Conseiller municipal)
M. Guilhem Kokot (Président de la section Rive-droite/Lac du PSG)