

Date de dépôt : 5 février 2018

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition en faveur de la formation aéronautique continue à Genève Aéroport

Rapport de M. Jean-François Girardet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions, présidée par M. Stéphane Florey, s'est réunie à quatre reprises pour débattre de la pétition 2015 **en faveur de la formation aéronautique continue à Genève Aéroport**.

M^{me} Tina Rodriguez, notre secrétaire scientifique, a assisté à toutes les commissions agendées sur ce sujet les lundis 30 octobre, 27 novembre, 4 décembre et 11 décembre 2017. Je tiens à la remercier pour son précieux soutien. Ma reconnaissance s'adresse également au procès-verbaliste, M. Christophe Vuilleumier, dont les PV facilitent grandement la rédaction de mon rapport.

1. Audition des pétitionnaires (lundi 30 octobre 2017)

M. Jean-Michel Karr, M. Philippe de Rougemont et M. Max Schneider exposent les considérants et les « invites » de leur pétition.

Vu la volonté du conseil d'administration et de la direction de Genève Aéroport de supprimer la piste gazon au 31.12.2017, alors que les deux tiers de ses mouvements servent à la formation ;

vu l'intérêt public à ce que le seul site aéronautique du canton de Genève (et la seule infrastructure suisse permettant l'instruction à 60 km à la ronde) puisse aussi, de façon proportionnée, contribuer à la relève et au maintien de compétences au service de Genève et de la Suisse romande ;

les pétitionnaires demandent :

- qu’au terme du chantier nécessitant la fermeture de la piste gazon, l’infrastructure qui la remplacera continue à inclure une piste B utilisable, à temps partiel hors périodes de pointe – cas échéant à seuil décalé – et pouvant alternativement servir comme voie de roulage et/ou accès à des places de parking pour jets lors d’affluence ;
- que la fermeture de la piste gazon n’intervienne qu’en *ultima ratio*, au moment où les travaux prévus seront effectivement prêts à démarrer plutôt qu’à une date arbitraire.

M. Karr explique qu’une piste en herbe existe à Genève depuis 1909 pour la formation des pilotes de l’aviation légère. A la fin des années 80, l’Office fédéral a demandé de décaler cette piste afin de réduire les effets des turbulences produites par les avions de ligne.

Les enjeux à présent relèvent de la capacité à maintenir une formation suffisante à Genève et de la future possibilité de voler avec des avions électriques et électro-solaires, ce qui devrait être possible à partir de 2018.

Le plan sectoriel en cours à Berne doit prévoir la possibilité d’une formation à Genève et il remarque que c’est le Conseil d’Etat qui peut inclure cette possibilité.

La situation actuelle convient parfaitement aux pétitionnaires. Skyguide n’est pas gêné par le trafic de la piste en herbe et gère communément les deux pistes.

Les pétitionnaires sont persuadés que, si le Conseil d’Etat était déterminé à maintenir la piste en herbe, l’Office fédéral de l’air ne s’y opposerait pas.

M. de Rougemont ajoute que le projet de partager la piste en béton impliquerait un certain nombre de contraintes, lesquelles évinceraient tôt ou tard la petite aviation tout en étant nuisibles aux pilotes de ligne. La relève des pilotes de ligne formés à Genève ainsi que la relève technologique s’en trouveraient grevées. Il pense que les arguments sur la sécurité avancés par l’aéroport sont fallacieux et il mentionne que la direction n’a pas pris en compte les enjeux historiques que représente cette piste en herbe.

Il répète que la formation sur des avions électriques va débiter au printemps prochain en signalant que Siemens et la société Pipistrel ont développé six types d’avions électriques avec pour objectif de déplacer 100 passagers sur un avion de ce type. Il craint que la fermeture de la piste en herbe n’entraîne une provincialisation de l’aéroport avec la fermeture de l’école de formation des pilotes sur ce site.

M. Max Schneider signale qu'il est facile de supprimer une piste mais beaucoup plus difficile d'en créer une. Il admet la possibilité de fermer cette piste de manière ponctuelle lorsque de grandes expositions sont prévues à Genève.

Les pétitionnaires souhaitent conserver cette piste ou, le cas échéant, obtenir un délai de réflexion afin de trouver des solutions sensées pour maintenir ce lieu de formation des pilotes reconnu loin à la ronde.

