

Date de dépôt : 25 septembre 2007

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition concernant le plan de mobilité à l'aéroport international de Genève

Rapport de M. Alain Etienne

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a examiné cette pétition lors de ses séances des 3 et 10 septembre 2007, sous la présidence de M^{me} Emilie Flamand. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier.

Audition de M^{mes} Françoise Gazik, Béatrice Enggist et Hele Andersen, pétitionnaires.

M^{me} Enggist explique que la croissance du nombre de passagers est continue, tout comme les travaux à l'aéroport pour les accueillir. Elle mentionne cependant que le nombre de places pour les voitures n'augmente pas, alors que des promotions sur les prix de ces places sont réalisées. Elle signale par ailleurs que les employés d'Air France viennent de récupérer une centaine de places et que le nombre de places de stationnement pour les employés diminue. Elle déclare que l'AIG supprime ainsi des places pour les employés qui doivent trouver à se garer à l'ICC par exemple. Elle mentionne toutefois que ces parkings sont souvent pleins, ce qui entraîne un stress intense avant même que le travail ait commencé. Elle ajoute que le personnel n'a jamais été consulté sur la question et est pieds et poings liés face à des parkings privés. Elle rappelle alors les horaires des employés de l'aéroport, qui attendent en outre la création d'une crèche depuis vingt-cinq ans. Elle rappelle également qu'il n'est pas rare que les employés n'aient un temps de repos que de huit heures entre deux horaires de travail, soit le minimum légal,

et que la perte de temps engendrée par la recherche de parking ou par l'utilisation des TPG peut être nuisible pour le repos de ces personnes. Elle indique encore que l'AIG prévoit de retirer 1030 cartes de parking pour les employés habitant dans les zones d'exclusion. Elle pense qu'une solution pourrait relever du P 51, lequel pourrait abriter les places de stationnement des employés. Elle mentionne que ce sont des voitures de location qui s'y trouvent pour le moment, des voitures qui pourraient être délocalisées dans la zone Zymeysa. Elle explique encore que la pétition demande la suppression de la prochaine phase du plan de mobilité. Elle signale ensuite que le personnel est par ailleurs exposé à une pollution importante sur le tarmac au vu du nombre de véhicules qui y roulent sans aucune mesure écologique. Elle mentionne à cet égard que le médecin du travail est intervenu et doit encore rendre ses conclusions. Elle précise que la condition des chargeurs est ainsi scandaleuse puisqu'ils sont particulièrement exposés.

Un commissaire (R) fait remarquer que l'aéroport paie des navettes pour aller chercher les employés dans leur quartier. M^{me} Enggist acquiesce mais elle explique qu'il arrive fréquemment que des avions soient en retard, ce qui ne permet pas au personnel d'emprunter ces navettes qui sont à heure fixe. M^{me} Gazik ajoute que ces navettes ne se rendent en outre pas partout. Ce même commissaire fait remarquer que le personnel de l'aéroport bénéficie d'une réduction de 50% sur les cartes TPG. M^{me} Enggist acquiesce mais elle remarque que de nombreux employés viennent du canton de Vaud et de France voisine. Elle pense que le plan de mobilité n'est pas adapté aux horaires irréguliers de l'aéroport. Il mentionne qu'il s'agit d'un problème de parking et que la solution relève essentiellement des TPG. M^{me} Enggist répète qu'il serait également possible de libérer le P 51 afin de l'attribuer aux employés.

Une commissaire (L) déclare comprendre la difficulté de la situation mais elle rappelle que l'aéroport se gère de manière indépendante et elle aimerait savoir si la direction cherche des solutions pour résoudre ce problème. M^{me} Enggist répond par la négative et répète que de nombreux employés ne vivent pas sur le sol genevois. Cette même commissaire demande si les horaires du personnel changent de mois en mois. M^{me} Enggist mentionne que les horaires sont connus dix jours avant d'être attribués. M^{me} Gazik déclare encore que les zones d'exclusion vont s'étendre à l'avenir jusqu'à Nyon. La commissaire demande encore s'il a été envisagé de placer les voitures du personnel dans la zone de Zymeysa. M^{me} Enggist répond par la négative en mentionnant qu'il faudrait dès lors des navettes continuellement.

