

Date de dépôt : 8 octobre 2014

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier la pétition contre la fin de l'école d'aviation à Genève

Rapport de M. Jean-Marie Voumard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a examiné la P 1885 au cours de cinq séances, le 28 avril, le 5 mai, le 2 juin et les 1^{er} et 8 septembre 2014, sous la présidence bienveillante de M. Roger Deneys.

Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Hubert Demain, que je remercie au nom de la commission.

Assiste : M^{me} Catherine Lance Pasquier, secrétaire générale adjointe DES.

Audition de M. Laurent Wülser, nouveau président du club, et M. François Tissot, ancien président, pétitionnaires, accompagnés de M. Michel Favre, vice-président

Le Président accueille les orateurs et les remercie pour leur présence puis leur cède la parole.

M. Tissot salue la commission et la remercie de son attention à l'égard de cette pétition signée par plus de 3 000 citoyens genevois dont un bon nombre sont d'ailleurs riverains du site aéroportuaire.

Il rappelle qu'il s'agit de sauver l'aéroclub qui fut le premier en Suisse à former des pilotes, à partir de 1926.

Ses infrastructures et ses activités firent depuis l'objet d'une concession qui ne généra jusqu'à présent aucune forme de difficultés et s'opéra à la satisfaction de tous.

Or, l'office de l'aviation civile a récemment décidé d'obliger l'aéroport à appliquer une réglementation OACI datant de 1934, portant sur les risques de turbulences (tourbillons d'air).

Cette réglementation appliquée dans le monde entier ne l'était pas à Genève avant 2010.

Cette situation a naturellement provoqué de nombreuses discussions auprès de toutes les autorités concernées dans la mesure où la pratique genevoise n'avait, il le répète, généré aucune forme de difficultés, avant l'entrée en vigueur effective de la réglementation en 2010.

L'office de l'aviation civile ayant confirmé sa position, un recours a été introduit auprès du Tribunal fédéral sur la base d'une décision jugée illégitime et non proportionnelle. Le Tribunal fédéral a néanmoins confirmé la position de l'OFAC et, depuis lors, un second recours est en cours sur l'aspect de validité du règlement.

La pétition ici concernée vise principalement la réduction importante de liberté que fait peser l'application de cette réglementation sur les activités de l'école de formation. Car, désormais, le délai d'attente après chaque décollage d'avion de ligne atteint trois minutes.

Or, durant toute la période précédant l'application de cette réglementation (de 2005 à nos jours), pas moins de 70 000 mouvements eurent lieu sans générer aucun incident qui puisse justifier une telle rigidité.

Les raisons de cette bonne pratique sont relativement simples. Tout d'abord, les pilotes formés à l'aéroclub le sont d'une manière parfaitement adéquate, avec un haut niveau d'exigence.

Ensuite, les contrôleurs du ciel intègrent tous les paramètres particuliers liés au site aéroportuaire genevois, notamment sa géographie spécifique et ses caractéristiques liées au régime des vents.

Par ailleurs, on peut également constater que l'arrêt supposé des activités de l'aéroclub provoque dans la population une véritable levée de boucliers parce qu'il conserve au-delà de certaines dissensions aujourd'hui résolues un fort capital de sympathie, ce d'autant qu'il avait, au cours de son histoire récente, consenti un certain nombre d'efforts (appareils moins polluants, moins bruyants).

Les auteurs de la pétition encouragent donc les autorités à prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir et faire vivre cette liberté, tout en continuant évidemment à respecter la hiérarchie instaurée dans les différents régimes d'utilisation du site aéroportuaire.

Les auteurs de la pétition laissent aux autorités le soin de décider des moyens les plus adéquats, mais voudraient faire part d'une doléance.

Il leur semble que l'aéroport ne met pas tout en œuvre pour disposer des moyens technologiques adéquats permettant assez facilement aujourd'hui de minimiser les risques liés aux tourbillons de sillages (radars de type Doppler). Ces appareils de dernière génération sont utilisés sur d'autres aéroports, par exemple sur l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle ou sur de nombreux aéroports aux Etats-Unis. Il était même question de mandater les spécialistes de l'EPFL afin de réaliser les essais nécessaires, en vue de se doter des moyens techniques de pointe en matière de sécurité aérienne.

Il rappelle au surplus que l'aéroclub constitue un centre de formation à la fois théorique et pratique permettant aux futurs détenteurs de brevets non seulement d'exercer comme pilote, et notamment comme pilote de ligne, mais aussi d'exercer leurs talents dans de nombreux autres domaines, allant de la mécanique aérienne à la supervision des activités aéronautiques au sein des administrations concernées. Les débouchés de cette formation initiale sont donc relativement vastes et ne peuvent pas être balayés avec si peu de considération. Par ailleurs, la survie de la formation est évidemment parallèle à la survie économique de l'aéroclub.

M. Wülser insiste pour sa part sur une impression persistante auprès des professionnels.

Cette réglementation non obligatoire fait visiblement l'objet d'une application particulièrement stricte de la part de l'aéroport et de Skyguide.

Non seulement cette séparation temporelle s'exerce au décollage mais également à l'atterrissage. Lors d'un départ le matin, le pilote n'est pas certain de pouvoir rentrer le soir à Genève, particulièrement lors des périodes très chargées (l'hiver et le week-end).

Il rappelle en effet qu'il s'agit d'une norme très ancienne, touchée par une certaine obsolescence du fait de l'évolution technologique et qui semble être utilisée à dessein et de manière partielle par l'aéroport afin d'évacuer les activités de l'aéroclub.

M. Favre indique que l'aéroclub est aujourd'hui en régime de survie, soumis à des mesures dont le caractère transitoire (opérations à partir de Prangins) génère de nombreuses incertitudes qui compliquent notablement la gestion de son fonctionnement.

Et la situation est telle qu'à l'évidence l'aéroclub ne pourra pas, dans de telles conditions financières, survivre dans l'attente de l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation d'ici deux à trois ans.

M. Wülser indique d'ailleurs que l'aéroclub a tout mis en œuvre pour tenir compte de cette situation de crise et réduire au maximum ses dépenses (de 40 000 F à moins de 15 000 F – les salaires ont été divisés par deux) mais reste tributaire des frais fixes, car un appareil qui ne vole pas est un appareil qui coûte. Un appareil a déjà été vendu.

Le Président cède la parole à ses collègues.

Un commissaire (UDC) s'est livré à un savant calcul sur la base du nombre de mouvements annuels sur le site de l'aéroport (193 000 en 2012), soit au final, quelque 33 mouvements/heure, soit un mouvement toutes les 1,40 minute. Il remarque également qu'à proximité du site de l'aéroport genevois, on trouve cinq aérodromes (Sallanches, Annecy, Prangins, Montrichet, Annemasse) susceptibles d'accueillir les activités de l'aéroclub genevois.

Il observe par ailleurs que le recours à visiblement peu de chances d'aboutir devant le Tribunal fédéral.

M. Tissot rappelle que la conseillère fédérale M^{me} Doris Leuthard s'est clairement prononcée en faveur de la préservation de la filière de formation et n'a pas manqué de débloquer un budget de 75 000 F afin de financer une étude visant à examiner les solutions alternatives à proximité.

Mais Montrichet est interdit aux vols à moteur, Prangins est interdit à la formation aéronautique, Annemasse sera saturé sur le plan des mouvements, Annecy se trouve en procédure d'expropriation et Sallanches est fermé à l'aviation générale non basée.

Au fond, il serait certainement plus aisé, avant de développer des alternatives compliquées, d'assurer la pérennité de ce qui existe et qui n'a pas manqué de donner satisfaction à tous durant la dernière période. Ce d'autant plus que tous les éléments d'aménagement, d'infrastructures et de formation sont réunis pour assurer une exploitation rapide, à moyen terme, avec le consentement populaire. Quant aux possibilités d'aménagement d'une nouvelle piste au sein du canton, elles sont considérées comme peu réalistes, ce qu'a confirmé M. le conseiller d'Etat Longchamp.