Réponses aux questions des commissaires :

- Les pétitionnaires sont attachés à l'existence d'une piste, qu'elle soit en herbe ou en béton. Le gazon est plus écologique, mais l'enjeu relève bien de l'existence d'une seconde piste pour la formation des pilotes.
- Les locaux de l'aéro-club sont loués à hauteur de 20 000 F par année à l'aéroport, soit un montant très modeste qui suscite une collusion d'intérêt entre la direction de l'aéroport et l'aéro-club.
- L'aéroport fait très attention au fait de maintenir une croissance quantitative du nombre de passagers au détriment de l'aspect qualitatif. L'aéro-club ne développe pas **une activité commercialement rentable**, comme l'éducation d'ailleurs. Si le but devait être purement économique, il faudrait tout simplement fermer l'aviation légère.
- La direction de l'AIG cherche à démontrer la désuétude de cette piste en gazon pour récupérer cet espace. La décision de fermeture n'a pas fait l'objet d'une consultation. Il n'a jamais été présenté de **projet concret en remplacement** de cette piste, si ce n'est des places de parking. Un ancien directeur évoquait un second terminal afin d'accélérer le rythme de l'aviation commerciale. Probablement une question de monoculture propre à l'aéroport de Genève qui ne voit pas d'alternative à l'aviation commerciale de ligne traditionnelle. Ce conflit sur la piste en herbe découle de cette situation.
- On dénombrait plus de 10 000 mouvements au cours de la période 2005-2013, mais en 2013 l'Office fédéral a rallongé les temps d'attente à trois minutes entre deux décollages, ce qui a restreint la formation. Il y a à présent entre 3700 et 4000 mouvements annuels sur cette piste utilisée par une dizaine d'écoles. **Les tours de piste d'écologie ont dû être supprimés.**
- Sur les 3000 mouvements supplémentaires que la piste principale devra absorber, **75% sont de l'écologie/formation** et 25% des vols touristiques.

- Les $\frac{2}{3}$ des personnes qui font une licence à Genève finissent par travailler pour une compagnie aérienne ou le contrôle aérien.
- Une étude a été menée par la Confédération sur le report de la formation. La seule alternative est à 100 kilomètres, à Yverdon. L'aérodrome de Bellegarde est très compliqué alors que celui d'Annecy est en passe d'être exproprié, et Annemasse pose d'autres problèmes. Les procédures en France sont différentes de celles qui existent en Suisse. Il ajoute que les instructeurs ne sont pas reconnus de la même manière. Il n'y a guère de solution de remplacement. De plus, les opérateurs de Skyguide doivent avoir un brevet de pilote.
- A propos de l'**aviation électro-solaire** à venir, le pétitionnaire mentionne que l'avion dont il est question a une autonomie de 90 minutes. Cet avion est certifié par les autorités nationales et peut être utilisé pour faire passer des licences de pilotage, à hauteur de 36 heures sur les 40 heures nécessaires. Un réseau de dix stations est prévu en Suisse pour la recharge des batteries dont les coûts seront extrêmement compétitifs. Dans un premier temps, il y aura un avion-école, l'idée étant d'augmenter à dix unités sur l'ensemble du pays. A Fresno, en Californie, le projet est d'avoir 4 avions. Le projet genevois est important et très prometteur. Il permettra de réduire considérablement les nuisances sonores.
- Le rapport de pétition P 1885-A évoque la formation de vingt pilotes par année sur le site. Le club compte 400 personnes dont 200 sont actives et doivent se perfectionner. La plupart des pilotes romands viennent à Genève pour s'essayer à un aéroport important. La fermeture de l'école de formation des pilotes à Genève impacterait environ 1000 pilotes par année.

2. Audition de M. André Schneider, directeur général de Genève Aéroport, et de M. Xavier Wohlschlag, directeur des opérations (lundi 27 novembre 2017)

M. Schneider tient à rassurer d'emblée : **la fermeture de la piste en gazon n'impliquera pas la suppression de l'aviation légère**. Depuis 2013 déjà, les deux pistes sont traitées comme une seule piste s'agissant des délais d'attente de sécurité.

Le conseil d'administration a validé le 28 juin 2016 la fermeture de la piste en gazon et a confirmé cette décision en novembre. Il précise que la planification directrice ne prévoit plus cette piste, tout comme le PSIA. L'aéroport doit développer des places de stationnement supplémentaires pour

les avions au vu de son développement. Mais il répète que ces modifications n'entraînent aucune perte de capacité.

L'aéro-club de Genève dont plusieurs cours sont subventionnés par l'AIG ne soutient pas cette pétition.

M. Wohlschlag indique que la loi fixe à 750 mètres minimum l'écart séparant deux pistes. Ce qui n'est pas le cas à Genève.

Une demande de modification du règlement d'exploitation a été déposée à l'OFAC afin de fermer la piste en gazon en raison d'une non-conformité d'obstacle. Il explique en effet que la forêt de Ferney présente, sur trois plans, des arbres trop hauts. Ce problème s'était déjà présenté il y a quelques années et avait été résolu par un élagage rendu obligatoire à l'égard de la piste principale et non à l'égard de la piste en gazon.

