

Cointrin



Les appareils de l'école de pilotage, les hélicoptères et les petits avions privés qui utilisent la piste de gazon doivent désormais respecter trois minutes d'écart au moins avec les avions de ligne. Les créneaux de vol disponibles ont du coup fortement diminué. JEAN-CLAUDE FERRIER

Les petits avions privés de week-end à l'aéroport

Avec les nouvelles normes de sécurité, voler depuis la piste en herbe devient presque impossible les samedis et les dimanches

Chloé Dethurens

Depuis cet automne, la piste de gazon de Cointrin est régie par de nouvelles règles de sécurité. Les appareils de l'école de pilotage, les hélicoptères et les petits avions privés qui l'utilisent doivent désormais respecter trois minutes d'écart au minimum avec les avions de ligne. Résultat? Les créneaux de vol disponibles ont drastiquement diminué. Après l'échec d'un premier recours, les usagers de la piste en herbe viennent de se voir refuser l'effet suspensif qu'ils demandaient. Mais ils ne perdent pas espoir: leur recours devant le Tribunal fédéral attend toujours une réponse.

Les normes imposées par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) visent à réduire le risque, vu la proximité de la piste en béton et de celle en herbe, que les petits appareils se retrouvent pris dans

des turbulences de sillage provoquées par les grands avions en mouvement. Les deux pistes ne sont effectivement distantes que de 252 mètres au lieu des 760 recommandés par les règles internationales. Le recours de l'école de pilotage, l'association des propriétaires de petits avions, et par la société exploitante d'hélicoptères Swiftcopters ayant été rejeté, ces règles sont entrées en vigueur le 31 octobre.

Pas assez de créneaux

Conséquence? Les créneaux de vol se font désormais plus rares. Un coup dur, notamment pour l'école de pilotage de Cointrin, l'Aéro-Club de Genève. «Nous devons désormais demander une autorisation préalable pour décoller mais aussi pour atterrir», explique Laurent Wülser, nouveau président. En cette période charter, les samedis et dimanches, voler n'est presque plus possible. Cela remet aussi en question l'écolage, car nous ne pouvons plus faire des tours de piste pour apprendre aux élèves à atterrir. Nous avons donc dû mettre en place des camps de formation sur d'autres terrains, en France voisine notamment.»

Selon l'association, le nombre de vols a diminué d'environ 60% en décembre et janvier. L'Aéroport

«Les samedis et dimanches, voler n'est plus possible. On a dû mettre en place des camps de formation sur d'autres terrains, notamment en France voisine»



Laurent Wülser
Président de l'Aéro-Club

constate également une baisse l'année dernière. De 5892 en 2012, le nombre de mouvements sur la piste en gazon est effectivement passé à 5344 en 2013. «Néanmoins, cette baisse ne s'explique pas uniquement par les normes de l'OFAC, mais aussi par la météo de ces derniers mois, assure Bertrand Stämpfli, porte-parole de Genève Aéroport. En revanche, il est vrai que les derniers créneaux dont bénéficient les petits avions, souvent tôt le matin, ne sont pas toujours intéressants.»

Depuis l'introduction de ces normes, l'Aéro-Club de Genève vit au ralenti. «En attendant le jugement du Tribunal fédéral, nous sommes en veille active, poursuit le président. Nous avons diminué les coûts et n'avons presque plus de salariés. Cela demande beaucoup de travail et d'énergie. Nous devons nous débrouiller, rééduquer les pilotes. Découragés, de nombreux membres ont hésité à partir, mais sont finalement restés, réalisant que les autres pistes étaient trop éloignées de Genève ou n'avaient pas la capacité de les accueillir.»

L'association des propriétaires de petits avions subit, elle aussi, les conséquences de ces normes. «On ne peut déjà plus décoller le vendredi et revenir le lundi matin», constate Antoine Gini, président.

Chiffre d'affaires en baisse

Les hélicoptères ne sont guère mieux lotis. Le nombre de mouvements et le chiffre d'affaires qu'ils génèrent ont également baissé ces derniers mois. Si certains parlent d'une diminution de 50%, les chiffres officiels de l'Aéroport indiquent 4212 allées et venues d'hélicoptères en 2013, contre 5030 en 2012. Pour sa part, Swiftcopters n'a pas souhaité s'exprimer avant la décision du Tribunal fédéral, très attendue.