

Photo de couverture:

Tout le monde trouve sa place!

©Michel Dunand & Sophie Varlet

S O M M A I R E

pp.3-5

pp.6-9

p.10

p.11

p.13

Lettre ouverte à Monsieur François Longchamps, François Tissot

Saanen, un cours glacier béni des dieux, Sophie Varlet

L'Aéroclub, dans les airs... et en ligne

Licenciés, Comité Groupe Vol à moteur

Une compétition différente, Maxime Petitpierre



EDITORIAL

LETTRE OUVERTE À MONSIEUR FRANÇOIS LONGCHAMP



Un projet pour l'infrastructure aéronautique du Grand Genève

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Monsieur le Président du Grand Genève,

En tant que Responsable du Département de l'urbanisme, Président du Conseil d'administration de Genève-Aéroport jusqu'à un passé récent et Président du Groupement Local de Coopération Transfrontalière (Grand Genève), vous réunissez toutes les qualités pour, sans nul doute, être la seule personne capable de mener à bien le projet exposé ci-dessous.

Vous savez qu'à la suite d'une décision contestée de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile, OFAC, (le Tribunal Administratif Fédéral doit se prononcer sur sa validité prochainement) l'école de pilotage, la petite aviation et l'accès aux hélicoptères à Genève-Cointrin sont voués à disparaître dès novembre de cette année.

Si cela devait être le cas, Genève-Cointrin n'offrirait plus de possibilité aux nombreux usagers de ces catégories d'aviation, alors que la concession aéroportuaire impose de répondre à l'ensemble de la demande en la matière, même s'il existe une hiérarchie qui place l'aviation commerciale en tête de liste.

L'école d'aviation existe depuis 1926, elle fut la première en Suisse. Elle a dispensé et dispen-

se encore la formation de nombreux pilotes de ligne, contrôleurs aériens et mécaniciens pour avions. Les pilotes privés basés à Genève développent, pour la plupart, des activités importantes pour le tissu économique local. Il semble inconcevable que la Canton de Genève ne dispose pas d'une base hélicoptère pour servir la clientèle internationale, notamment.

Seulement voilà, il ne s'est trouvé personne au niveau politique ou dans l'administration fédérale pour chercher des solutions de continuité de ces activités. Tous ont baissé les bras en affirmant trop facilement qu'il n'y en avait pas. Votre bilan à la tête de Genève-Aéroport, par ailleurs incontestablement positif, présente un gros bémol dans ce contexte.

Le bon sens commande que, lorsque l'on veut supprimer une activité qui fonctionne et joue un rôle crucial dans la communauté, l'on propose et mette en place une solution de continuité avant tout changement, sauf urgence impérieuse, inexistante en l'espèce.

Vos prédécesseurs aux responsabilités politiques genevoises n'ont pas fait preuve de vision pour anticiper le développement attendu de l'aviation sous toutes ses formes et ont notamment négligé de se poser la question de l'avenir de l'école d'aviation dans notre canton, étant rappelé que, dans chaque avion commercial, il y

a au moins deux pilotes qui ont débuté leurs carrières comme pilotes privés.

Les derniers travaux sur l'aménagement du territoire, en particulier le plan cantonal 2030, n'abordent pas cette problématique...

Un projet en particulier dort dans les cartons des responsables successifs de l'Aéro-club. Il n'a jamais vu le jour faute de vision et de volonté politique d'une part, et de conditions cadres adéquates d'autre part.

Aujourd'hui les choses ont changé. Je m'explique :

- Nous cherchons à reloger hors de Genève-Cointrin l'école d'aviation, les petits avions privés et, pourquoi pas, les jets d'affaires.

- Genève doit disposer d'une base hélicoptère qui minimise les nuisances aux riverains.

- L'aérodrome d'Annemasse est encerclé par une zone industrielle vouée à un rapide développement avec le CEVA. Il est en outre situé au centre de zones d'habitations non propices aux activités d'écologie et abritant une forte communauté d'opposants à l'aviation générale. L'axe de piste perpendiculaire aux vents dominants n'est pas optimum. Dans ce contexte il n'est pas envisageable de transférer la demande de formation actuelle de Genève-Cointrin (8000 mouvements par année) à Annemasse, comme certains le proposent.

- L'aérodrome de Lausanne ne peut pas non plus accueillir ce volume. Augmenter encore le nombre de mouvements à la verticale de la ville ne fait aucun sens. Les responsables de l'aéroport de la Blécherette sont très clairs à ce sujet.

- Un des axes des travaux sur le Grand Genève consiste à pourvoir la région d'infrastructures communes à disposition du bientôt un million d'habitants qui la peuple, en les rationalisant.

Imaginez la réalisation d'une piste de 1,2 km en asphalté dans la zone agricole du nord des Bois-de-Jussy, avec un axe 05/23, c'est à dire parallèle à celui de Genève-Cointrin, et une volte au sud.

Cette infrastructure abriterait dans un premier temps l'école d'aviation de Genève, les petits avions et une base hélicoptère.

