

*Date de dépôt : 23 juillet 2015*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition contre la fin de l'école d'aviation à Genève**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 29 janvier 2015, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

*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. *Subsidiairement, 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*

## **RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT**

En préambule, le Conseil d'Etat tient à souligner qu'il est sensible à la question de la formation d'une manière générale et, dans ce contexte, comprend les inquiétudes qui émanent des pétitionnaires s'agissant de l'école d'aviation à Genève.

### ***Réponse à la première invite***

Le travail minutieux et documenté de la commission de l'économie a mis en lumière la prépondérance de la réglementation fédérale et européenne en matière de régulation du trafic aérien sur notre territoire. En particulier, les contraintes techniques liées aux turbulences de sillage ont été examinées et expliquées par des spécialistes de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). En l'état, la proximité de la piste en herbe sur laquelle évoluent les appareils de l'école d'aviation avec la piste principale de l'aéroport de Genève impose des standards de sécurité sur lesquels le Conseil d'Etat n'a aucune influence.

En particulier, la disposition parallèle des pistes, la différence de masse et de vitesse entre les appareils qui se côtoient à une distance très inférieure aux normes minimales de sécurité de 760 mètres, le souhait de favoriser les vols commerciaux à destination du grand public par rapport aux vols privés, car il en va de l'intérêt général, empêchent que l'école d'aviation puisse maintenir ses activités sur le site comme par le passé.

De plus, le Tribunal fédéral a eu à se prononcer sur la question et a rendu un arrêt sans équivoque sur l'impossibilité de déroger aux décisions rendues par l'OFAC.

Compte tenu de l'exiguïté territoriale de notre canton et de la nécessité de ne pas générer d'autres nuisances en lien avec l'aviation ailleurs dans le canton, il ne semble pas réaliste aujourd'hui de vouloir implanter l'école d'aviation sur un site différent à Genève.

***Réponse à la deuxième invite :***

Bien que les décisions de l'OFAC s'appliquent indifféremment aux avions et aux hélicoptères, il semble que la particularité liée aux hélicoptères ne soit pas totalement couverte par la décision du Tribunal fédéral. En effet, la réglementation applicable et les exemples européens démontrent – à l'inverse du cas de l'école d'aviation – que des solutions alternatives méritent d'être examinées.

En particulier, la mise en place d'une FATO (Final Approach and Takeoff area ou zone finale d'approche et de décollage) spécifique pourrait permettre d'envisager un maintien de l'activité, attendu que les hélicoptères n'ont pas à décoller ou atterrir de manière parallèle à la piste principale, et sont manœuvrables de telle façon à pouvoir éviter de croiser la route des gros porteurs une fois en l'air.

Ceci étant, la mise en place et la validation de ces procédures est de la compétence de l'OFAC également. Le Conseil d'Etat compte intervenir auprès de cette instance fédérale afin de trouver une solution acceptable en termes de sécurité et permettant la poursuite opérationnelle de l'activité des hélicoptères, laquelle sert l'économie genevoise.

S'agissant enfin de l'aviation légère, celle-ci n'est pas menacée, mais est subordonnée à l'intérêt public du trafic des grandes lignes, comme expliqué plus haut.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Anja WYDEN GUELPA

Le président :

François LONGCHAMP