Réponses aux questions des commissaires :

- L'aéro-club soutient l'aéroport dans ses efforts et propose une formation pour les pilotes qui n'ont pas l'habitude d'utiliser la grande piste. Cette formation est financée par l'aéroport. **L'AIG n'a aucune volonté de supprimer l'aviation légère.** La licence fédérale implique la facilitation des vols de ligne et il remarque que, un jour ou l'autre, il sera peut-être nécessaire d'utiliser la seconde piste pour l'aviation de ligne. L'aéro-club a été gêné par cette pétition et a demandé conseil à l'aéroport. Des solutions ont été développées, notamment avec Skyguide, permettant à l'aviation civile de prévoir ses vols dans les moments creux, sur la piste principale.
- Une séance d'information a été organisée en janvier 2017. L'idée de bétonner cette piste a été évacuée d'emblée puisqu'elle n'est pas prévue dans le PSIA. Il n'est pas possible de créer une seconde piste bétonnée en l'état, tant pour des raisons de distance de sécurité que du manque de place pour le stationnement des avions.
- Cette piste en gazon relève de l'histoire de l'aéroport, raison pour laquelle le deuil est plus ou moins accepté. La proposition qui a été faite sauvegarde tous les intérêts, et respecte les contraintes fédérales et cantonales.
- Il est faux de prétendre que les deux tiers des mouvements de la piste gazon servent à la formation puisqu'il n'est plus possible de faire de la rotation.

- La question des avions électriques, comme celle de l'hélicoptère de la REGA, relève de tout autre chose. C'est une problématique qui ne concerne pas le maintien d'une piste en gazon.
- C'est le conseil d'administration de l'AIG qui a demandé de fermer cette piste gazon et de reporter le trafic de l'aviation civile sur la grande piste. L'OFAC a été informé de la décision prise et s'est déclaré déçu par la fermeture mais ne peut pas s'y opposer en raison du non-respect des normes. L'OFAC demande d'aller de l'avant avec la formalisation d'une **piste artificielle pour les hélicoptères**. La fermeture de la piste gazon permettra de créer une piste hélicoptère prévue pour faire de l'air-taxi.
- La suppression de cette piste entraînera évidemment une diminution de la capacité en termes de temps d'attente. Pour l'instant, la situation permet d'intégrer l'aviation civile sur la grande piste, malgré le fait que la priorité est donnée aux vols de ligne puis à l'aviation d'affaires.
- Il est nécessaire de former les pilotes sur la grande piste. L'aéro-club vient de publier un flyer vantant la formation à Genève. La promotion mise en avant réussit à tourner en positif la fermeture de la piste en gazon.
- Il ne suffirait pas d'élaguer tout simplement. L'élagage est réglementé par l'accord de 1956, un accord qui ne reconnaît pas la piste en gazon. Il faudra, quoi qu'il en soit, modifier ces espaces d'ici cinq ans. Un élagage sévère a été effectué en janvier 2017 dans le cadre de la convention franco-suisse mixte. Cet élagage a été réalisé pour la piste en béton, mais il est insuffisant pour la piste en gazon.
- C'est donc un choix stratégique que de fermer cette piste, cette solution a été développée en harmonie avec les différents acteurs.
- La capacité maximale de la piste ne sera pas atteinte avant 2030. Le développement de l'aéroport doit prendre en compte tant l'aviation civile que l'aviation d'affaires.
- Pour pallier le manque de disponibilité de la piste de l'AIG, une partie de la formation se fait déjà à Prangins, à la Blécherette ainsi qu'à Yverdon où il est possible de faire des tours de piste. Le maintien d'une formation à Genève se justifie essentiellement en raison de la proximité de l'aviation lourde.
- Les gros avions resteront stationnés au sud de l'aéroport puisqu'il n'y a pas d'infrastructure pour les passagers du côté nord. Les positionnements des avions d'affaires se trouveront, quant à eux, au nord.
- Le trafic de l'aéroport doit rester dans les courbes de bruit prévues par le PSIA.

3. **Audition de M. Laurent Wülser, président de l'aéro-club de Genève (lundi 4 décembre 2017) (voir annexe)**

M. Wülser explique que **l'aéro-club a décidé de ne pas soutenir cette pétition**, quand bien même il ne souhaite pas la fermeture de cette piste en gazon. L'aéro-club a décidé depuis 2013 de favoriser des opérations concertées qui soient bénéfiques pour l'ensemble des opérateurs de l'aéroport, en collaboration avec l'aéroport et Skyguide.

Les entraînements pour les atterrissages ne sont plus possibles depuis 2013 en raison des minutages avec les avions de ligne et des normes de sécurité. Les mouvements sont dès lors passés de 10 000 à 3000. Pour arriver à cette diminution, les activités du club ont été réparties sur d'autres aérodromes. La fermeture de cette piste diminuera encore de 10% à 15% les activités du club.

M. Wülser concède avoir longtemps bataillé pour que l'école d'aviation soit reconnue en sa qualité de lieu de formation des pilotes et il pense que tant que ce message ne sera pas officialisé, le risque de sa totale disparition demeurera.

