

LE TEMPS

ultimatum Mercredi 22 mai 2013

Pour survivre, l'aviation légère à Cointrin évoque une nouvelle piste... près de Jussy

Par Dejan Nikolic

Une lettre ouverte au Conseil d'Etat genevois joue la carte du Grand Genève et lie la solution au trafic de jets privés

Fini les petits avions privés, l'école de pilotage et les hélicoptères avec leur riche clientèle de fin de semaine. A Genève Aéroport, il n'y a de la place que pour l'aviation commerciale. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) ne tolère plus aucune exception aux turbulences de sillage. Cette décision datant de juin dernier et faisant l'objet d'un recours – non suspensif – devant le Tribunal fédéral, entrera en vigueur le 30 octobre 2013. Elle signe l'arrêt de mort de l'Aéro-club à Cointrin. «Nous cherchons à reloger hors de Cointrin notre structure et, pourquoi pas, les jets d'affaires [Ebase, le deuxième plus important événement au monde pour ce marché tient en ce moment salon à Genève, ndlr]», décrit François Tissot, président du groupe vol à moteur, dans une lettre ouverte adressée la semaine dernière au conseiller d'Etat François Longchamp, ex-ministre de tutelle de Cointrin, président du gouvernement genevois et du Grand Genève.

D'une année à l'autre, Cointrin ne cesse de battre des records en termes d'accueil de passagers. Libérer de la place en réalisant une piste asphaltée de 1,2 km dans la zone agricole du nord des Bois-de-Jussy – soit ailleurs qu'à l'aérodrome d'Annemasse pour des raisons d'impossibilité pratique, mais parallèle au tarmac de Genève Aéroport –, permettrait de faire d'une pierre deux coups. «A défaut de cette solution, et en cette période électorale, nous souhaiterions prolonger le statu quo existant depuis 1998, quitte à le renouveler chaque semestre, en fonction des besoins de Genève Aéroport», indique François Tissot.

Un «Bourget» à Jussy

Et d'ajouter dans sa missive aux autorités genevoises: «L'école d'aviation, la première en Suisse, existe depuis 1926. Elle dispense encore la formation de pilotes de ligne, contrôleurs aériens et mécaniciens. Cette présence [une soixantaine d'avions, ndlr] développe des activités importantes pour le tissu économique local.»

L'Aéro-club représente environ 8000 mouvements aériens par année, dont environ 15% proviennent de la base d'hélicoptères. L'OFAC estime que les flux d'air expulsés par les réacteurs qui se forment derrière un aéronef demeurent potentiellement trop dangereux pour les appareils qui les pénètrent. Jusqu'ici, Genève Aéroport – sa piste A principale et goudronnée ainsi que sa piste B couverte de gazon – bénéficiait d'une exception à la loi. Vu que seuls 250 mètres séparent ces deux tronçons, la Confédération considère dorénavant qu'il s'agit d'un seul et même couloir d'acheminement pour avions.

LE TEMPS © 2013 Le Temps SA