Une commissaire (Ve) demande ce qu'il en est du P 49. M^{me} Enggist répond qu'il s'agit d'un parking utilisé par les pendulaires qui viennent

travailler à Genève. Cette même commissaire demande si ce parking est géré par l'aéroport et s'il serait envisageable d'y placer les voitures des employés. M^{me} Enggist acquiesce mais elle mentionne que des navettes seraient également nécessaires depuis 4 h 30 jusqu'au dernier vol du soir. La commissaire demande encore combien d'employés travaillent hors des horaires des TPG. M^{me} Enggist répond qu'il y a plusieurs centaines de personnes concernées.

Un commissaire (L) demande si les cartes de parking sont distribuées à l'année ou en fonction des horaires. M^{me} Enggist répond que ces cartes sont personnelles et que les horaires changent tous les jours, rendant cette solution impossible.

Un commissaire (S) demande ensuite si les pétitionnaires ont eu des relais. M^{me} Gazik répond que M. Longchamps a répondu que le personnel de l'aéroport devait s'adresser aux entreprises respectives. Elle mentionne cependant que c'est l'aéroport qui gère cette problématique, laquelle est largement soumise à des sociétés privées comme Privera qui dispose de places de stationnement, notamment dans le bâtiment WTC. Elle déclare encore qu'au rythme de l'évolution de la situation, les employés devront finir par prendre les TPG, ce qui engendrera de nombreux retards sur les vols.

Une commissaire (S) demande si le plan de mobilité a tout de même apporté quelques avantages aux employés. M^{me} Enggist répond par la négative en expliquant que ce sont des consultants qui l'ont rédigé.

La présidente demande si c'est l'aéroport qui donne des quotas de places pour chaque entreprise. M^{me} Enggist acquiesce. Elle distribue ensuite une plaquette ainsi que différents documents. Une commissaire (Ve) remarque que les employés n'ont donc pas pu donner leur avis. M^{me} Enggist acquiesce. Elle commente ensuite les statistiques qui ont été remises en remarquant que les derniers vols sont en retard presque tous les deux jours.

Un commissaire (L) se demande s'il serait possible d'agrandir les parkings. M^{me} Enggist répond qu'il n'y a visiblement aucune interdiction de construire un nouveau parking. Elle répète toutefois que cette option ne semble pas à l'ordre du jour et que la meilleure solution pour le moment serait de délocaliser les voitures de location se trouvant dans le P 51. La présidente demande de combien de voitures il s'agit. M^{me} Enggist répond qu'il y en a 300.

Une commissaire (L) demande ensuite si ce plan de mobilité peut fonctionner pour les employés qui travaillent le jour. M^{me} Enggist acquiesce. M^{me} Andersen déclare que près de 70% du personnel travaille en-dehors des horaires des TPG. Un commissaire (R) remarque qu'il semblerait que

l'horaire des bus pour Meyrin ne soit pas très satisfaisant également durant la journée. M^{me} Andersen acquiesce et mentionne que prendre le bus pour se rendre à son domicile à Meyrin depuis l'aéroport lui fait perdre un temps précieux lorsqu'elle n'a que huit heures de battement entre la fin de son travail et la reprise de celui-ci.