Réponses aux questions des commissaires :

- L'aéro-club ne serait pas opposé au maintien de la piste en herbe un peu plus longtemps, jusqu'aux travaux effectifs sur la piste. Un élagage avait été fait il y a cinq ans pour la piste en béton, alors que la piste en herbe ne répond plus aux normes de sécurité.
- **Le mieux serait d'inscrire l'école d'aviation dans le règlement d'exploitation de l'aéroport.**
- La pétition lui semblait trop polémique, raison pour laquelle il ne l'a pas signée. Le club a réussi à réunir des personnes de Genève Aéroport et de Skyguide pour anticiper le problème qui semblait inéluctable. Entrer dans une lutte contre des normes internationales n'aurait pas permis de créer des groupes de travail et aurait certainement agacé Genève Aéroport. Les démarches menées en 2013 ont bien démontré l'inefficacité d'une opposition stricte.
- L'aéro-club a eu de nombreux contacts avec Genève Aéroport et Skyguide, un peu moins avec l'OFAC qui délègue de nombreuses compétences à Genève Aéroport. L'OFAC s'en tient le plus souvent à des termes juridiques sans envisager de solutions pragmatiques.

- Une étude a été menée en 2012, démontrant qu'**une relocalisation du terrain** du club n'était pas possible. Diverses tentatives ont été menées au cours du XX^e siècle, sans qu'une solution n'ait été trouvée.
- Le règlement de **l'aérodrome de Prangins** ne permet pas de former des pilotes en raison des accords passés avec les communes avoisinantes.
- **L'aérodrome d'Annemasse** est plein et il ne pense pas qu'il soit possible de se retirer sur cette piste qui rencontre différents problèmes avec le voisinage.
- **L'aérodrome de Lausanne et celui d'Yverdon** peuvent représenter des alternatives. Il considère toutefois qu'il serait regrettable que Genève n'ait plus d'école de pilote alors que le canton possède un aéroport international.
- Les aérodromes à la ronde sont très heureux de voir venir les Genevois en raison des taxes qu'ils prélèvent. Les circuits sont plus courts sur les aérodromes d'Annemasse ou d'Yverdon, ce qui permet de les multiplier, contrairement à ce qui se faisait à Genève, il y a quelques années.
- La plus-value à Genève relève de son aéroport international qui offre un environnement professionnel pour les élèves. La situation actuelle est bien meilleure qu'au préalable.
- La requête principale relève du maintien de la formation des pilotes plus que celui des vols de plaisance. L'école qui était comprise dans l'aéro-club est en train de muter en une école professionnelle afin de proposer des brevets plus étoffés, notamment pour le vol aux instruments. La situation pourrait aboutir à un modèle de mixité exemplaire.
- Sa seule crainte est de voir fermer définitivement les activités de l'aéro-club. Il pense toutefois qu'il n'y a pas de moyen politique pour contrer ces évolutions comme le rapport du Conseil d'Etat à la pétition 1885 tend à le démontrer.
- Le club genevois de planeur a dû se relocaliser à Montricher dont la piste accueille un club vaudois et le club genevois. Cette situation ne fait pas sens pour lui. Il n'aimerait pas être le président d'un aéro-club genevois à Yverdon.
- **Le rapport P 1885-B (voir annexe)**, rendu par le conseil d'Etat en juillet 2015, précise que « des solutions liées à **la particularité de l'hélicoptère** méritent d'être examinées ». Il s'agit de maintenir une formation de qualité sur le site de l'aéroport et de revoir les priorités en prenant en compte l'aviation d'affaires et l'aviation légère « subordonnée à l'intérêt public des grandes lignes ».

- L'aéro-club a dû en effet subir une vague de départs de personnes qui maintenaient simplement leur licence et qui avaient connu « la belle époque ». Plus de la moitié des membres ont quitté le club depuis 2007, impliquant des ressources à la baisse. Le nombre de licences décernées n'a pas baissé, soit 25 à 30 licences chaque année donnant accès par la suite à l'aviation professionnelle.
- Il est encore un peu tôt pour accueillir l'aviation électrique en remplacement de tout autre type d'avion. L'avion doit être plus léger et est donc plus fragile. Une piste en gazon est ainsi préférable pour ce type d'avions. La fermeture de la piste en gazon ferme la porte aux avions électriques, pour l'instant...

4. Discussion générale et vote (lundi 11 décembre 2017)

Un **commissaire (S)** déclare que son groupe choisit de **transmettre cette pétition au Conseil d'Etat**. Elle rappelle que l'aéro-club est dans un processus de participation avec l'aéroport, mais elle observe que le club n'est pas forcément opposé à la pétition. Elle signale encore que la question de la formation l'a touchée. Elle n'aimerait pas voir une énième formation délocalisée dans le canton de Vaud ou en France voisine.

