

Date de dépôt : 10 avril 2013

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Renaud Gautier : Y a-t-il un pilote à l'Aéroport international de Genève ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 15 mars 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

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'écolage, 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 ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D’ÉTAT

La décision de l’Office fédéral de l’aviation civile (OFAC) du mois de juin 2012 à l’origine de la réaction de certains usagers de l’aéroport, dont l’auteur de la présente question écrite urgente se fait le porte-parole, ordonne la mise en application stricte de procédures pour les services de la navigation aérienne (PANS, Procedure for Air Navigation Services), qui imposent notamment l’application de minimums de séparation en fonction des turbulences de sillage pour les aéronefs qui font mouvement sur la piste en gazon, ainsi que les hélicoptères, lorsque ces mouvements interviennent, comme c’est le cas à Genève, à moins de 760 mètres d’une piste sur laquelle décollent des avions commerciaux moyen ou long-courriers. Pour mémoire, à Genève les deux pistes sont séparées de 250 mètres.

Jusqu’à ce jour, une procédure adaptée aux circonstances locales permettait une exploitation selon un mode opératoire qui mettait en œuvre la procédure standard avec une certaine souplesse. Avec l’augmentation progressive du trafic aérien, une modification du cadre normatif entrée en vigueur en 2008 qui vise à l’imposition d’un niveau de sécurité maximal en Suisse et conformément aux conclusions d’un rapport d’étude de 2005, une mise en conformité stricte a été envisagée à moyen terme.

Dans cette perspective, de nombreuses discussions ont eu lieu sous l'égide de l'OFAC, auxquelles les usagers concernés¹ ont été largement associés. Ces discussions ont précédé la décision du mois de juin 2012 qui fixe au 30 octobre de cette année la mise en conformité de la procédure aux standards de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Ainsi, après les séances tenues durant le premier semestre 2011, l'OFAC a notifié à l'Aéroclub de Genève un courrier daté du 27 juillet 2011 qui tire les conséquences des discussions intervenues et enjoint l'Aéroclub à examiner les possibilités de délocaliser l'activité d'écologie (« *Afin de ne pas être pris au dépourvu au cas où l'école serait amenée à cesser ses activités à Genève fin 2012, nous vous conseillons de vous préparer d'ores et déjà à cette éventualité en prenant les dispositions qui s'imposent* »). Depuis lors, l'échéance a été prolongée d'une année, au 30 octobre 2013 et la mise en œuvre intervient conformément à un plan d'action approuvé par l'OFAC.

La mise en application de la procédure s'impose pour des motifs de sécurité et non pas pour des motifs visant indirectement à « *supprimer l'aviation légère de Genève-Cointrin* ».

Dans cette perspective, il n'est pas de la compétence du Conseil d'Etat de se prononcer sur les bonnes pratiques en matière de contrôle de la navigation aérienne. Tout au plus peut-on relever que dans ce dossier, le conseil d'administration de Genève Aéroport a souhaité l'application des dispositions utiles afin d'assurer un niveau de sécurité maximal des opérations sur la plateforme.

S'agissant des griefs formulés relatifs aux fondements de la décision de l'OFAC, notamment le caractère désuet des normes et recommandations de l'OACI, la pléthore de dispositions disproportionnées dans l'aviation helvétique, il appartiendra au Tribunal administratif fédéral de se prononcer – pour autant que nécessaire – dans le cadre de la procédure de recours initiée par les usagers concernés contre la décision de l'OFAC.

Cela étant, les réponses suivantes sont apportées aux autres interrogations formulées.

¹ Notamment Aéro-Club de Suisse, Aéro-Club Genève, Aéro-Club Groupe vol à moteur Genève, Association des propriétaires d'avions privés, Association suisse des propriétaires et pilotes d'avions, Swift Copters SA, Base Rega-HUG Genève.