Discussion de la commission

Un commissaire (PDC) propose l'audition de M. Longchamp. Un commissaire (MCG) pense que la seule solution relève du P 49 mais il ne sait pas à qui il appartient. Il rappelle que ce parking n'est pas tout le temps plein. Il signale par ailleurs que le personnel de l'aéroport peut travailler avant 4 h 30, ce qui peut provoquer des situations ennuyeuses. Il précise en outre que la question de la sécurité est à prendre en considération puisque nombre de personnes sont réticentes à se balader si tôt le matin dans les rues. Un commissaire (R) pense, quant à lui, qu'il faudrait entendre le directeur de l'aéroport avec la personne s'occupant de la mobilité. Une commissaire (Ve) acquiesce.

Un commissaire (L) remarque que toutes les places autour de l'aéroport sont prises, notamment depuis l'adoption des macarons en ville de Genève. Une commissaire (L) déclare alors partager l'avis du commissaire (PDC) en rappelant qu'il ne s'agit pas d'employés de l'Etat. Elle ne sait donc pas si la commission a le droit de s'ingérer dans cette problématique. La présidente répond qu'il est fréquent d'entendre par exemple la direction des TPG au sein des commissions parlementaires.

Une commissaire (L) répète qu'elle demanderait tout de même à M. Longchamp ce qu'il en pense. Un commissaire (R) déclare que ce sujet concerne directement la direction de l'aéroport. Il pense par contre qu'une vision plus globale est nécessaire afin de pouvoir gérer la croissance de l'aéroport. Une commissaire (S) déclare qu'il faudrait entendre M. Longchamp si la question du plan de mobilité était débattue mais elle remarque que ce dernier est déjà appliqué, raison pour laquelle elle partage l'opinion du commissaire (R). Une commissaire (Ve) déclare que ce problème dépasse les limites de l'aéroport et qu'il concerne le canton.

La présidente passe alors au vote de l'audition de la direction de l'aéroport. L'audition est acceptée par 12 oui (3 S, 2 Ve, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1MCG) et 2 abstentions (1PDC, 1L). Une commissaire (Ve) propose d'envoyer une copie du courrier à M. Longchamp. La présidente acquiesce.

Audition de M. Robert Deillon, directeur général de l'aéroport, accompagné de M. Marc Mounier, représentant du service de la mobilité.

M. Deillon remercie la commission pour cette audition au sujet d'une question très importante pour l'aéroport. Il rappelle alors que le nombre d'employés augmente, ce qui n'est pas le cas du nombre de places de parc. Il mentionne que cette évolution avait été envisagée puisqu'un plan mobilité avait été conçu, une démarche qui était en son temps incitative et qui est devenue depuis lors coercitive. Il précise que le ratio est, en l'occurrence, mauvais puisque 82% des employés de l'aéroport viennent travailler en voiture. Il signale ensuite que le plan mobilité ne concerne pour le moment que les employés ayant des horaires réguliers. Il ajoute que 60 abonnements ont été retirés à des personnes pouvant facilement se rendre à l'aéroport grâce aux TPG. Il mentionne que c'est une goutte d'eau puisque ce sont 2700 abonnements qui sont encore octroyés. Il explique que la réflexion est donc en train de se poursuivre afin d'améliorer la situation. Il rappelle ensuite qu'un soutien est apporté par l'aéroport pour chaque mesure prise. Il évoque à cet égard le réseau des navettes qui circulent matins et soirs. Il déclare encore qu'il est clair que l'exercice n'est pas facile puisque le personnel rechigne à accepter ces modifications. Il rappelle cependant que la situation n'est pas très bonne. Il remarque ainsi que l'aéroport compte 8700 places de parc dont 2700 occupées par les collaborateurs, ce qui laisse un solde de 6000 places destinées aux passagers. Il précise en outre que 750 places sont louées à l'ICC et au WTC, deux entités qui risquent de ne pas renouveler les baux dans deux ans au vu de leur population qui est en train de largement s'accroître. Il signale encore que l'aéroport est intéressé à acheter le P 47, qui est utilisé pendant les salons de Palexpo et par une société qui organise de la conduite sur route mouillée. Il mentionne par ailleurs que les P + R qui sont éloignés demeurent sous-utilisés. Il pense en conclusion que la situation est pénible pour les collaborateurs mais il rappelle que la concession fédérale que constitue l'aéroport est obligée de prendre des mesures afin d'atteindre le but fixé par Berne d'ici 2020.