Elle fait remarquer que l'aéroport n'a pas donné de garanties formelles sur le maintien de la formation à Genève et que pour ce faire elle estime nécessaire que **la formation soit inscrite dans le contrat de prestations de l'aéroport**.

Pour le MCG, un député remarque que le président de l'aéro-club a contré la plupart des arguments des pétitionnaires tout en souhaitant que la formation **soit inscrite dans le cahier des charges de l'aéroport**. Il ajoute que la direction de l'AIG a donné des garanties **pour le maintien de la formation à Genève**. Le maintien de cette piste en herbe représente en outre une multiplication des vols de petits avions légers avec les nuisances qui lui sont liées. Le MCG propose donc **le dépôt sur le bureau de cette pétition**.

Le commissaire PDC en fera tout autant pour les mêmes raisons.

Un député (PLR) remarque que son groupe partage également cette opinion. Il rappelle que l'aéroport doit s'inscrire dans les normes fédérales et internationales et qu'il est nécessaire de s'adapter aux réalités présentes. Il signale encore que l'audition du président de l'aéro-club a permis de constater qu'il y avait des possibilités.

Le commissaire (EAG) remarque que l'aéroport est un gros pollueur et il pense que toute décision visant à réduire la pollution est la bienvenue. Il

pense en outre que le pragmatisme de la décision de l'aéroport semble évident et il déclare que son groupe **déposera cette pétition sur le bureau.**

Le représentant des Verts déclare que son groupe partage cette opinion.

Le président rappelle, quant à lui, que les problèmes de distance de sécurité ne laissent guère de choix. Il ajoute avoir senti que le président de l'aéro-club était mal à l'aise à l'égard de cette pétition. Il rappelle que ce club est en partenariat avec l'aéroport. Il précise par ailleurs que la pétition ne parle que de la piste en gazon et non du club. **Son groupe (UDC)** estime qu'il n'est possible que de **déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil**, quand bien même plusieurs personnes de son groupe regrettent cette évolution.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2015 au Conseil d'Etat :

Pour : 3 (3 S)
Contre : 8 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 2 MCG)
Abstentions : 2 (1 EAG, 1 Ve)

Le renvoi est refusé.

Le président passe au vote du dépôt sur le bureau de la P 2015 :

Pour : 10 (1 PDC, 1 Ve, 1 EAG, 3 PLR, 2 UDC, 2 MCG)
Contre : -
Abstentions : 3 (3 S)

Le dépôt sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Mesdames et Messieurs les députés, les membres de la Commission des pétitions vous invitent à **déposer sur le bureau du Grand Conseil cette P 2015 en faveur de la formation aéronautique continue à Genève Aéroport.** Suite aux auditions, il est apparu aux commissaires que, pour les pétitionnaires, le maintien de la piste en gazon était très fortement lié à la pérennité à Genève d'une formation des pilotes de l'aviation légère. Les auditions successives de la direction de l'AIG et du président de l'aéro-club auront convaincu les commissaires du contraire. Ainsi, pour éviter ce malentendu, le rapporteur souligne dans son rapport que *la commission reste sensible au maintien d'une école de pilotage à Genève* malgré son intention de dépôt de la pétition.

La commission serait favorable à ce qu'**une inscription de la formation aéronautique figure dans le contrat de prestation de l'aéroport ou dans le règlement d'exploitation de l'aéroport comme suggéré par l'aéro-club de Genève.**

Pétition (2015-A)

en faveur de la formation aéronautique continue à Genève Aéroport

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant

- la volonté du conseil d'administration et de la direction de Genève Aéroport de supprimer la piste gazon au 31.12.2017, alors que les deux tiers de ses mouvements servent à la formation ;
- l'intérêt public à ce que le seul site aéronautique du canton de Genève (et la seule infrastructure suisse permettant l'instruction à 60 km à la ronde) puisse aussi, de façon proportionnée, contribuer à la relève et au maintien de compétences au service de Genève et de la Suisse romande,

les pétitionnaires demandent :

- qu'au terme du chantier nécessitant la fermeture de la piste gazon, l'infrastructure qui la remplacera continue à inclure une piste B utilisable, à temps partiel hors périodes de pointe – cas échéant à seuil décalé – et pouvant alternativement servir comme voie de roulage et/ou accès à des places de parking pour jets lors d'affluence ;
- que la fermeture de la piste gazon n'intervienne qu'en *ultima ratio*, au moment où les travaux prévus seront effectivement prêts à démarrer plutôt qu'à une date arbitraire.