Le bémol dont il est fait état plus haut se transformerait pour vous en dièse, les soucis de la direction de Genève-Aéroport en matière de sécurité trouveraient une solution élégante en assurant la continuité et en permettant un développement harmonieux de son site au nord de la grande piste.

Les hélicoptères ne survoleraient plus les quartiers de la rive gauche du lac Léman pour la majorité de leurs missions et les doléances de vos électeurs se réduiraient d'autant.

Les nuisances liées au bruit des avions d'écologie ont quasiment disparu avec l'acquisition d'une nouvelle génération d'appareils en 2008. Cela étant, une volte à la verticale des Bois-de-Jussy ne pourrait que satisfaire les habitants de Ferney-Voltaire et de Meyrin.

Dans un deuxième temps, et c'est ici que votre qualité de président du Grand Genève trouve toute son utilité, l'aérodrome d'Annemasse pourrait quitter les presque 100 hectares qu'il occupe et ses activités seraient transférées sur la



nouvelle plateforme (écolage et exploitation de petits avions).

Ce transfert entraînerait la création de dizaines d'emplois, en particulier pour les ateliers de mécanique avions. Il existe une structure juridique franco-suisse pour ce genre de collaboration.

Ce faisant, les riverains d'Annemasse seraient pleinement satisfaits (plusieurs centaines de personnes).

Dans un troisième temps, la nouvelle plateforme pourrait accueillir les jets d'affaires (d'où la piste de 1,2 km) et libérer l'aéroport de Genève-Cointrin pour le dédier à la seule aviation commerciale. Le Grand Genève, y compris la vallée de Cluses, disposerait de son « Bourget » et les développements à venir à Cointrin n'en seraient que plus efficaces.

Il existe des terrains dans la région décrite plus haut qui permettent cette réalisation d'envergure. Les cônes d'approches sont libres d'habitations et les villages au nord-ouest sont raisonnablement distants et peuvent être protégés par des plantations adéquates. Au sud-est la forêt fait écran.

Il s'agirait d'une réalisation sur territoire suisse dans le cadre du développement de l'infrastructure aéronautique nationale, dont l'OFAC a la responsabilité mais en étroite collaboration avec les autorités françaises. Un beau projet pour mettre en pratique la volonté politique régionale.

Genève-Aéroport pourrait certainement contribuer au financement d'une infrastructure complémentaire à son activité. La valorisation des terrains de l'aérodrome d'Annemasse pourrait assurément financer une part du projet.

Cette réalisation participerait au rééquilibrage

souhaité de l'implantation des infrastructures cantonales entre les deux rives du lac Léman.

Il est grand temps qu'un leader politique cantonal prenne une initiative forte pour faire contrepoids à la gestion de l'OFAC trop souvent dictée par la mise en œuvre de règlements et pas assez par une vision prospective des besoins des usagers. C'est l'essence même du principe du fédéralisme.

Ce projet ne réunit-il pas un grand nombre d'avantages, de rationalisations et ne s'inscrit-il pas exactement dans la ligne régionaliste que le Grand Genève poursuit? Il offre assurément une solution élégante de continuité des activités de l'aviation générale dans le canton et à l'ouest de la Suisse.

Il doit bien exister parmi les nombreux juristes à l'OFAC une personne de bon sens qui, interpellée par vous-même, pourrait, toutes affaires cessantes, analyser ce projet non pas en brandissant les textes qui font objections à cette vision mais en cherchant sérieusement la façon d'y parvenir.

J'ose espérer qu'une volonté politique déterminée puisse encore prendre le dessus sur l'inflation réglementaire qui nous étouffe.

Il y a péril en la demeure pour notre activité. Le projet brièvement décrit ici offre une note d'espoir. En marge de la décision du Tribunal Administratif Fédéral qui, quoi qu'elle nous réserve, ne règlera pas le fond du problème, votre intervention est essentielle. Le Grand Genève a les yeux braqués sur vous en cette année électorale.

Certain que la confiance qui vous est faite n'est pas imméritée et dans l'attente de votre réaction, je vous adresse, Monsieur le Conseiller d'Etat, Monsieur le Président du Grand Genève, mes respectueuses salutations.

François Tissot

Président du
Groupe Vol à Moteur
de l'Aéro-club de Genève

Genève, mai 2013

Vous avez un iPad? Vous cherchez un casque?

Nous avons:

- › différents modèles de planchettes de jambe, spécialement pour iPad, de 49.- à 99.-*
- › le DUAL XGPS150, récepteur GPS universel (fourni avec prise cigare), connexion Bluetooth pour iPad, iPod, iPhone. 180.-*

Nous avons un nouveau casque:

Sennheiser S1 passif, avec connection iPod et iPhone. Efficace par ses coques étudiées, élégant, léger, très confortable grâce à la force d'appui réglable. 520.-*

*prix indicatifs



Librairie de l'Aviation
14, rue Lissignol - 1201 Genève

librairie@aerodif.ch
tél./fax +41 (0)22 738 21 31