Au sujet de la future décision du Tribunal fédéral, il rappelle que les trois requérants ont demandé l'application de l'effet suspensif relativement à ce règlement de l'OFAC. Or, le Tribunal fédéral ayant l'intention de statuer rapidement n'a pas octroyé cet effet suspensif.

Finalement, le délai s'allonge car le juge considère que la situation n'est pas si simple qu'il l'avait envisagé à première vue.

L'aspect de proportionnalité semble pourtant ne pas être respecté. Il existe donc une bonne chance de voir aboutir ce recours.

M. Wülser indique dans la continuité de son collègue qu'il s'agirait potentiellement de déplacer 7 000 à 8 000 mouvements sur un éventuel autre site déjà en activité (Prangins), ce qui ne manque pas de soulever des problèmes de surcharge.

Il indique par ailleurs que l'aéroclub n'est pas resté inactif sur le plan des perspectives alternatives et a élaboré un dossier (80 pages) très complet sur ce thème.

M. Favre répète d'ailleurs que l'aéroclub a déjà procédé à une partie de délocalisation de ses activités de formation dans la région (Bourg-en-Bresse, Prangins, Lausanne).

Un député (Ve) répète, devant les responsables de l'aéroclub, la question qu'il avait adressée à sa collègue et qui concernait l'impression de l'utilisation d'un prétexte pour libérer certaines surfaces dont l'aéroport aurait besoin ou qu'il pourrait mieux rentabiliser.

M. Tissot se refuse à dresser un tel procès d'intention à l'aéroport car il ne dispose d'aucune preuve pouvant accréditer une telle interprétation. Pour autant, il ne peut imaginer que les principales parties concernées (direction de l'aéroport, aviation civile) ne se soient pas concertées sur ce sujet au cours de diverses discussions préliminaires, dès lors que chacun se connaît dans ce milieu. Toutefois, il veut bien accorder à l'aéroport le bénéfice du doute.

Au-delà, il faut bien admettre que la disparition de l'aéroclub constituerait très certainement une facilitation générale pour les projets de l'aéroport.

M. Wülser concède à ce propos que les projets de l'aéroport sont très certainement esquissés sans que jamais malheureusement l'information ne circule de manière claire, ce qui mériterait plus de transparence.

Un commissaire (Ve) voulait connaître les revenus engrangés par l'aéroport à la suite de l'exploitation de l'aéroclub.

M. Tissot indique qu'ils ne sont évidemment pas très significatifs en comparaison des autres recettes (aux alentours de 20 000 F de location des surfaces de hangars et de 25 000 F de taxes d'atterrissage).

Par contre, l'aéroclub joue un rôle d'interface avec la population (médiation avec les riverains).

Un député (PLR) constate que l'aéroclub jouit manifestement d'un véritable capital sympathie et reconnaît qu'il assure une mission de formation.

Néanmoins, dans la mesure où, de l'aveu même des responsables, certains avions de l'aéroclub restent basés sur d'autres aérodromes faute de pouvoir rentrer (et/ou de pouvoir décoller en fonction des encombrements aériens) et que cette situation est déjà largement perceptible à ce jour, le commissaire a toute raison de penser que cette situation ne va pas s'améliorer avec l'augmentation progressive du trafic aérien, aujourd'hui à 14 millions et pouvant aller jusqu'à 20 millions de passagers.

En conséquence, l'aéroclub sera de facto dans l'obligation de se déplacer à moyen ou à long terme.

Par ailleurs, le commissaire souhaiterait savoir si la situation genevoise est comparable à celle vécue sur d'autres sites aéroportuaires du même type.

M. Wülser indique que l'aéroport de Zurich a déplacé son aéroclub (à Bubendorf).

Des propositions ouvrent l'aéroport de Sion aux Genevois, mais cette solution n'est pas praticable à 1h30 de voiture des appareils.

Quant à la question du développement futur de l'aéroport jusqu'à une limite de 20 millions de passagers, il rappelle que cette évolution ne se fera pas sans une densification des vols qui pose déjà quelques difficultés.

M. Tissot répète et insiste sur le fait que ce blocage objectif est aujourd'hui constitué par l'application de cette réglementation OFAC (de 1934).

Les petits appareils ne bloquent pas le développement des plus gros porteurs car ce développement devra nécessairement s'accompagner de modifications lourdes au niveau des infrastructures actuelles.

Sur l'aspect comparatif, il indique que plusieurs cas similaires à la situation vécue à l'aéroport de Genève sont visibles aux Etats-Unis (par exemple, San Francisco) et les mêmes problématiques ont trouvé des solutions.

Il transmettra quelques documents et éléments factuels.

M. Favre regrette globalement l'absence d'un travail plus fouillé qui permettrait de faciliter les synergies entre les deux activités. De nombreuses autorisations délivrées un ou deux mois à l'avance sont fondées sur des statistiques discutables sur le terrain, alors que le trafic évolue minute par minute en temps réel.

Il suggère par ailleurs d'entendre la position du contrôle aérien dont le stress est en constante augmentation.

Un commissaire (S) revient sur les intérêts propres de l'aéroport et voudrait entendre les responsables sur l'hypothèse souhaitable pour

l'aéroport de voir l'aéroclub disparaître au terme d'un étranglement progressif dont l'issue n'est visiblement pas très éloignée puisque les ressources ne permettront pas d'absorber le choc au-delà de quelques mois.

M. Tissot répète que, au vu de la teneur des contacts réguliers qu'il n'a pas manqué d'avoir avec le directeur général de l'aéroport, ces dernières années, ce dernier pense que la coexistence sur le même site aéroportuaire n'est pas souhaitable pour diverses raisons, notamment de sécurité, et par ailleurs reste bien entendu attentif aux besoins d'un aéroport international et de son optimisation financière.

Pourtant, les normes en vigueur donnent l'autorisation à plusieurs utilisateurs d'utiliser cette plate-forme.

M. Wülser voulait également rappeler que l'essentiel des recettes engrangées par l'aéroport proviennent de sa zone commerciale.

Un député (S) aurait voulu profiter de l'envoi ultérieur d'informations complémentaires pour obtenir l'évolution des mouvements (variation) entre la période située avant l'entrée en vigueur de cette réglementation et à partir de 2010.

M. Wülser estime cette réduction entre 40 et 50 % de l'ensemble des mouvements, y compris ceux opérés provisoirement à partir de Prangins. Il rappelle que le nombre général de mouvements a baissé à l'aéroport alors que le nombre de passagers a augmenté, ce qui signifie des avions aux capacités plus élevées.

Un commissaire (PLR) tente de résumer la situation. D'une part, l'aéroclub souffre aujourd'hui d'une problématique à très court terme car ses ressources ne lui permettront pas de survivre très longtemps à cette situation, mais malheureusement les députés en sont réduits à attendre la décision pendante auprès du Tribunal fédéral.

D'autre part, des adaptations techniques semblent être en bonne voie au niveau de la réglementation, mais dans l'intervalle la question de la responsabilité n'est toujours pas tranchée en cas d'incident grave et de non-respect des recommandations internationales.

Enfin, à plus long terme, il semble bien que le développement de l'activité aéroportuaire va inmanquablement coïncider avec l'obligation pour l'aéroclub de se déplacer.

Il rappelle d'ailleurs que d'autres concessions sont faites par exemple en matière de déclassement des zones villas pour permettre d'y construire des locatifs – dans un tel contexte, il sera difficile de prioriser l'aéroclub sur l'aéroport.

M. Tissot, sur le plan de la responsabilité, rappelle que la seule autorité investie de cette responsabilité générale demeure l'Office fédéral de l'aviation civile.