N.B. 423 signatures

Noé21

M. Philippe de Rougemont

Rues des Gares 27

1201 Genève

Secrétariat du Grand Conseil**P 1885-B**

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

P 2015 en faveur de la formation aéronautique continue à Genève

commission des pétitions du Grand Conseil
audition du 30 octobre 2017

années 80





Bref historique de la piste en herbe

- une piste en herbe a toujours existé à Cointrin depuis 1909
- de 1961 aux années 80, les axes de pistes n'étaient séparés que de 175 m. (contre 252 m. aujourd'hui)
 - l'OFAC a demandé à la fin des années 80 que la piste en herbe soit éloignée de la piste en béton, ce qui a été fait simplement en croisant le parking gazon et la piste
- depuis 1961, grâce au professionnalisme des contrôleurs aériens et les pilotes et l'application stricte des normes OACI en vigueur, aucun accident de turbulences de sillage, ni d'abordage ni quasi-collision n'a eu lieu durant les 56 dernières années !

Enjeux

FORMATION – SÉCURITÉ – ADAPTABILITÉ

- Maintenir, en toute sécurité, une capacité suffisante de formation aéronautique à Genève
- Permettre que la première formation certifiée avec un avion électro-solaire puisse débuter le 8 avril 2018 à Genève sur la piste en herbe (avion est acquis, stocké en Suisse et en cours de certification)
- Prévoir une infrastructure polyvalente à cet effet dans le PSIA (Plan Sectoriel des Infrastructures Aéronautiques, sorte de “PLQ aéroportuaire” établi selon les souhaits du Conseil d’État)

Les deux pistes sont exploitées de manière coordonnée, séparée et sûre. Comment ?

- En séparant les atterrissages et décollages en **quatre dimensions**:
 - **Latéralement**:
 - trajectoire d'approche aux instruments rectiligne
 - circuit d'arrivée à l'écart pour le vol à vue et la piste en herbe
 - distance entre les axes béton-gazon augmenté de 44% à la fin des années 80
 - **Longitudinalement**:
 - les points de contact avec le sol sont éloignés
 - **Verticalement**: angle d'approche gazon 4.45 degrés, béton 3 degrés
 - **Temporellement**: décollage gazon 3 minutes après décollage béton (mesure validée par le Tribunal Fédéral, ATF A-3534/2012 du 7 octobre 2013)

Circuit d'arrivée piste gazon

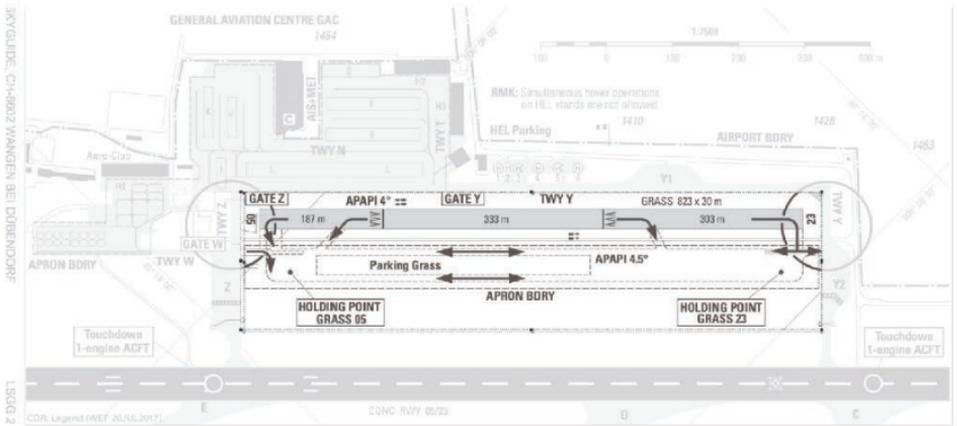


trajectoire et point de contact vol aux instruments (ligne)

En cas de fermeture de la piste gazon sans remplacement:

- *“Une perte de capacité pour l’Aéroport de Genève, c’est clair”* - Robert Deillon, directeur de l’Aéroport, 2011
- Perte évidente pour la formation aéronautique:
 - on peut faire coexister en parallèle des avions approchant à 125km/h et 240 km/h sur deux pistes distinctes, mais pas l’un derrière l’autre sur la même piste: bouchons, nuisances d’attente sur Meyrin, Collex-Bossy, Eaux-Vives; découragement
- Perte d’une surface utilisable indépendamment en cas d’urgence, sans gêne pour la piste principale
- Perte d’un potentiel d’appoint pour avions jusqu’aux avions Pilatus

Longueur de piste gazon: 823 m



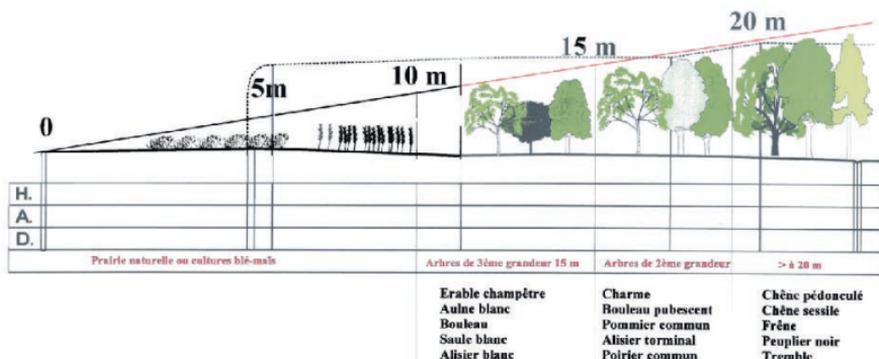
pour l'anecdote: 823m en herbe et Pilatus PC-24 (Conseil fédéral)...