M. Mounier rappelle que le plan mobilité avait été accompagné de communications. Il explique ensuite qu'une analyse a été réalisée en 2006 à l'égard des domiciles des employés afin d'établir les mesures du plan mobilité. Il ajoute que des règles précises ont été établies pour les abonnements. Il déclare en outre que l'aéroport a apporté une réponse à la pétition, comme cela avait déjà été le cas par le passé. Il rappelle en outre que l'aéroport participe à des colloques sur la question et que son plan mobilité est l'un des exercices les plus élaborés en la matière.

Un commissaire (UDC) demande alors si les inquiétudes des pétitionnaires pour l'avenir sont légitimes. Il se demande par ailleurs si les directeurs de l'aéroport viennent par le biais des TPG. M. Mounier répond que le plan mobilité doit être étendu à l'ensemble du personnel ayant des horaires réguliers. Il ajoute, concernant le reste du personnel, que le système des navettes sera encore développé sur tout le périmètre d'exclusion. Il signale par ailleurs venir travailler en vélo depuis trois ans. M. Deillon remarque que la seconde étape pour les personnes vivant à proximité des bus et des navettes sera mise en œuvre à partir de septembre 2008. M. Mounier précise que la mise en place de cette seconde étape est réfléchie une fois de plus au vu des réactions extraordinaires que ces mesures engendrent. M. Deillon remarque cependant que le nombre de places n'augmente pas et que le problème risque de s'aggraver. Il évoque à cet égard le Salon de l'auto qui engendre un trafic très important.

Une commissaire (Ve) se demande alors pourquoi les pétitionnaires étaient particulièrement inquiets à l'égard des employés ayant des horaires irréguliers. Elle évoque encore les retards d'avion tard le soir et elle signale que le parking destiné aux véhicules de location pourrait constituer une solution. Elle se demande encore ce qu'il en est de la communication qui a été faite à l'égard de ce plan et de la pollution sur le tarmac que les pétitionnaires ont évoquée. M. Deillon répond qu'il est impossible de réunir tous les employés de l'aéroport et que ce sont les différentes sociétés qui relaient l'information. Il ajoute que tous les collaborateurs ont en l'occurrence reçu le livret sur le plan mobilité et il pense que l'information a été clairement diffusée. Il explique ensuite que la pétition a été générée au moment où des collaborateurs ont été déplacés du WTC à l'ICC. Il signale ensuite que les voitures de location seront déplacées au P 51. Il précise toutefois qu'il est évident qu'il n'est guère possible d'envoyer les passagers rendre leur voiture à l'autre bout du canton. Il remarque, cela étant, que le P 26, qui relève de la Fondation des parkings, sert à stocker des voitures de location, ce qui n'est pas logique au vu des besoins de l'aéroport. Il en vient alors à la question du tarmac en expliquant que l'AIG encourage les entreprises à renouveler leur flotte de véhicules, notamment avec des véhicules électriques. Il précise cependant que certains de ces véhicules doivent obligatoirement fonctionner lorsqu'ils ravitaillent un avion, cela pour des raisons de sécurité. M. Mounier ajoute que la communication est un poste très lourd dans un budget et que de gros efforts ont été consentis pour améliorer l'information. Il déclare toutefois que tout le monde doit jouer le jeu et faire un minimum d'efforts. Il constate en l'occurrence que les

pétitionnaires ont refusé à plusieurs reprises de venir à des rendez-vous avec la direction qui souhaitait leur donner des explications.