Par ailleurs, entre aujourd'hui et 2018, une période de quatre ans reste à disposition pour organiser ou rétablir les activités aériennes et de formation de l'aéroclub – un simple statu quo ante reste imaginable.

Personne ne songe à imaginer bloquer l'aéroport au bénéfice d'une petite minorité.

M. Wülser confirme. Il n'est pas opposé à un développement raisonné de l'aéroport.

Il considère que les projets de développement futurs de l'AIG sont probablement déraisonnables du fait de la configuration urbaine de cet aéroport. Tous les besoins doivent être couverts, y compris ceux de l'aviation privée ou de l'aviation de loisirs.

Une meilleure gestion technique des turbulences pourrait permettre d'augmenter la cadence.

Un député (PLR) aurait voulu connaître le coût de l'obtention d'un brevet de pilote à Genève, ainsi que les alternatives qui s'offrent aux candidats en Suisse et à l'étranger [20 000 F à Genève, 15 000 F aux Etats-Unis et 14 000 € à Annemasse]. Il aimerait connaître les taxes d'atterrissage/décollage [35 à 50 F à Genève, 400 € au Bourget, 15 F à la Blécherette].

En termes de formation, les perspectives des détenteurs de brevets de pilote s'exercent dans différents domaines (contrôle aérien, pilote de ligne, pilote militaire et administration aérienne), mais le commissaire aimerait connaître les alternatives élaborées par l'aéroclub, une sorte de plan B de la formation, car à l'évidence, indique M. Tissot, sur les 320 brevets de pilotes délivrés en Suisse, si Genève venait à ne plus assurer cette filière, cela ne suffirait pas à déstabiliser l'ensemble de cette formation au plan national.

M. Tissot rappelle que le secteur aéronautique regroupe en Suisse 85 000 personnes, soit beaucoup plus que le secteur horloger.

Un député (PLR) revient pour sa part à l'aspect légal, de hiérarchisation des normes et de séparation des pouvoirs. A ce stade et considérant les recours en cours, il n'est pas imaginable qu'une commission parlementaire cantonale puisse statuer (pour autant qu'elle soit compétente) avant de connaître la teneur de l'arrêt du Tribunal fédéral.

Pour le reste, il adresse ses remerciements aux orateurs dont les explications précises seront utiles pour la suite du débat.

Enfin, il s'interroge sur cet équipement de pointe qui permettrait d'atténuer les risques par la visualisation des tourbillons de sillage et demande si l'aéroclub serait disposé à l'acquérir.

M. Tissot indique que cette solution est totalement impraticable pour l'aéroclub car le coût de l'équipement avoisine les 600 000 F, par contre cette acquisition par l'aéroport pourrait contribuer à renforcer la sécurité de l'aéroport et des avions de ligne.

Un député (PLR) répète son argument juridique d'un règlement entré en force par rapport à un recours non encore jugé, et par ailleurs une solution technique non obligatoire que les principaux intéressés ne sont pas disposés à financer.

M. Wülser reste persuadé que les modalités d'application de la loi peuvent être assouplies.

Le Président remercie les orateurs.

Audition de M. Gael Poget, section droit et affaires internationales de l'OFAC

Le Président accueille le représentant de l'Office fédéral de l'aviation civile et le remercie pour sa présence puis lui cède la parole.

M. Poget salue la commission et indique en préambule qu'il représentera le directeur de l'Office.

Cette pétition constitue visiblement une réaction qui a pu prendre un tour relativement émotionnel vis-à-vis d'une décision déjà ancienne ayant pour seul objectif d'assurer la sécurité sur le site aéroportuaire dès lors qu'il a été largement démontré le danger que représentaient les turbulences de sillage.

Comme détenteur du brevet de pilote, il peut également en attester.

Pour le reste, il doit rappeler que sur ce dossier subsiste encore un recours (toujours en cours) auprès du Tribunal fédéral. Cette deuxième tentative survient après un premier recours auprès du Tribunal fédéral administratif qui a confirmé la position de l'OFAC.

La décision contestée ne porte que sur la volonté d'appliquer des normes de sécurité existantes et n'avait aucunement pour objectif de porter atteinte aux activités des aéroclubs même si la conséquence risque d'obliger ces derniers à certaines réorganisations. Mais jamais l'OFAC n'a souhaité remettre en cause le principe des aéroclubs.

Il faut parallèlement constater que depuis plusieurs années la tendance nationale et internationale va au renforcement de la sûreté et de la sécurité

générale d'où une volonté similaire pour les normes de sécurité à l'aéroport de Genève.

Le Président remercie l'intervenant pour cette introduction et cède la parole à ses collègues.

Un député (PLR) voulait savoir si les nouvelles conditions de sécurité auxquelles était confronté l'aéroclub signifiaient ipso facto son déménagement complet ou pouvaient s'envisager dans le cadre d'un certain nombre de réaménagements.

M. Poget indique qu'un aéroclub se donne différentes missions dont celle d'assurer l'écologie de base aux pilotes (ce qui d'ailleurs occasionne généralement quelques nuisances pour les riverains) et par ailleurs d'offrir des infrastructures aux propriétaires d'avions privés.

Dans le cadre de la nouvelle réglementation, les espaces de vol restent possibles sauf peut-être de manière plus compliquée pour la phase de ce que l'on appelle communément *les tours de piste* nécessaires à l'obtention du brevet par les élèves pilotes. A Zurich par exemple, le trafic VFR2 exige une demande 24 heures à l'avance.

La situation genevoise ne fait pas exception par rapport à la situation valable dans tous les grands aéroports généralement dévolus principalement à l'aviation commerciale.

De plus en plus d'experts considèrent que la coexistence de ces deux genres de trafics aériens ne peut plus raisonnablement être maintenue dans le contexte actuel même s'il comprend les craintes exprimées par l'aéroclub.

Il veut également signaler que cette problématique n'est pas survenue sans crier gare et était connue depuis longtemps par les principaux intéressés qui participèrent d'ailleurs à de *nombreuses discussions*. *Le développement* croissant des capacités de l'aéroport lors de ces 10 ou 15 dernières années n'a évidemment pas manqué d'avoir un impact sur l'activité de l'aéroclub.

Il note aussi que le directeur de l'aéroclub n'a pas manqué de relever récemment que des solutions étaient envisagées et que les heures de vol lors de ces deux derniers mois avaient finalement été aménagées.

Un commissaire (PLR) souhaitait savoir si une autre voie (du type radar Doppler, comme à Paris) aurait pu être choisie en matière d'application des règles de sécurité afin de ne pas prêter autant les activités de l'aéroclub.

M. Poget indique que quel que soit le scénario envisagé ou les études mises en avant, les autres voies auraient amené à la classification minimale de « *safety acceptable* » ce qui, encore une fois est difficilement envisageable

sur un aéroport international dont on attend les meilleures garanties en termes de sécurité aérienne.

Il se place un instant dans l'hypothèse désastreuse d'un accident causé par l'inobservance des règles de sécurité (tout en signalant que ce ne fut jamais le cas à Genève). Il rappelle à ce sujet que les normes OACI sont aussi le résultat du meilleur niveau de sécurité connu à l'heure actuelle. Et encore une fois, il pointe l'éventuel problème de responsabilité que devrait alors endosser l'autorité concernée.

Même si par comparaison aucun attentat aérien n'a été recensé ces cinq dernières années, personne ne songe raisonnablement à abaisser le niveau de contrôle et de sécurité.

Un député (MCG) aurait voulu savoir si l'aéroport ou l'office de l'aviation civile avait été confronté à des pressions extérieures à cause du non-respect du délai d'application de ce règlement à Genève.

M. Poget n'a le sentiment d'aucune pression extérieure, sauf à considérer l'inquiétude bien légitime des pilotes de ligne lorsqu'ils savent qu'ils vont devoir atterrir sur un site qui accueille en son sein une aviation légère.

D'ailleurs, à l'international le trafic VFR a été progressivement déplacé lorsqu'il se situait à proximité immédiate des grands aéroports.