Now let's look at the number of runways around the world that offer a length of at least 2,690 feet (820 m) but feature unpaved surfaces – like grass or gravel. Over 21,000! So with the PC-24, you will have access to almost 100 % more airports around the world. That means you can fly closer to your final destination than with any other business jet. You'll be able to use smaller airports and avoid massive administrative procedures, and reduce ground transfer time to an absolute minimum.



Quid de l'arborisation

- **Arborisation forêt de Ferney** (terrains Nord-Aviation, propriété État GE sur Ferney): depuis les élagages exigés par l'Office National des Forêts mi-janvier 2017, les arbres se situent en dehors du plan d'obstacles (servitude) de la piste principale, ce dont bénéficie aussi la piste gazon



Autres enjeux

- **Skyguide**: le contrôle aérien applique des procédures éprouvées - ils sont en mesure de traiter le nombre de pistes qu'on leur donne à gérer (deux à Genève, trois à Zürich, Berne ou Locarno, quatre à Granges, etc...).
- **Confédération/OFAC**: enregistre la volonté des exploitants aéroportuaires dans le PSIA. Si une volonté de maintien du potentiel de piste B est exprimée par les autorités genevoises, ceci peut tout à fait figurer dans la mise à l'enquête à venir
- **Conduite de pétrole** vers l'aire nord: peut être réalisée en tranchée au seuil de piste 05 gazon et/ou avec fermeture temporaire de la piste gazon, sans nécessité de la condamner

Projets d'infrastructure listés à l'OFAC par l'Aéroport pour l'aire nord avant la future enquête publique PSIA



- n° 2 nouvelle sortie rapide pour l'aire Nord piste 05
- n° 3 deux nouvelles sorties rapides pour l'aire Nord piste 23
- n° 7 remplacement des positions pour l'aviation générale au sud par de nouvelles positions au nord
- n° 8 construction d'un pavillon VIP sur l'aire Nord
- n° 15 déplacement au nord de la caserne du service de secours de l'aéroport (SSA)
- n° 20 bassin de rétention du bassin versant du Nant d'Avanchet

- 4 projets compatibles avec piste B
- 1 projet abandonné (n° 15)
 - 1 projet à coordonner (n° 7)

Règlement d'exploitation de l'Aéroport International de Genève, PA 310.04

- La formation aéronautique figure actuellement dans l'ordre de priorité du trafic aérien à Genève en 7e position.
- Nous souhaitons qu'il en demeure ainsi à l'avenir grâce au maintien de la piste en gazon

Art. 3 Ordre de priorité

¹ L'utilisation de l'aéroport par les aéronefs a lieu selon l'ordre de priorité suivant:

- a) vols du trafic de ligne;
- b) vols affrétés en série du trafic hors des lignes;
- c) autres vols commerciaux IFR;
- d) vols non commerciaux IFR;
- e) vols commerciaux VFR;
- f) vols non commerciaux VFR;
- g) vols d'écologie ou de formation.

Processus et principes de l'action publique lors d'une telle décision

- le **principe de légalité** imposerait le respect de
 - la Constitution genevoise, incitant les autorités à la concertation
 - la Loi fédérale sur l'aviation, concernant les procédures d'approbation des plans
 - la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (principe de prévention) concernant la recherche des solutions les moins nuisibles,
 - la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, concernant la participation
- le **principe de nécessité**
 - impliquerait la formulation sincère de variantes étudier, à charge et à décharge, avant décision
- le **principe de proportionnalité**
 - mettrait en balance les conséquences de la décision avec les avantages objectivement escomptés

Faits nouveaux

- L'installation telle qu'elle est est désormais **conforme** aux conditions d'exploitation fixée par l'OFAC
- L'avènement concret de la formation aéronautique électro-solaire dès le 8 avril 2018. Nous souhaitons que cela soit possible à Genève grâce à la piste gazon.
 - Pour que nos jeunes et la relève puisse se former ici, avec des technologies propres
 - afin que Genève ne laisse pas filer, chez Siemens ou d'autres, son potentiel d'innovation
- Le Conseil d'État peut encore inscrire la possibilité de maintenir une infrastructure pour la formation dans le PSIA
 - La mise à l'enquête du PSIA n'a pas encore eu lieu

Formation sur avion électro-solaire



Conclusions

- Nous sollicitons un appui du Grand Conseil, car aucun projet concret n'impose de fermer définitivement la piste en gazon au 31 décembre 2017.
- Les élagages exigés par l'état français en janvier 2017 ont aussi éliminé les obstacles à la continuation d'exploitation de la piste gazon
- Il faut prévoir, en cas de besoin de surfaces bétonnées supplémentaires, la possibilité de continuer à en utiliser une partie pour la formation aéronautique

Aéro-club Genève

L'aviation légère suit une nouvelle piste

Annoncée en début d'année, la fermeture de la piste gazon - qui jouxte la piste béton - sera effective d'ici deux mois. Fin d'une époque ? Oui et non, selon le président du Groupe vol à moteur Laurent Wülser, qui nous rappelle que, de tout temps, l'Aéro-club a su s'adapter aux contingences extérieures.



