

A Cointrin, les gros coucoucs risquent de chasser les petits

AVIATION. Si l'Aéroport international de Genève veut assurer sa croissance, il pourrait devoir se débarrasser des appareils de l'Aéro-Club d'ici à une dizaine d'années. L'augmentation régulière de l'aviation commerciale rend en effet difficile la cohabitation entre le trafic lourd et celui de l'aviation légère en termes de sécurité.

Cointrin est le seul grand aéroport européen à posséder une piste en béton pour les vols commerciaux et une piste parallèle en gazon pour des appareils d'un maximum de 2 tonnes. Or plus il y aura de décollages, plus il y aura de dangers. «Il faut donc s'attendre à une limitation du trafic léger d'ici à 2020», explique Robert Deillon, directeur de l'AlG. Il précise toutefois vouloir continuer et développer l'Aéro-Club. «Certaines activités, comme les stages de pilotage, pourraient



Trois minutes doivent s'écouler entre un décollage sur le béton et un autre sur le gazon.

S. Di Nolfi

être déplacées», relève son président, Antoine Fatio. Et où délocaliser? Il reconnaît qu'il n'y a pas d'options dans la région, mais il se félicite de la «bonne collaboration» du club avec Cointin. Le chef de place de l'aérodrome

de La Côte, Daniel Girardet, a un discours moins lenifiant. Le but de l'AlG, sous couvert de sécurité, serait essentiellement financier. «Le risque zéro n'existe pas! L'aviation légère sera éjectée parce que les vols commerciaux

rapportent gros. En nous donnant des créneaux horaires impossibles, on nous empêche déjà de fonctionner.» Aussi instructeur, il note que la piste genevoise est pour les pilotes la meilleure école d'envol.

Irène Languin