Un commissaire (S) se demande ce qui a été exactement fait au niveau de la communication. Il se demande également ce qu'il en est des solutions alternatives et des horaires des navettes. Il se demande enfin ce qu'il en est des chargeurs qui travaillent dans un contexte très exposé, notamment lorsqu'il s'agit des avions d'une compagnie « low cost ». M. Deillon répond que les entreprises ont été convoquées à plusieurs reprises pour recevoir des informations et qu'il leur a été demandé de relayer ces informations aux employés. Il répète ne pas pouvoir personnellement entretenir de relations avec les commissions du personnel de ces sociétés. Il répète ensuite que l'aéroport a fait une demande d'achat du P 47, ce qui permettrait de récupérer 600 places. Il précise que l'AIG attend une réponse depuis une année. Il signale ensuite que les pétroliers doivent effectivement laisser tourner leurs véhicules lors du ravitaillement des avions. Il ajoute que le problème relève des avions de la compagnie « low cost » dont les accès aux soutes se situent sur le même côté que les tankers, des gaz pouvant entrer dans les soutes durant le chargement des bagages, selon les conditions météorologiques. Il précise que ce problème est en train d'être étudié. M. Mounier signale ensuite que les navettes sont soit de petits véhicules si le nombre d'employés à convoyer est restreint, soit des minibus, si ces derniers sont plus nombreux. Il ajoute qu'il est évident qu'une inscription préalable est nécessaire en appelant un numéro gratuit ou en utilisant le site Internet. M. Deillon rappelle en outre que les entreprises ont l'obligation de payer le taxi à leurs collaborateurs en cas de retard d'avion. M. Mounier rappelle également que l'aéroport compte 149 entreprises.

Un commissaire (R) signale ensuite que les pétitionnaires évoquaient les difficultés de leurs horaires, notamment à l'égard des bus, et il se demande si des projets de construction de parking sont envisageables lorsque des travaux sont menés dans le périmètre de l'aéroport. Il demande par ailleurs des précisions sur les P + R. M. Deillon répond que la desserte de l'aéroport peut évidemment toujours être améliorée. Il rappelle en outre que l'aéroport possède une gare qui pourrait jouer un rôle de nœud de transport terrestre, comme à Zurich. Il mentionne ensuite que si le P + R de la route de Meyrin est loué à un vendeur de voitures, c'est qu'il n'était pas utilisé. Il déclare ensuite qu'il n'est pas possible de construire de nouveaux parkings puisque obligation est faite de justifier chaque place de parc à l'Etat. Il répète que le problème de l'aéroport est de faire venir les passagers puisque ces derniers ont des difficultés à trouver des places. Il rappelle en l'occurrence qu'il n'est

pas possible pour un passager de prendre un train à 3 h du matin pour être deux heures avant son embarquement à l'aéroport.

Un commissaire (MCG) se demande alors si la répartition des places entre les entreprises est équitable. Il se demande par ailleurs si les locations de voitures engendrent des retombées économiques pour l'aéroport. Il se demande également si les places de parc attribuées au personnel sont rentables. M. Deillon répond que la répartition des places se fait selon les besoins des collaborateurs de chaque entreprise. Il ajoute que si ces derniers vivent dans une zone proche de l'aéroport, il est possible qu'une entreprise n'obtienne aucun abonnement. Il remarque que l'AIG a perdu 14 places sur les 60 qui ont été retirées. Il répète alors que le calcul est fait sur un principe de géoréférence. Il déclare ensuite que l'aéroport profite des loueurs de voiture dont l'activité est très lucrative. Il ajoute que les places des employés sont bénéficiaires, un bénéfice qui sert à financer les navettes.

Une commissaire (UDC) remarque que la location de voitures profite donc beaucoup à l'aéroport. M. Deillon répond ne pas avoir de problème à envisager les voitures de location établies le long de l'autoroute mais il n'imagine pas quel serait le site idéal pour ce faire. Il répète qu'il n'est pas possible de demander aux passagers de ramener leur voiture à Meyrin.

