

*Projet présenté par les députés :
M^{me} et M. Christina Meissner, Patrick Lussi*

Date de dépôt : 12 novembre 2013

Projet de loi modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modifications

La loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993, est modifiée
comme suit :

Art. 2, al. 2 (nouvelle teneur)

² Dans toute son activité, y compris celle de la formation de pilote, qui doit
concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle,
l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la
région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de
l'environnement.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la
Feuille d'avis officielle.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'école d'aviation « Aéroclub de Genève », existe depuis 1926. Elle fut la première de Suisse. Elle dispense une formation dont profitent de nombreux pilotes de lignes, contrôleurs aériens et mécaniciens pour avions. Son activité contribue directement au tissu économique local.

Sans formation, pas d'emplois. Les pilotes des avions commerciaux ont pour la plupart débuté leur carrière comme pilotes privés et tous ont dû être formés ! Il est inconcevable que notre aéroport vise 25 millions de passagers et se prive de la possibilité de former les pilotes nécessaires au transport de ces mêmes passagers. C'est pourtant exactement ce qui va arriver à Cointrin.

Depuis le 30 octobre 2013, les usagers de la piste gazon doivent respecter des écarts de 3 minutes avec les vols commerciaux, prioritaires. Cette mise en conformité stricte vise à empêcher le risque que les petits appareils ne soient entraînés dans les tourbillons de sillage provoqués par les gros appareils.

A cause de l'augmentation du trafic aérien, cette utilisation simultanée de la piste gazon et de la piste béton est devenue impossible du jour au lendemain. Or, jusqu'à présent, les différents trafics ont toujours pu coexister sans heurts et à la satisfaction de tous.

L'application de cette recommandation internationale, dépourvue de caractère impératif, ne fait pas de sens. Les organes compétents au niveau de l'Organisation de l'Aviation civile Internationale planchent sur de nouvelles règles adaptées à l'évolution de la technique et rendront leur conclusion en 2014.

L'école de pilotage de l'Aéroclub de Genève forme une centaine d'élèves sur la piste en gazon, elle délivre un vingtaine de brevets par an. C'est la deuxième école la plus importante de Suisse. Son existence est directement menacée. L'augmentation du trafic aérien ne permettant plus de respecter ces 3 minutes d'écart, de fait, l'école ne pourra plus exercer son activité à l'aéroport de Genève et se verra contrainte de fermer ses portes ou de s'expatrier en terres vaudoises ou françaises. Ainsi, la faillite de l'Aéroclub de Genève, que l'application de cette réglementation risque d'entraîner, ne sera pas sans conséquences sur la filière de formation aéronautique.

A la question, QUE 59-A, de l'avenir qu'il entend réserver à la formation aéronautique à Genève, le Conseil d'Etat répond, le 10 avril 2013, que « la

formation aéronautique est une mission de la Confédération, qui doit être considérée à une échelle plus large que celle des cantons. Des discussions ont été initiées des années en arrière sur la question, sous l'égide de la Confédération. L'Aéroclub sait de longue date que la poursuite de l'écolage (tours de piste, premiers vols solos) sur les aéroports nationaux n'est pas une option à moyen terme. »

Au même titre que nos hôpitaux se doivent d'offrir la possibilité aux futurs médecins de se former tout en soignant la population, notre aéroport se doit d'offrir l'espace nécessaire à la formation des pilotes tout en assurant le transport des passagers et des marchandises.

Outre l'école de pilotage, la petite aviation et les hélicoptères ne pourront plus accéder, suite à la décision de l'OFAC, à la plateforme aéroportuaire de Cointrin, alors que la concession accordée à l'aéroport impose pourtant de répondre à l'ensemble de la demande y compris à celle de l'aviation légère. Ainsi, la réponse du Conseil d'Etat retranscrite ci-après, ne saurait être satisfaisante *« L'utilisation des aéroports nationaux de Genève et de Zurich par les aéronefs a lieu selon un ordre de priorité fixé dans leur règlement d'exploitation respectif. Les vols du trafic de ligne et charter, ainsi que les vols selon les procédures de vol aux instruments ont la priorité sur les vols VFR (vols selon les procédures de vol à vue). Indépendamment de la mise en œuvre de la décision de l'OFAC incriminée, la question de la compatibilité de l'aviation légère (vols VFR) à l'intérieur de la zone de contrôle des aéroports nationaux de Genève et de Zurich se pose. »*

L'espace étant limité et les sites alternatifs inexistant, il s'agit pour notre pays et, en l'occurrence pour Genève, de garantir la pérennité de l'ensemble des activités (formation et exploitation) et de les inscrire dans l'espace à disposition.

Il en revient à la direction de Genève Aéroport, au besoin en interpellant les autorités fédérales, de déterminer les mesures nécessaires pour permettre aux activités de formation au pilotage d'avions de perdurer sur le tarmac et dans l'espace actuel dévolu à l'aéroport.

Mais il appartient aux autorités politiques de se déterminer sur les besoins et les objectifs qu'elles entendent voir remplis par les infrastructures mises à disposition par notre canton.

Raison pour laquelle ce projet de loi propose d'introduire dans la loi sur l'Aéroport international de Genève la formation aéronautique comme faisant partie des activités exercées, activités qui, comme le rappelle l'article 2 de la LAIG relatif aux missions de l'aéroport, doivent concourir au développement

de la vie économique, sociale et culturelle, en tenant compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce projet de loi.