Il ajoute si besoin est que l'OFAC est évidemment tout à fait indépendant de l'industrie aérienne et ne fait que reprendre les évolutions intervenues en matière de normes en vigueur, notamment au sein de l'Union européenne.

Un commissaire (MCG) en vient à se demander si cette décision finalement restrictive pour les activités de l'aéroclub n'est pas de près ou de loin liée à la volonté de l'aéroport de développer une deuxième piste et/ou de développer ses infrastructures d'accueil.

M. Poget ne pense véritablement pas que l'on puisse imaginer sérieusement construire une seconde piste à Genève vu la configuration des lieux, sans compter qu'une partie de l'aéroport a déjà été construite sur territoire français ; sauf évidemment à imaginer détruire des zones habitées.

Par ailleurs, il note que le processus d'élaboration de la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (*PSIA*) spécifique à l'aéroport de Genève a été lancé par l'OFAC et est encore en cours sans que l'on puisse à ce stade se baser sur des décisions définitives. Rien ne laisse toutefois penser que l'on puisse s'acheminer vers un tel projet.

Un député (MCG) voulait savoir si ces modifications affectaient la marche de l'aviation d'affaires dans la mesure où il s'agit là aussi d'appareils de plus petite taille.

M. Poget signale que l'utilisation de la piste engazonnée est réservée aux monomoteurs (avec un maximum de 2 t au décollage). Les tourbillons de sillage existent entre tous les appareils décollant de la même piste, d'où une cadence imposée entre les décollages sur tous les aéroports. Si une autre piste est disponible avec un écart minimum de 750 m, alors d'autres règles s'appliquent.

M. Cuendet aurait souhaité obtenir en vue de la suite des travaux de cette commission, une copie de la première décision du Tribunal fédéral administratif, tout en notant que le recours actuel n'a pas d'effet suspensif.

Pour le reste, il aimerait entendre l'intervenant sur les suites possibles d'un accident aéronautique lié au non-respect de cette réglementation, notamment sur le plan de la responsabilité.

Car certains semblaient sans beaucoup de réflexion être tentés par cette perspective.

M. Poget ne pense pas qu'il soit très judicieux d'envisager ne pas respecter à Genève des éléments appartenant au droit fédéral.

Se mettre en contravention avec les règles fédérales pourrait signifier diverses sanctions d'abord financières pour l'aéroport et pouvant aller jusqu'à l'interdiction de certaines activités.

Sans compter qu'une telle situation créerait un imbroglio difficilement gérable entre Genève et Berne. En tout état de cause, Genève devrait fournir des explications alors même que le domaine aéronautique fonctionne principalement voire exclusivement selon des règles fédérales.

On peut par ailleurs imaginer qu'une telle situation de non-respect des règles internationales aurait immédiatement un impact négatif vis-à-vis des grandes compagnies aériennes, de leurs activités, de leur présence à Genève ou de l'ouverture de nouvelles lignes.

Un député (PLR) aurait voulu avoir quelques exemples d'aéroports de taille comparable en Europe qui comme Genève continuent à faire coexister l'aviation de ligne avec l'aviation légère propre à un aéroclub.

M. Poget indique qu'en Suisse, l'aéroport de Zurich conserve à cette fin quelques créneaux, comme à Bâle (avec deux pistes); mais de manière globale cette coexistence n'est plus permise dans les grands aéroports, ce d'autant que Genève ne fonctionne qu'avec une seule piste.

Un commissaire (UDC) reprenant l'argumentaire des auteurs de la pétition voudrait vérifier le caractère véritablement contraignant des nouvelles règles imposées par l'OFAC/OACI.

M. Poget indique en résumé que les recommandations OACI sous leur forme de normes techniques sont comme les recommandations européennes, elles sont directement intégrables et ont toujours au final un caractère contraignant.

En outre, la Suisse a également validé le principe d'une intégration directe des normes internationales au sein de sa législation nationale sans passer par la voie du décret, donc ces normes sont applicables immédiatement.

Il existe par ailleurs une commission permanente qui assure le suivi et les ajustements en fonction des évolutions de la technologie. Dans les années 90, l'OFAC indiquait déjà ne pas connaître toutes les incidences provoquées par les tourbillons de sillage.

Logiquement, l'office a choisi de se donner la marge nécessaire afin de ne courir aucun risque.

Ce même député (UDC) poursuit dans les arguments des auteurs et souhaiterait entendre le représentant de l'OFAC sur leur impression fondant leur deuxième recours, d'une proportionnalité non respectée.

M. Poget indique que justement cet argument a déjà été invoqué en premier recours et l'instance judiciaire a conclu au contraire à cette proportionnalité.

Quant à la procédure en cours, il n'est évidemment pas en mesure de s'exprimer aujourd'hui à son sujet.

Encore une fois, le directeur de l'aéroclub avec une certaine imagination a pu dégager diverses solutions.

Un député (S) indique que les discussions actuelles autour de la PSIA sont l'occasion d'évoquer la construction d'éventuelles nouvelles infrastructures orientées dans la partie nord de l'aéroport. Il souhaiterait entendre le représentant de l'OFAC à ce sujet.

M. Poget indique n'être pas impliqué dans ces discussions et n'être pas en mesure d'en connaître la teneur exacte, sa préoccupation essentielle va au respect et à l'application des normes.

Un député (MCG) revient un instant sur cette notion de recommandation qui n'aurait pas de caractère strictement impératif.

M. Poget répète que la Suisse n'effectue plus la distinction entre le type de normes dans la mesure où en tout état de cause ce qui n'est pas directement obligatoire va le devenir et qu'il s'agit de passer d'une pratique recommandée à la pratique standard représentant le plus haut niveau de sécurité, par ailleurs exigé par l'Union européenne.

Au fond, les recommandations sont devenues obligatoires.

Ce même député (MCG) s'interroge sur la possibilité d'une dérogation ou d'un régime transitoire permettant un délai d'adaptation.

M. Poget indique que, dans la mesure où l'objectif général vise la sécurité maximale, les dérogations ne sont plus admises par l'OFAC, vu le risque encouru. Il répète que l'industrie n'a pas été en mesure de démontrer qu'il pouvait exister d'autres moyens pour se prémunir contre ce risque tout en maintenant un niveau équivalent de sécurité. L'étude de 2005 commandée par l'industrie le montre parfaitement.

Le même commissaire (MCG) poursuit au sujet des éventuelles dérogations et constate qu'une d'entre elles a été acceptée en matière de classification de l'espace aérien (espace aérien GOLF).

M. Poget indique qu'il s'agit là d'un règlement européen. La Suisse s'apprête à le reprendre dans le cadre des accords bilatéraux. Cet accord ne permet plus d'articuler des dérogations aux normes OACI à cause de la reprise complète de ces normes par l'UE. Ces normes deviennent des standards c'est-à-dire des normes obligatoires.

L'industrie devra apporter les preuves d'un niveau de sécurité comparable aux normes en vigueur à l'appui de sa demande de dérogation fondée sur la topographie particulière de la Suisse. L'agence européenne de sécurité aérienne (EASA) décidera en dernier recours.

On note toutefois que ni l'Autriche, ni la France dont les configurations géographiques sont comparables n'ont de difficultés à appliquer les normes souhaitées, sans demande de dérogation.

Enfin, l'OACI ne fait que relayer une demande de dérogation exprimée par l'industrie et ne manquera pas d'y adjoindre son propre préavis.

Le Président souhaite savoir si de nombreuses normes ont subi cette évolution du stade de recommandation au stade de standard.

M. Poget indique que différents changements ont lieu continuellement ce qui est normal sur un périmètre de 17 ou 18 annexes. Mais peu importe qu'il s'agisse d'une recommandation ou d'un standard puisque la loi suisse indique qu'ils doivent être traités de manière similaire avec une application pleine et entière dans le droit national.