Une commissaire (L) demande combien de places il est prévu de supprimer. Elle se demande également quel est le prix des abonnements. Elle se demande enfin ce qu'il en est des employés frontaliers. M. Deillon répond que la Confédération impose un quota de 45% d'employés se déplaçant avec les transports publics d'ici 2020. M. Mounier précise que cela représente plusieurs centaines de places. Une commissaire (L) remarque qu'il est possible que la situation se modifie d'ici 2020. M. Deillon espère que ce sera le cas. Il explique ensuite qu'il est évident que les frontaliers conserveront leur abonnement. Il rappelle que les navettes doivent avoir plusieurs passagers pour constituer une mesure raisonnable. M. Mounier rappelle également que l'AIG donne une subvention de 100 F par année pour tous les employés, et de 300 F pour le personnel de l'AIG, et de 110 F pour les personnes se déplaçant en TPG. Il signale ensuite que les abonnements à plein temps oscillent entre 40 F et 120 F. Il termine en mentionnant que le parcours des navettes recoupe celui des TPG. M. Deillon signale que l'AIG a comme projet de faire utiliser ces navettes également par les passagers.

Un commissaire (L) se demande ce qu'il en est des incidences de projet comme le futur CEVA ou le RER. Il pense, évoquant alors la gare, que les trains constituent un problème de fond. M. Deillon rappelle alors que les premiers avions partent avant l'arrivée des trains à Cointrin. Il précise que ces départs matinaux sont dus notamment au tournus des avions, au temps

d'embarquement des bagages et à la volonté de parvenir à destination tôt le matin. Il précise que cette option permet aux hommes d'affaires de se déplacer rapidement à travers toute l'Europe. M. Deillon déclare encore que la gare de l'aéroport est en cul-de-sac et que sa capacité en est donc réduite. Il pense par ailleurs que le CEVA améliorera la situation puisque les passagers en provenance d'Annemasse pourront arriver directement à Cointrin via Cornavin.

Une commissaire (S) imagine que les entreprises ne garantiront pas l'information tant qu'elles n'y seront pas contraintes. M. Deillon répond que c'est l'AIG qui distribue les cartes de parking, ce qui représente donc un contrôle. Il ajoute être persuadé que les pétitionnaires ont reçu l'information. Une commissaire (S) remarque que cette distribution d'abonnements reste le seul retour. M. Mounier acquiesce en mentionnant que c'est également le cas des subventions. Il rappelle alors qu'une convention a été passée avec ces entreprises concernant le plan mobilité.

Un commissaire (UDC) se demande ce qu'il faut penser du problème d'insécurité que les gens ressentent dans les espaces publics tôt le matin ou tard le soir. M. Mounier répond que c'est un problème délicat qui relève des limites entre la sphère privée et la sphère professionnelle. Il pense que c'est une question subjective.

Une commissaire (L) déclare alors féliciter la direction pour son plan mobilité.

Discussion de la commission

Un commissaire (UDC) pense que le problème vient de l'interdiction de construire de nouveaux parkings. Il ne croit pas, cela étant, qu'il soit possible de faire quelque chose de plus pour les pétitionnaires.

Un commissaire (R) mentionne qu'il existe clairement un problème de parking mais il pense qu'il n'est pas raisonnable d'avoir des P + R sous-utilisés au vu de la situation. Il ajoute être rassuré par les explications de la direction de l'aéroport. Il termine en mentionnant être en faveur du classement de cette pétition. La présidente signale que ce P + R est le moins utilisé. Elle ajoute que la fondation fait des efforts pour en augmenter la fréquentation.

Un commissaire (L) rappelle alors que la voiture est considérée comme l'ennemi numéro 1 et que la situation devient de plus en plus ridicule. Il rappelle que ce P + R n'est pas desservi par les TPG ou les CFF et qu'il est donc logique qu'il soit sous-utilisé. Il rappelle encore que la loi sur la

question a été votée et qu'il faudrait peut-être la revoir. Il précise être également en faveur d'un classement de cette pétition.

