

Courrier des lecteurs

Bruit de l'aéroport

Lettre du jour

Versoix, 13 septembre Dans le courrier des lecteurs du 10 septembre, une directrice à la Chambre de commerce recommande de refuser l'initiative 163 «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève». Sa position n'est guère surprenante [...] vu que ce sont les membres de son parti politique (PLR) qui ont éviscéré cette initiative de tous les éléments favorables aux riverains lors de l'élaboration du contre-projet.

Par ailleurs, le fameux PSIA régissant le futur de Genève Aéroport a été en large partie négocié par l'ancien ministre de tutelle de l'aéroport, appartenant au même parti et partisan depuis longtemps d'une forte croissance de l'aéroport et de la population.

Or, une lecture détaillée du PSIA montre qu'il n'est rien d'autre qu'un désastre. Il contient une courbe de bruit à moyen terme qui, basée sur des prévisions des mouvements 2019 qui se révèlent complètement erronées, est trop grande. Quant à la courbe prédite pour 2030, son calcul se fonde sur des hypothèses, telles qu'explicitées dans un document fourni par l'aéroport, de 2763 décollages nocturnes (contre 1836 en 2018) et de 9107 atterrissages nocturnes (contre 8746 en 2018) - mais le bruit est censé diminuer!

Rarement évoqué est aussi le

fait que le nouveau terminal Est, dont le coût final reste inconnu, permettra à l'Aéroport de planifier le départ de trois long-courriers vers l'hémisphère Sud ou l'Asie chaque soir après 22 h.

De plus, vu que la capacité de l'aile Est pourrait permettre une nette augmentation du nombre de vols, et qu'elle a été financée en partie par le biais de deux émissions obligataires totalisant 275 millions de francs, on peut imaginer que, malgré ses dénégations, Genève Aéroport deviendra de facto un deuxième hub. C'est-à-dire fonctionnant comme Zurich, mais en restant ouvert une heure de plus chaque soir afin de permettre aux vols low cost de continuer à revenir à Genève tardivement.

Ainsi, le nombre d'heures de repos nocturne sans bruit dans les zones situées sous les trajectoires d'atterrissages et de décollages, dont la moyenne a été inférieure à 6,5 heures durant l'été 2019, pourrait encore se réduire!

Dès lors, afin de signaler au Conseil d'État et à l'Aéroport, et indirectement au Conseil fédéral, que beaucoup de Genevois en ont désormais ras le bol de cette chasse à la croissance désespérément menée par le lobby économique, qui ignore les graves enjeux climatiques, il faut voter pour l'initiative 163.

Mike Gerard, vice-président de l'ARAG (Association des riverains de l'aéroport de Genève)