Il souhaiterait pouvoir obtenir l'extrait du procès-verbal aux fins de relecture et pour ses dossiers [cet extrait sera transmis].

Le Président remercie le représentant de l'OFAC.

Un commissaire (UDC) estime qu'il serait souhaitable de ne pas attendre indéfiniment la seconde décision du Tribunal fédéral et propose dans l'intervalle de suspendre les travaux.

Le Président essayera également de transmettre quelques documents éclairants issus du dernier bulletin de l'aéroclub.

En principe, même en l'absence de cette deuxième décision la commission devrait pouvoir être en capacité de se prononcer. Cependant, il ne voit pas d'inconvénient à attendre sa publication si d'aventure la commission l'exige.

Un député (PLR) rappelle avoir mis en garde la commission au sujet de l'audition prématurée de l'OFAC et constate que les mêmes personnes, qui ne semblaient pas vouloir entendre son argument, souhaitent maintenant postposer le traitement, sans doute parce que les conclusions de l'OFAC ne se révèlent pas aussi positives qu'espérées par les intéressés.

Un député (MCG) considère qu'il faut poursuivre les auditions notamment pour respecter les 3 000 pétitionnaires.

Audition de M. Antoine Fatio, président de l'aéroclub

Le Président accueille l'orateur et le remercie pour sa présence puis lui cède la parole.

M. Fatio remercie la commission d'avoir pris soin de l'entendre. Il indique que l'aéroclub est structuré en différents groupes dont celui qui intéresse ici les députés, celui du vol à moteur. Ce groupe existe depuis 100 ans et l'école d'aviation depuis le début des années 20.

Pour en revenir à la problématique actuelle, il rappelle rapidement qu'il s'agit d'une norme relative à la constitution de tourbillons de sillage susceptibles d'occasionner un danger pour les avions lorsque l'intervalle entre les décollages n'est pas suffisant. La nouvelle norme qui engendre un préjudice pour l'aéroclub est en vigueur depuis octobre 2012. Les intéressés ayant recouru ont été déboutés une première fois.

Il en résulte désormais l'impossibilité pour l'école de pilotage d'effectuer une procédure essentielle celle des tours de piste et à terme, cette difficulté risque de réduire à néant toute possibilité de formation aéronautique à Genève. Or, contrairement à d'autres pays comme la France par exemple, il faut se souvenir qu'il n'existe pas en Suisse d'école nationale de pilotage.

Alors bien sûr, les détracteurs invoquent la possibilité d'utiliser un autre aérodrome pour effectuer ces tours de piste, mais les responsables de l'aéroclub tiennent tout particulièrement au maintien de cet apprentissage à

Genève dans la mesure où la proximité sur un même site de l'ensemble des professionnels de l'aviation permet d'offrir un niveau élevé de formation et de professionnalisme. Il suffit pour s'en convaincre de réaliser que la plupart des acteurs de l'aviation, du contrôle aérien en passant par les pilotes ou les navigateurs, ont très souvent bénéficié des enseignements de pilote privé.

Après cet apprentissage, les intéressés ont souvent tendance à rester sur le site aéroportuaire genevois, ce qui constitue un avantage lorsqu'il s'agit de « localiser » les professionnels du secteur.

Le Président remercie l'orateur pour cette introduction et cède la parole à ses collègues.

Un député (UDC) rappelle qu'en principe la cause est entendue dans la mesure où le Tribunal fédéral s'est prononcé de manière négative, et par conséquent en vient à s'interroger sur le potentiel et les attentes des responsables de l'association, mais éventuellement également sur les solutions qui ont été trouvées.

M. Fatio indique que, très rapidement, l'aéroclub s'est adapté et n'a pas manqué de relocaliser ses activités d'apprentissage vers Yverdon pour y organiser des tours de piste. Toutes les solutions sont envisagées de manière à assurer la survie de l'école de pilotage.

Malheureusement, les possibilités ne sont pas infinies, l'aérodrome de Prangins n'est pas disponible, celui de la Blécherette se situe à trop grande proximité de la ville, celui de Montrichet est réservé aux planeurs, quant à celui de Sallanches, il n'est pas accessible ; enfin, celui d'Annecy pourrait réserver des possibilités qu'il ne faut cependant pas surestimer car comme dans toute infrastructure aéroportuaire le nombre de mouvements est limité et l'arrivée d'une école d'aviation risque de les saturer.

Un commissaire (UDC) voudrait revenir au-delà des considérations générales à l'examen du projet de loi qui occupe cette commission, pour rappeler qu'il intègre la formation des pilotes dans la mission générale de l'aéroport.

Toutefois, les recours ayant été balayés, il souhaiterait savoir si les intéressés persistent dans leurs intentions, notamment quant à la pétition.

M. Fatio estime qu'en tout état de cause il est toujours utile de se battre lorsque la cause paraît légitime et c'est précisément ce que font les intéressés lorsque par exemple ils ont d'ores et déjà entrepris un certain nombre de restructurations économiques de manière à assurer la viabilité de l'aéroclub.

Il rappelle en outre que ce combat n'est pas totalement inutile ou vain puisque manifestement la réglementation sur les tourbillons de sillage et en

cours de révision et pourrait selon toute vraisemblance être modifiée, ce d'autant que certains experts se sont déjà prononcés sur son caractère aberrant. Preuve en est que dans d'autres aéroports les deux aviations cohabitent sans difficulté (par exemple l'aéroport de San Francisco).

L'écolage reste possible même dans les conditions actuelles.

Un député (MCG) aimerait se faire préciser la date exacte de la constitution de cette première école en Suisse (1926) ainsi que le nombre actuel de membres (380 à 400).

Un député (PDC) aimerait entendre l'orateur sur les solutions praticables afin de réinstaurer l'écolage à Genève, à l'exception de l'hypothèse portant sur la modification des normes de l'OFAC/OACI (mai 2015).

M. Fatio indique que la procédure actuelle, même si elle n'est pas optimale, fonctionne avec la piste en herbe. Les tours de piste seuls sont délocalisés, mais la substance de l'apprentissage peut être conservée à Genève.

Il lui semble que cette pétition reste d'actualité d'autant que l'Office fédéral de l'aviation civile n'a pas manqué d'indiquer qu'elle ne manquerait pas de modifier la règle si les normes internationales étaient révisées.

Par ailleurs, l'aéroport ne devrait pas avoir besoin de la piste en herbe avant 2020.

Un député (PDC) voudrait connaître la position des responsables de l'aéroclub quant à l'aménagement de la partie nord de l'aéroport.

M. Fatio indique que cette question a bien été abordée au cours des excellents contacts réguliers qu'entretiennent l'aéroport et l'aéroclub. Il s'agirait visiblement d'adapter les infrastructures afin d'assurer la sortie rapide des avions depuis la piste principale. Ce *taxi way* pourrait vraisemblablement se réaliser en utilisant pour les parkings l'espace disponible aujourd'hui occupé par la piste en herbe.

Il existe néanmoins d'autres possibilités que d'utiliser cette piste en herbe, à Madrid par exemple, les avions sont interloqués avec un évident gain de place. En outre, une sortie au nord implique de ne pas retraverser la piste. Enfin, il faut encore s'assurer que de très gros porteurs du type A380 vont se poser à Genève.

Ce même député souhaiterait savoir si les responsables de l'aéroclub ont le sentiment que la situation est principalement le fait de l'application d'une norme sur les tourbillons de sillage ou cas échéant le résultat de certains aménagements déjà prévus sur le site aéroportuaire et qui ne peuvent se réaliser que dans l'espace dévolu aujourd'hui aux activités de l'aéroclub.

M. Fatio indique en préambule que l'aéroclub n'a pas manqué au cours des décennies de s'adapter aux besoins de l'aéroport et ces adaptations ont toujours été réalisables dans un esprit de concertation mutuelle.