Une commissaire (Ve) se déclare en faveur d'un dépôt. Elle rappelle alors que les voitures sont polluantes et que la diminution de trafic est une recommandation de la Confédération. Elle pense en l'occurrence qu'il convient d'encourager les plans mobilité ainsi que les TPG. Un commissaire (UDC) se déclare en faveur du dépôt.

Une commissaire (L) réitère ses félicitations à l'égard de l'AIG. Elle mentionne en outre que les plans mobilité sont généralement mis en place avant que les moyens pour les faire respecter ne soient octroyés. Elle signale par ailleurs que l'aéroport compte 25% de places de plus par rapport au nombre d'employés. Elle termine en déclarant être en faveur du dépôt.

Un commissaire (S) regrette que le parlement ne puisse guère s'ingérer dans les entreprises privées de l'aéroport et déclare qu'il ne faut pas cependant sous-estimer les préoccupations des employés. Il regrette de ne pas pouvoir interpellier Swissport et il rappelle que certains problèmes particuliers évoqués par les pétitionnaires pourraient trouver des solutions.

Un commissaire (L) se demande si la collectivité publique doit payer des trains à 3 h du matin pour permettre à des gens de prendre un avion à 6 h dont le billet s'élève à 19 F. Une commissaire (S) rappelle que le manque de parking est une volonté politique, tout comme l'encouragement aux TPG. Elle rappelle également que les conditions de travail se détériorent au vu des huit heures de battement entre deux horaires de travail. Une commissaire (Ve) ajoute que le nombre d'employés d'une entreprise comme Easyjet est effectivement directement lié au prix des billets. Elle mentionne cependant que ce problème se situe en amont de celui des parkings.

Vote final

La présidente passe alors au vote du dépôt de la pétition 1629 :

Le président met aux voix le dépôt de la pétition 1629 sur le bureau du Grand Conseil: Le dépôt de la pétition 1629 sur le bureau du Grand Conseil est adopté par 9 oui (2 S, 1 PDC, 2 L, 1 R, 2 Ve, 1 UDC) et une abstention (S).

Pétition (1629)

concernant le plan de mobilité à l'aéroport international de Genève

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le personnel des diverses entreprises du site aéroportuaire, très mécontent de la politique menée par les autorités, concernant le **plan de mobilité** en vigueur depuis avril, désire être entendu par vos services.

Une pétition ayant récolté 1 036 signatures a été remise à M. Longchamp, président du conseil d'administration de l'AIG, le 9 mars 2007.

Le personnel considère qu'il n'est pas acceptable que des réductions aussi drastiques d'attribution des places de parking soient décidées par l'AIG; ceci étant donné leur horaires de travail décalés, tout au long de l'année, week-ends et jours fériés inclus.

En effet, l'alternative « transports publics », prônée par ce plan n'est pas adaptée à leurs horaires et ne répond pas aux critères « temps de trajet / confort » annoncés.

Ces mêmes employés menacent, si une solution adaptée n'est pas trouvée rapidement, de pratiquer très prochainement une journée « transports zélés », qui aura pour but de mettre en évidence ces carences.

Ils utiliseront les transports publics à leur disposition, et uniquement les transports publics, pour se rendre sur leur lieu de travail, ce qui ne manquera pas de perturber lourdement les opérations aéroportuaires.

Il nous paraît évident qu'il manque à l'Aéroport de Genève, un parking réservé exclusivement aux employés – navigants et personnel au sol des diverses entreprises grâce auxquelles l'aéroport fonctionne.

Cet emplacement doit être libéré rapidement et une navette continue, mise en service.

N.B. : 4 signatures
Syndicat des Services Publics
M^{me} Béatrice Enggist
Présidente SSP - BGO
Swissport
1215 Genève - Cointrin