– **Quel est le développement souhaité par le Conseil d'Etat pour notre aéroport, en termes quantitatifs et en termes qualitatifs ?**

Le Conseil d'Etat souhaite la poursuite de l'exploitation sûre et ordonnée de la plateforme afin de répondre aujourd'hui comme demain aux attentes des milieux politiques, diplomatiques, économiques et touristiques de la région, permettant ainsi à l'aéroport de Genève de jouer le rôle qui lui est dévolu dans la politique aéronautique de la Confédération et le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique. En termes qualitatifs, Genève Aéroport vise à une amélioration permanente de la desserte avec des vols de ligne réguliers. Dans cette perspective, l'arrivée de compagnies telles qu'Emirates ou, prochainement, Air China s'inscrit dans cette stratégie au profit du tissu économique de la région.

– **Quel avenir le Conseil d'Etat réserve-t-il à la formation aéronautique à Genève ?**

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.

– **Quel avenir le Conseil d'Etat réserve-t-il à l'aviation légère à Genève ?**

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. En tout état de cause, la mise en application de la procédure incriminée au 30 octobre de cette année n'est pas liée au « calendrier » des discussions relatives à l'avenir de l'aviation légère sur les aéroports nationaux, qui portent sur d'autres considérations (sécuritaires et autres) que les minimums de séparation en raison des turbulences de sillage.

– **Le Conseil d’Etat a-t-il prévu des alternatives pour la formation aéronautique ?**

Cette question rejoint la question précédente relative à l’avenir que le Conseil d’Etat réserve à la formation aéronautique. Cette dernière étant de la compétence de la Confédération, des alternatives doivent être considérées à une échelle plus large que celle des cantons.

– **Est-ce réaliste de vouloir accueillir 25 millions de passagers à l’horizon 2020 ?**

Ce n’est pas une volonté de l’exploitant d’accueillir un nombre déterminé de passagers. Selon les prévisions de trafic basées sur la demande, environ 20 millions de passagers sont prévus à l’horizon 2025, sous réserve des aléas inhérents à l’industrie du transport aérien. Et c’est précisément afin d’être en mesure d’accueillir ces passagers que Genève Aéroport adapte en permanence l’infrastructure aéronautique. Il est prévu que cette croissance du nombre de passagers ne s’accompagnera pas d’une augmentation proportionnelle du nombre de mouvements. Un accroissement de la taille moyenne des aéronefs qui desservent Genève est anticipé.

– **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 ?**

Il n’y a pas de mesure qui soit prise afin de privilégier le développement des vols charters. Cela étant, durant la saison d’hiver, Genève est la porte d’entrée d’un certain nombre de skieurs en provenance de divers pays, qui accèdent ainsi aux stations d’hiver suisses et françaises. Des vols charters (supplémentaires) sont affrétés durant cette période, étant précisé qu’un nombre croissant de skieurs prend place à bord de vols de ligne réguliers. Les vols charters de passagers représentent une proportion décroissante de moins de 2% des mouvements sur la plateforme. L’utilisation de l’ancien terminal passager (Terminal T2) permet d’accommoder une bonne partie de ce flux, sans que des investissements supplémentaires aient été consentis.

– **Sommes-nous satisfaits des problèmes récurrents d’engorgement de trafic sur l’autoroute de contournement et de pénurie de parking à l’aéroport ?**

Ni le Conseil d'Etat, ni Genève Aéroport ne sont satisfaits des problèmes d’engorgement de trafic sur l’autoroute de contournement, étant précisé que les causes de cet engorgement sont multiples. C’est la raison pour laquelle, avec l’appui de votre Conseil, le Conseil d’Etat se bat pour l’élargissement de l’autoroute de contournement. De même, la problématique de la disponibilité des parkings pour les passagers aériens dans la zone aéroportuaire constitue une préoccupation constante. Depuis des années, Genève Aéroport met en œuvre un train de mesures afin d’inciter les passagers aériens, ainsi que les employé-e-s à se rendre à l’aéroport en transport public. En outre, Genève Aéroport est en discussion permanente avec les opérateurs de transports publics, ainsi que la direction générale de la mobilité, afin d’améliorer constamment la desserte de l’aéroport en TP. En parallèle, Genève Aéroport et les autres parties intéressées œuvrent à l’optimalisation de la gestion des diverses surfaces de parking dans la zone, afin d’en rationaliser l’utilisation tout au long de l’année. En tout état de cause, l’opportunité d’autoriser la construction de nouvelles places de parkings reste liée à des solutions permettant l’accessibilité à la zone.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d’Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Charles BEER