On peut supposer que ces normes servent de relatif prétexte (même si le président de l'aéroclub n'est évidemment pas opposé au développement de l'aéroport en tant que Genevois).

Un accord pourrait être envisagé dans l'intervalle de l'utilisation concrète du terrain en 2020-2025. Cet accord n'a pas encore été obtenu alors que la cohabitation est possible.

Un commissaire (S) voudrait s'assurer que dans l'hypothèse des aménagements prévus dans la partie nord de l'aéroport et notamment du *taxi way*, les activités de l'aéroclub seront définitivement compromises.

M. Fatio confirme, au moins dans sa forme actuelle. L'activité serait fortement diminuée, dans l'état des connaissances actuelles alors que l'on parle d'un horizon assez lointain (2020-2025).

Un député (UDC) souligne au passage que, même si le nombre de mouvements est en baisse, les projections indiquent que le nombre de passagers va augmenter, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

Pour le reste, il voudrait savoir si l'activité des hélicoptères est également menacée et si les investissements de l'aéroclub, c'est-à-dire les infrastructures, vont pâtir de cette situation.

M. Fatio précise que les bâtiments et les infrastructures appartiennent à l'aéroport.

Par contre, l'aéroclub, pour suivre les nouvelles exigences notamment en termes de bruit, s'est doté de deux nouveaux appareils plus silencieux dont les charges financières sont assez lourdes et continuent à courir alors que la rentabilisation n'est plus possible.

Le Président souhaiterait connaître les nouvelles pistes que les responsables de l'aéroclub envisagent afin de maintenir l'écologie. Il imagine notamment la mise en place d'une nouvelle piste au sein du canton.

M. Fatio indique que les possibilités réservées par l'option Jussy sont extrêmement faibles au vu de la forte résistance des riverains.

Le Président poursuit au sujet de la pétition dont la formulation actuelle ne paraît plus totalement adéquate, d'autant qu'un éventuel renvoi vers le Conseil d'Etat n'engendrerait probablement pas les suites attendues.

Il reste donc perplexe quant à la portée de cette action.

M. Fatio constate que cette norme de sécurité est extraordinairement efficace et permet à tous de ne pas endosser de responsabilité particulière.

Il rappelle que la société Thales fabrique désormais des radars permettant d'évacuer les risques liés aux tourbillons de sillage donc l'utilisation de cette solution technique permettrait de satisfaire aux exigences de sécurité.

Un commissaire (PLR) aurait voulu avoir une estimation de la part théorique, respectivement de la part pratique, que suppose l'obtention d'un brevet de pilote et conséquemment la part que pourrait couvrir l'utilisation d'un simulateur de vol dans le cadre de cet apprentissage.

M. Fatio indique que ce qui est effectivement possible au niveau de la formation des pilotes de ligne n'est pas autorisé pour des pilotes privés. Alors que certains pilotes de ligne risquent effectivement de rentrer dans le cockpit pour la première fois lors de leur premier vol commercial, les pilotes privés doivent passer en majeure partie par un apprentissage direct sur l'appareil.

Cet apprentissage initial constitue un véritable avantage pour le métier de pilote.

Un commissaire (PDC) comprend que la condensation des créneaux de vol implique également un avantage économique pour l'aéroport puisque l'aéroclub contrairement à l'aviation commerciale n'est pas producteur de gains.

M. Fatio pense en réalité que la solution actuelle est plus onéreuse pour l'aéroport que la solution qui prévalait avant 2010, car les procédures sont aujourd'hui plus longues pour les contrôleurs. Par ailleurs, l'exploitation n'est pas différente sur la piste en dur et sur la piste gazon.

Un député (UDC) réitère sa question principale. Malgré les restrictions déjà en vigueur en matière d'autorisation de vols, les responsables de l'aéroclub souhaitent maintenir l'écologie à Cointrin.

M. Fatio confirme.

Le Président prolonge la question de son préopinant et constate que l'aéroport au vu des difficultés éprouvées par l'aéroclub a déjà procédé à un assouplissement du régime strict. Il voudrait confirmation.

M. Fatio confirme une nette amélioration.

Le Président remercie l'orateur pour sa présence et ses explications utiles.

Organisation des travaux

Un député (PLR) a cru comprendre que l'arrêt du Tribunal fédéral était désormais disponible.

Un député (PDC) a cru déceler dans les propos du directeur de l'aéroclub, l'idée selon laquelle la viabilité économique de ce dernier, même confronté à des difficultés, restait possible, surtout si l'on considère les assouplissements dont l'aéroclub a été le bénéficiaire.

Avant toute décision, le commissaire souhaiterait pouvoir prendre connaissance de l'arrêt du Tribunal fédéral et parallèlement entendre la direction opérationnelle (tour de contrôle).

Un député (UDC) rejoint les propositions du député (PDC). Il estime au vu de l'audition et de la position de l'aéroclub sur le maintien de l'école de pilotage à Genève que, malgré les contraintes, son groupe ne retirera pas le projet de loi.

Un commissaire (MCG) estime que conformément à ce qui avait été décidé, il serait souhaitable avant de clore ce dossier d'entendre Skyguide.

Le Président n'est pas opposé à attendre la mise à disposition de l'arrêt du Tribunal fédéral. Il signale que l'audition de Skyguide était prévue.

Puisque les délais envisagés pour de nouvelles structures se portent à 2020-2025, il est possible de réfléchir dans l'intervalle sur l'acquittement des leasings avant d'envisager l'interruption des activités.

Un député (PLR) ne pense pas qu'il faille dans une commission parlementaire se préoccuper des questions relatives à la viabilité économique ou aux charges de leasing d'une association privée.

Un député (UDC) rappelle que, dans le leasing, l'appareil appartient à la société de leasing et qu'il n'y a pas d'amortissement.

Un commissaire (PDC) rappelle que la demande principale vise au maintien de l'école même si certaines activités doivent être délocalisées. Il se fait confirmer que Skyguide est responsable de l'entier de l'orientation des avions, au sol et dans les airs.

Un député (PLR) a bien le sentiment que certains pourraient se servir de quelque prétexte pour tenter de récupérer une situation visiblement condamnée. Il ne lui semble pas que les députés soient habilités à se préoccuper de questions relatives à la survie économique ou au mode de fonctionnement de l'aéroclub.

Avec 24 points à l'ordre du jour, il n'est certainement pas judicieux de multiplier les auditions alors même que le Tribunal fédéral s'est prononcé.

Par ailleurs, certains se servent visiblement de la problématique de l'aéroclub pour tenter de réduire ou de retarder les chantiers prévus à l'aéroport.

Un député (UDC) se dit attaché, mais sans soutien financier particulier, au maintien de l'aéroclub à Genève surtout lorsque cette intention a été clairement manifestée par les intéressés.

Le Président propose de mettre aux voix les deux auditions suggérées :

- 1) Skyguide :
Pour : 9 (3 S, 1 Ve, 2 UDC, 3 MCG), Contre : 6 (4 PLR, 1 PDC, 1 EAG)
[adopté].
- 2) Direction opérationnelle AIG :
Pour : 3, Contre : 6, Abst. : 5 **[refusé]**.

Audition de M. Pascal Hochstrasser de Skyguide

Le Président accueille l'orateur et le remercie pour sa présence puis lui cède la parole.

M. Hochstrasser remercie la commission. Il procède à quelques rappels déjà indiqués lors des précédentes séances. En bref, il existe une norme OACI/OFAC que Skyguide, désireux de respecter les termes de la concession fédérale accordée à l'aéroport de Genève, se doit de respecter.

Cette application ne manque pas d'avoir indirectement un impact sur l'aviation légère, ce d'autant que, depuis le 30 octobre 2013, cette réglementation ne s'applique plus uniquement aux gros porteurs mais aussi aux aéronefs situés dans la tranche entre 40 et 130 t soit l'équivalent de 80 % du trafic genevois alors même que l'aviation commerciale était déjà prioritaire. Donc, aujourd'hui le régime est beaucoup plus restrictif pour l'aviation légère.