Exposition d'avions lors de la manifestation organisée par l'Aéro-club le 24 septembre 2017 © Roland Millius

Peu connu du grand public, l'Aéro-club de Genève est pourtant un véritable institut pour qui s'intéresse au domaine de l'aviation. La cause ? Depuis plus de 90 ans, cette association forme des pilotes, dont la plupart rejoint l'aviation de ligne et l'aviation d'affaire. « Nous sommes la seule entité du canton de Genève qui assure la formation de pilotes, indique Laurent Wülser. Notre priorité a toujours été l'école de pilotage, même si un autre pan de notre activité est la location d'avions et, fut un temps, d'un hélicoptère. »

Mais l'âge d'or de l'association est révolu. Les 10'000 mouvements annuels d'il y a quelques années ont été réduits de presque 70%, notamment suite à l'application d'une norme contraignante en 2013. « Cette année-là, nous avons été soumis à un règlement international sur les turbulences de sillage, interdisant les "tours de piste" à Genève à cause de la proximité des deux pistes. Beaucoup ont cru que l'Aéro-club allait fermer, alors que nous avons simplement dû nous adapter. Les trois dernières années nous ont permis de démontrer notre parfaite intégration dans le trafic mixte de l'aéroport genevois. »

Un changement de piste

Avec la fermeture programmée de la piste gazon, le spectre resurgit. « Evidemment, nous regrettons la décision du Conseil d'administration de l'aéroport de fermer la piste, mais le dialogue avec l'équipe de Genève Aéroport est exemplaire. Leur souhait de conserver l'activité de l'Aéro-club est un signe positif. Dorénavant, nous décollerons de la piste béton, en profitant des créneaux libres. D'ailleurs, les 3'000 mouvements que nous réalisons déjà, sur les 180'000 annuels de la plate-forme, ont montré que c'était possible. »

Même si l'aviation légère n'est pas prioritaire à Genève Aéroport, elle continuera donc de pouvoir opérer. « Les opérations seront plus complexes et les délais plus importants. C'est évidemment regrettable, d'autant que la fermeture de la piste gazon est plus due à une évolution des normes que fondée sur des incompatibilités. Cela dit, nous ne sommes pas inquiets sur le fait d'assurer nos mouvements sur la plate-forme. Depuis l'annonce de la fermeture en début d'année, nous orchestrons la suite des opérations en collaboration avec l'aéroport. La relative stabilité du nombre de mouvements du trafic commercial nous facilite la tâche et nous laisse une marge de manœuvre appréciable. »

Il se pourrait même que cette fermeture amène l'Aéro-club à étendre son offre de formation. « C'est un peu tôt pour le dire, mais nous envisageons notamment de développer la filière professionnelle. Pouvoir décoller d'un aéroport international, comme c'est le cas ici, est un atout de premier ordre pour la formation des pilotes ! »

www.aero-club.ch ■

Desserte hivernale : nouveautés

Comme à l'accoutumée, le passage à l'heure d'hiver s'accompagne de nouvelles destinations sur la plate-forme genevoise. Depuis le 29 octobre, la desserte hivernale connecte 109 destinations au départ de Genève, opérées par 52 compagnies aériennes.

Grande nouveauté : la compagnie Air Mauritius opère un vol long-courrier hebdomadaire à destination de Maurice, en plein cœur de l'Océan Indien. Air Baltic propose un accès aux Pays Baltes, à la Scandinavie et à une partie de l'Europe de l'Est, avec 3 vols hebdomadaires pour Riga (Lettonie).

La compagnie easyJet, quant à elle, renforce son réseau avec

deux nouvelles destinations en direction des îles, au rythme d'un vol par semaine : Funchal (Ile de Madère) et Las Palmas (Ile de la Grande Canarie). A noter qu'elle continue de proposer Marseille cet hiver, et que Southampton (Angleterre) est desservie 3 fois par semaine.

Vueling, compagnie espagnole qui dessert notamment Rome et Barcelone, complète son offre en proposant depuis peu un vol hebdomadaire à destination de Las Palmas (Ile de la Grande Canarie).

Retrouvez toutes les destinations au départ de Genève sur www.gva.ch/network