

Question présentée par le député :

M. Renaud Gautier

Date de dépôt : 14 mars 2013

Question écrite urgente

Y a-t-il un pilote à l'Aéroport international de Genève ?

Genève dispose depuis 1926 d'une école d'aviation et d'une infrastructure dédiée aux avions légers à Cointrin. La coexistence entre les différents trafics prévus dans la concession sur la plateforme aéroportuaire est remarquable. Le trafic commercial et l'aviation légère sont coordonnés par Skyguide à satisfaction de tous.

Depuis 1998, l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) permet une dérogation aux pratiques recommandées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en matière de tourbillons de sillage pour permettre l'utilisation simultanée des pistes A et B malgré leur proximité. Cette dérogation n'a entraîné aucun incident ou, fort heureusement, accident qui aurait pu/dû être notifié à l'OFAC, grâce à une pratique éprouvée et validée de séparation des trafics sur les deux pistes par les contrôleurs aériens.

Il se trouve que l'OFAC, sans opposition du Conseil d'administration de Genève Aéroport, a décidé le 5 juin 2012 de mettre fin pour le 31 octobre 2013 à cette pratique dérogatoire et que, si cette décision est confirmée, l'Aéro-Club de Genève devra cesser immédiatement ses activités de location d'avions et d'écologie, les propriétaires privés d'avions basés à Genève (une cinquantaine) seront bloqués au sol et que la seule entreprise qui exploite des hélicoptères à Genève disparaîtra.

Ces effets désastreux ne sont contestés par personne, ils figurent dans le rapport d'impact établi par Genève Aéroport en collaboration avec les utilisateurs de l'aviation générale en juin 2011.

Le groupe vol à moteur, l'association des propriétaires d'avions à Genève et l'entreprise Swift Copters S.A. ont fait appel par devant le Tribunal Administratif Fédéral de la décision de l'OFAC en arguant de son côté arbitraire et disproportionné. Une décision sera rendue ces prochaines semaines.

Il est ici question de se faire imposer une réglementation vieille de plus de 50 ans et jamais appliquée à Genève, entraînant à court terme la suppression de l'aviation légère à Genève-Cointrin, le tout sans aucun débat à l'échelon du canton.

Quoi qu'en dise la direction générale de Genève Aéroport, il ne s'agit aucunement d'un problème urgent de sécurité. Les tourbillons de sillage ou vortex sont très dangereux sans aucun doute mais la pratique genevoise permet de neutraliser ces dangers et d'offrir un niveau de sécurité acceptable.

L'activité aéronautique implique un danger permanent, notamment avec la proximité de la ville pour le trafic commercial, mais les procédures et la pratique permettent de continuer cette activité et d'accepter un certain risque.

Les organes compétents au niveau de l'OACI planchent sur de nouvelles règles adaptées à l'évolution de la technique et rendront leur conclusion en 2014. Imposer aujourd'hui la réglementation de 1957 avant la fin de ces travaux ne fait pas de sens et ne peut qu'être le fait de fonctionnaires noyés dans leurs réglementations et utilisant à mauvais escient une règle pour indirectement supprimer l'aviation légère de Genève-Cointrin.

De plus, la faillite de l'Aéroclub de Genève aura des conséquences sur la filière de formation aéronautique. En effet, l'école délivre aujourd'hui une vingtaine de brevets par an et est de fait la deuxième école la plus importante de Suisse. Si elle disparaît, il n'y aura plus aucune possibilité de former des pilotes à l'ouest de la Suisse !

Les chambres fédérales se pencheront prochainement sur la loi sur l'aviation. Il est question de supprimer le vol à vue, donc l'aviation légère, sur les aéroports de Zürich et Genève à l'horizon 2016. Soit, si le législateur en décide ainsi, mais il est scandaleux de précéder cette éventuelle décision.

Le problème qui nous occupe s'inscrit parfaitement dans la motion du Conseiller national Wasserfallen, adressée au Conseil fédéral en 2012. Il s'est insurgé contre une pléthore de dispositions disproportionnées dans l'aviation helvétique qui n'améliorent aucunement la sécurité des usagers, au contraire.

Le développement de la plateforme est laissé à la seule vision de la direction de Genève Aéroport. Elle parvient avec succès à constamment augmenter le nombre de passagers qui transitent par Genève. Les résultats économiques sont là. Bon autofinancement des projets, plus de CHF 50 millions de bénéfice par an. Nous allons atteindre 14 millions de passagers sur une année, avec une croissance de presque 6% alors que le reste de l'Europe est en baisse, y compris Zürich. M. Robert Deillon a même récemment déclaré vouloir accueillir 25 millions de passagers à l'horizon 2020.

Certains prétendent que cette problématique est du ressort de l'OFAC et non du canton de Genève.

Les instances concernées par cette décision ont sollicité l'OFAC depuis deux ans pour tenter de trouver des solutions (sans l'aide de Genève Aéroport qui, dans le meilleur des cas, a fait preuve de neutralité). L'OFAC est dirigé par un diplomate de talent, entouré d'une ribambelle de juristes, très peu d'entre eux sont pilotes. L'Office se réfugie derrière son rôle d'autorité de surveillance. Il prétend ne disposer d'aucun pouvoir de fournir des solutions mais seulement de sanctionner des propositions qui doivent provenir des administrés eux-mêmes.

Je prétends que c'est à l'autorité politique de déterminer un besoin et des objectifs et que l'administration est au service du contribuable pour mettre en place des solutions, pas l'inverse.

Il est donc de la responsabilité du gouvernement genevois et du parlement de doter le canton des infrastructures nécessaires à son bon fonctionnement.

Mes questions sont les suivantes :

- *Quel est le développement souhaité par le Conseil d'Etat pour notre aéroport, en termes quantitatifs et en termes qualitatifs?*
- *Quel avenir le Conseil d'Etat réserve-t-il à la formation aéronautique à Genève ?*
- *Quel avenir le Conseil d'Etat réserve-t-il à l'aviation légère à Genève ?*
- *Le Conseil d'Etat a-t-il prévu des alternatives pour la formation aéronautique ?*
- *Est-ce réaliste de vouloir accueillir 25 millions de passagers à l'horizon 2020 ?*

- *Le Conseil d'Etat veut-il vraiment privilégier le développement continu des vols charters, en particulier en hiver, sachant que l'économie genevoise n'en profite que peu économiquement ? Est-ce le modèle souhaité pour Genève ?*
- *Sommes-nous satisfaits des problèmes récurrents d'engorgement de trafic sur l'autoroute de contournement et de pénurie de parking à l'aéroport ?*