Le Président remercie l'orateur pour cette brève introduction et cède la parole à ses collègues.

Un député (PLR) remercie l'orateur dont la présentation était parfaitement claire tout comme les décisions des juges fédéraux. Toutefois et même si ces questions sont relativement inutiles en considération de la situation, il aurait voulu savoir si en toute hypothèse Skyguide aurait été favorable à prendre certains risques avec la sécurité aérienne et à en assumer les responsabilités potentielles considérant par exemple que les normes édictées ou leur application étaient excessives.

M. Hochstrasser ne saurait transiger sur les règles qui fondent la concession aéroportuaire déléguée par la confédération donc il est inenvisageable pour Skyguide de ne pas respecter les règles en vigueur pour l'aviation civile. Les autorités aéroportuaires auraient éventuellement la possibilité d'y déroger si elles étaient en mesure de démontrer que la sécurité

aérienne est mieux assurée par le non-respect de cette règle. Or, clairement, une telle démonstration n'est pas possible à ce jour car même si une certaine réflexion est engagée à ce sujet, la technologie actuelle ne permet pas de renverser la preuve faite par les analyses déjà entreprises sur le plan mondial. Par conséquent, on applique les règles OACI/OFAC. Le non-respect de cette norme avait été mis en évidence par un audit effectué par une entreprise reconnue sur le plan international dans les milieux de l'aviation.

Un député (PLR) cherche toujours par hypothèse à connaître la situation en cas d'accident aérien consécutif au non-respect des règles en vigueur.

M. Hochstrasser ne pas s'aventurer dans une analyse juridique des responsabilités, mais peut néanmoins indiquer que la sécurité était assurée selon les spécialistes avant l'application de cette norme.

Toutefois, et encore une fois, il n'est pas possible en l'état actuel des choses de prouver que la non-application de cette norme puisse être considérée comme plus sûre que son application. Comme pilote, il témoigne n'avoir jamais ressenti cet effet de tourbillons de sillage mais ne dénie pas que dans certaines circonstances il puisse avoir une influence. Probablement aussi qu'aujourd'hui, on s'appuie moins sur l'expérience des pilotes.

Le Président revient à l'arrêt du Tribunal fédéral et note à sa lecture qu'une nouvelle étude mandatée par les intéressés n'entraîne pas nécessairement de garantie sur ses conclusions.

Un commissaire (UDC) voulait simplement s'assurer que Skyguide n'avait pas la compétence d'interdire les activités de l'aéroclub.

M. Hochstrasser répète que Skyguide entend servir l'ensemble des clients du site aéroportuaire mais que la mission générale de l'aéroport se trouve néanmoins contrainte au sein d'une échelle de priorité dont la première va à l'aviation commerciale, même s'il faut évidemment veiller aux besoins de l'aviation légère.

Un député (UDC) se demande si l'aéroclub est en mesure de survivre à l'ensemble des contraintes aujourd'hui énoncées (normes OACI et jugement du Tribunal fédéral).

M. Hochstrasser imagine que cette question doit être plutôt adressée aux responsables de l'aéroclub, mais visiblement la poursuite de l'écologie et des tours de piste est compromis.

En outre, l'intervalle obligatoire entre deux décollages réduit considérablement l'espace de vol disponible pour l'aéroclub.

Des simulations ont été entreprises afin justement de mesurer cet impact sur l'aviation légère et, après avoir appliqué la norme de façon très

restrictive, des assouplissements ont eu lieu et donnent plus de possibilités à l'aéroclub tout en accroissant la pression sur les contrôleurs. Il semblerait qu'une bonne partie du financement de l'aéroclub provenait sans surprise de l'école de pilotage.

Un député (UDC) imagine que les contrôleurs pourraient être amenés à protester considérant la surcharge de travail, de pression ou de concentration générée par la surveillance de l'aviation légère et se demande si de telles protestations pourraient entraîner des conséquences négatives pour l'aéroclub.

M. Hochstrasser rappelle que les contrôleurs sont tenus à un certain nombre d'obligations et qu'ils sont supervisés par une direction générale.

Par ailleurs, la charge de travail a toujours été un souci constant, de manière justement à ne pas dépasser certaines limites.

Un commissaire (PDC) évoque une question déjà soulevée lors des précédentes auditions, celle du risque pour Genève de perdre certaines compétences locales si l'aéroclub devait renoncer à ses activités alors même qu'un bon nombre de pilotes sont formés à Genève et souhaitent presque naturellement rester sur cette plate-forme aéroportuaire.

M. Hochstrasser ne pense pas que l'on puisse valablement mettre en doute la qualité de la formation dispensée aux pilotes en dehors de leur passage à l'aéroclub de Genève. Par ailleurs, plusieurs analyses et différents experts considèrent que la mixité des aviations lourdes et légères et de leurs activités respectives est difficile à maintenir alors que l'aéroport de Genève connaît déjà une forte pression sur le plan du trafic aérien.

Ce même commissaire se reporte au contenu d'une précédente audition faisant état d'un récent assouplissement du régime applicable à l'aviation légère par les autorités aéroportuaires et constate que cette mesure a été non seulement appréciée mais fonctionne aujourd'hui sans difficulté ce qui laisse à penser qu'une marge de manœuvre était ou est encore possible.

M. Hochstrasser explique que les intentions de Skyguide vont toujours dans le même sens, à savoir servir au mieux les clients de l'aéroport dont notamment l'aviation légère en appliquant un principe de pragmatisme vis-à-vis des normes et de l'expérience liée au terrain. Donc, dans un premier temps, le régime applicable à l'aviation légère était plus restrictif et a pu être ajusté depuis le mois d'avril, à la satisfaction des utilisateurs. Toutefois et si globalement ce fonctionnement ne présente aucune difficulté, les limites de sécurité ne peuvent plus être étendues.

Un député (PDC) revient enfin à l'éventualité d'utiliser un matériel plus récent permettant de mieux visualiser les tourbillons de sillage (nouveau

radar de la société Thales) et conséquemment de réserver plus d'ouvertures à l'aviation légère.

M. Hochstrasser connaît bien le système incriminé, mais indique que la présentation du nouveau matériel par la société concernée n'a pas totalement convaincu à ce stade. Et, outre les questions techniques, il rappelle que, s'il devait y avoir un assouplissement de la norme actuelle, les discussions sont encore en cours au niveau européen.

Quant au radar, les tests sont encore en cours et très vraisemblablement l'appareil n'est pas totalement au point, sans même aborder la question du financement. Un commissaire (PDC) revient sur les missions générales de l'aéroport et sur la révision du PSIA pour imaginer qu'il faudrait alors intervenir à ce niveau avant de faire parvenir ce dossier à Berne pour validation. M. Hochstrasser confirme. Ce document prévoit les développements nécessaires pour répondre à la demande, en parallèle de l'application des normes.

Un député (S) voulait avoir une idée du nombre d'autorisations de mouvements qui était donné aujourd'hui à l'aviation légère à Genève.

M. Hochstrasser rappelle que l'aviation légère regroupe tous les appareils, y compris les hélicoptères, de moins de 7 t. La problématique s'accroît généralement autour de certaines périodes relativement inaccessibles pour l'aviation légère, notamment le week-end et lors des périodes de charters (or les clients de ces compagnies souhaitent souvent voyager durant ces périodes). Dans ces tranches horaires, les mouvements peuvent être limités pour l'aviation légère jusqu'à un mouvement toutes les 2 h. Par contre, à d'autres heures le trafic aérien est moins dense notamment entre 12 h et 16 h (8 mouvements par heure). Il rappelle que la planification est évidemment basée sur les besoins de l'aviation commerciale. Les week-ends hivernaux sont également très chargés.

Un député (MCG) voudrait se voir confirmer que la hiérarchie établie entre les différents types d'aviation ne réserve pas de priorité à certaines compagnies par rapport à d'autres [confirmé, le délai d'attente le plus court est souvent le critère appliqué sans considération de la compagnie]. Il suppose que le développement de l'utilisation des drones pourrait avoir un impact en matière de surcharge de travail pour les contrôleurs aériens.

M. Hochstrasser doit évidemment distinguer l'appareillage privé (photos aériennes) des appareils militaires. Les procédures sont déjà déterminées, mais la charge à ce stade est plutôt administrative.

Une autorisation spéciale est requise à moins de 5 km d'un aéroport. Par hypothèse, et dès lors que l'aéroport est fermé la nuit, les drones pourraient voler la nuit.

Le Président cite à nouveau l'exemple d'une mixité harmonieuse vécue sur l'aéroport de San Francisco.

M. Hochstrasser indique que chaque pays reste libre d'accorder certaines dérogations, en Suisse, les normes confédérales ont été fixées et sont appliquées. En France, certaines dérogations sont également appliquées dans certains aéroports comme Nice.

Un député (UDC) suppose que le départ de l'aéroclub entraînerait le départ des hélicoptères. Il souhaite savoir si l'aviation légère génère des revenus pour les contrôleurs aériens.

M. Hochstrasser imagine que l'éventuel départ de l'aéroclub serait motivé par la diminution drastique des autorisations de vol qui par hypothèse toucherait également les hélicoptères. Il indique que la Confédération rétribue les contrôleurs en fonction des prestations offertes. Il n'y a donc pas d'intérêt direct des contrôleurs. Encore une fois, l'accentuation progressive du trafic aérien tous types confondus laisse entrevoir les limites de la mixité, mais les contrôleurs se soucient en premier lieu, à l'exception des aspects de sécurité, de rendre le meilleur service à l'ensemble des usagers du site aéroportuaire.

Un commissaire (MCG) souhaite savoir si des problèmes particuliers ont été détectés en matière de tourbillons de sillage au niveau de la piste engazonnée.

M. Hochstrasser indique que ce n'est pas le cas, mais rappelle également que cette piste est déjà à trop grande proximité de la piste principale (250 m, au lieu des 760 m réglementaires). A certaines heures, la piste en béton peut même être utilisée par l'aéroclub.

Un député (UDC) voulait savoir s'il était possible d'utiliser les *taxis ways* pour soulager la charge des décollages.

M. Hochstrasser répète que la proximité avec la piste en béton ne permet toujours pas d'envisager le recours à un tel accommodement qui par ailleurs n'est pas optimal puisque ces voies ne sont pas configurées techniquement pour ce genre d'usage. Enfin, la réglementation l'interdit.

Le Président remercie l'orateur.

Discussion générale et vote

Le Président cède la parole à ses collègues.

Un député (PLR) tente de résumer rapidement. Au fond, ces deux objets à l'examen eurent le soutien assez légitime des principaux concernés à savoir de ceux qui pratiquent l'aviation légère notamment les pilotes et responsables de l'aéroclub ; et d'autre part bénéficièrent d'un soutien opportuniste de certains opposants au développement de l'aéroport. Il est d'ailleurs assez surprenant de voir avec quelle vigueur les représentants des Verts et du parti socialiste ont soutenu indirectement les clients de l'aviation légère qui pourtant sont généralement situés fort loin de leurs préoccupations. Pour le reste, le juge fédéral s'est clairement prononcé en faveur du soutien inconditionnel au principe de sécurité aérienne et d'un équilibre vis-à-vis de l'intérêt collectif et non de l'intérêt privé de quelques-uns. En conséquence, le commissaire s'opposera tant à la pétition qu'au projet de loi.

Un député (S) tient à rectifier des propos jugés quelque peu caricaturaux. Les socialistes se sont principalement préoccupés, comme toujours, du soutien à la formation car, si l'aéroclub développe des activités autour des loisirs et de l'aviation d'affaires, il s'agit aussi et surtout d'une école de pilotage. En conséquence, les socialistes soutiendront le renvoi de cette pétition vers le Conseil d'Etat.

Un député (PDC) a pris la peine comme certainement certains de ses collègues de prendre connaissance de l'arrêt du Tribunal fédéral qui pour une fois ne laisse aucun doute sur son interprétation parfaitement limpide. Et dans la mesure où il est désormais avéré que l'essentiel de la formation n'a plus lieu à Genève son groupe n'aura pas de mal à se déterminer.

Un député (PLR) estime au sujet de la pétition qu'il serait peut-être plus judicieux, avec 3 000 signataires, de la déposer sur le bureau du Grand Conseil plutôt que de procéder au classement.

Un député (MCG) constate avec ses collègues que le projet de loi soulève manifestement une difficulté majeure corroborée par la position fédérale. Par contre, il estime que la plus vieille école de pilotage et la deuxième en Suisse mérite un certain soutien, raison pour laquelle son groupe sera favorable à la pétition.

Un député (Ve) a également été sensible à l'objectif visant à maintenir la formation de pilote à Genève car il ne s'agit pas uniquement d'un aéroclub au sens courant. Son groupe soutiendra la pétition. Il rappelle qu'un appareil de l'aviation légère ne consomme guère plus de carburant qu'une citadine.

Le projet de loi garde toute sa pertinence car la formation peut parfaitement intégrer les missions d'un aéroport, comme par exemple celle

déjà inscrite de protection de l'environnement. Les Verts entreront en matière sur les deux objets.

Un député (UDC) constate les différents vents contraires (normes OACI/OFAC et jugement fédéral) mais indique que son groupe soutiendra néanmoins les deux objets, en considérant notamment les nombreux signataires.

Vote en faveur d'un renvoi de la P 1885 vers le Conseil d'Etat

Pour : 8 (3 S, 1 Ve, 3 MCG, 1 UDC)

Contre : 4 (3 PLR, 1 PDC)

Abst. : –

[adopté].

Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés, cette pétition a été traitée conjointement avec un projet de loi modifiant la loi sur l'aéroport.

Cependant, au vu des explications décrites auparavant, la majorité de la commission vous recommande de suivre ses conclusions et d'accepter le renvoi de la P 1885 au Conseil d'Etat.

Pétition (1885)

contre la fin de l'école d'aviation à Genève

Mesdames et
Messieurs les députés,

En juin 2012, l'Office fédéral de l'aviation civile a décidé de faire appliquer par Genève-Cointrin une recommandation internationale (non impérative) qui aura pour conséquence la fermeture de l'école de formation de l'Aéroclub de Genève et une quasi-disparition des possibilités de vols pour la petite aviation et les hélicoptères sur cet aérodrome.

Cette décision doit entrer en vigueur au mois de novembre de cette année. Elle a fait l'objet d'un recours auprès du Tribunal administratif fédéral qui se prononcera prochainement.

L'école d'aviation de Genève existe depuis 1926, elle fût la première de Suisse. Elle a dispensé et dispense encore la formation de nombreux pilotes de ligne, contrôleurs aériens et mécaniciens pour avion. Les pilotes privés basés à Genève développent pour la plupart des activités importantes pour le tissu économique local. Il nous semble inconcevable que le canton de Genève ne dispose pas d'une école d'aviation et d'une plateforme pour l'aviation générale (petits avions et hélicoptères).

Quelle que soit la décision du Tribunal administratif fédéral, nous demandons aux autorités cantonales, au besoin en interpellant les autorités fédérales, de prendre toutes les mesures utiles pour :

1. Prioritairement trouver une solution pour maintenir à Genève une école d'aviation.
2. Subsidiatement, préserver les possibilités de vols à Genève-Cointrin pour l'aviation légère et les hélicoptères.

N.B. 3044 signatures
p.a. Aéroclub de Genève
M. François Tissot
Président
38 route H.-C.-Forestier
Case postale 60
1217 Meyrin 2