

Aéroport

Trois recours pour sauver la piste des petits avions

Des mesures de sécurité prévues pour octobre menacent l'école de pilotage, les appareils privés ainsi que les hélicoptères

Chloé Dethurens

Genève est l'un des seuls aéroports d'Europe à posséder un tarmac où se côtoient petits avions privés et gros jets commerciaux. Deux pistes, l'une en béton et l'autre en gazon, permettent aux deux types d'appareils de décoller et d'atterrir à quelques centaines de mètres les uns des autres. Mais de nouvelles mesures de sécurité, prévues pour octobre par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), risquent de mettre en péril les activités sur la piste herbeuse qu'utilisent hélicoptères, école de pilotage et une soixantaine de petits avions privés. Ces usagers ont saisi la justice. Le jugement sera rendu prochainement.

Depuis 1998, l'OFAC délivre une dérogation à l'aéroport pour permettre l'usage simultané des deux pistes, malgré leur proximité. Grâce à la dextérité des contrôleurs aériens, les deux types de trafic se côtoient, «sans que cela n'ait jamais entraîné aucun incident ou accident», rappelle François Tissot, président du Groupe de vol à moteur de l'Aéro-Club, fort de 400 membres.

Trois minutes de distance

Mais le 5 juin 2012, l'OFAC a annoncé que de nouvelles mesures de sécurité allaient s'appliquer à la piste en gazon. Dès le 30 octobre, hélicoptères et petits avions devront respecter des écarts de trois minutes minimum avec les vols commerciaux, prioritaires. Objectif? Éviter que, vu leur proximité de seulement 252 mètres au lieu des 760 préconisés par la réglementation internationale, les appareils se



Les deux pistes de l'aéroport de Genève ne sont distantes que de 252 mètres. JEAN-CLAUDE FERRIER

«Avec de telles contraintes, les petits avions et les hélicoptères seront littéralement cloués au sol»

François Tissot
Président du Groupe
vol à moteur de l'Aéro-Club

retrouvent pris dans des tourbillons de sillage, provoqués par les avions en mouvement. «Pour l'instant, cette règle est plus ou moins respectée», explique Mireille Fleury, porte-parole de l'OFAC. Mais à l'avenir, cela devra être systématique.»

Pourquoi appliquer cette décision seulement en 2013? «Ces dernières années, le trafic à l'aéroport a augmenté, la taille des avions également, précise la responsable. L'OFAC a pour mission d'optimiser de manière constante la sécurité.

Nous savons que cela risque d'avoir une incidence sur l'Aéro-Club, mais nous sommes arrivés à un moment où ces mesures doivent être mises en place.»

«Pris à la gorge»

Les usagers de la piste en herbe, eux, craignent pour leur avenir. Le Groupe de vol à moteur, l'Association des propriétaires d'avions privés et la société Swiftcopters ont chacun déposé un recours. «Avec de telles contraintes, les petits avions et les hélicoptères seront littéralement cloués au sol, redoute François Tissot. Cela empêchera l'école, qui a besoin d'effectuer de nombreux atterrissages et décollages, de fonctionner. Celle-ci existe depuis 1926: rien n'a été prévu par les autorités politiques pour assurer sa pérennité. Les pilotes devront se former à Lausanne ou Yverdon. Les propriétaires de petits avions, qui volent surtout le week-end, ne pourront plus le faire puisque ces heures sont les plus surchargées. La société qui exploite des hélicoptères, elle aussi, devra fermer ses portes.» Pour l'Aéro-

Club, la décision de l'OFAC est «disproportionnée et donc arbitraire»: «Nous aimerions avoir le temps de prendre nos dispositions, de trouver où mettre nos avions. Nous réclamons un délai à 2017-2018 pour la poursuite de la dérogation, poursuit le président. Nous nous sentons pris à la gorge.» L'instruction du recours par le Tribunal fédéral venant de prendre fin, ses conclusions devraient tomber sous peu.

L'aéroport, lui, ne s'est pas opposé à la décision de l'OFAC. «Il s'agit d'une mesure visant à améliorer la sécurité, ce qui est pour nous le plus important, affirme Robert Deillon, directeur. Nous avons établi un plan d'action afin d'en déterminer les conséquences.» Cointrin compte-t-il sur la disparition de la piste en herbe pour s'agrandir au nord? «Ce n'est pas à l'ordre du jour, car nous n'allons pas fermer cette piste, poursuit le responsable. Notre plan directeur prévoit effectivement une extension au nord, mais il ne sera pas mis en œuvre avant 2018. Avec ces nouvelles mesures, nous allons même perdre de notre volume de mouvements.»

Salon de l'auto rétro: la chasse aux insignes

Les enfants tentaient d'entrer gratuitement. Les Securitas leur demandaient parfois de réciter un poème en échange

L'écrivain un peu de chez nous François Nourissier avait dédié son ouvrage «Autos Graphiques» aux créateurs des petites voitures Dinky Toys, Schuco, Meccano, Sotillo et autres, qui firent rêver son enfance. Les gamins de l'Après-guerre avaient une autre passion qui les dévorait au moment du Salon: la collecte d'insignes des marques automobiles.

Ils rusaient pour entrer dans l'ancien Palais des Expositions, qui a laissé la place à Uni Mail. Le jeudi de congé, les enfants négociaient leur entrée gratuite avec les gardes Securitas. Ces derniers se laissaient parfois apitoyer mais exigeaient la récitation d'un poème! Suivait la ruée de stand en stand pour obtenir des insignes, qu'ils échangeaient entre eux. Une année, Firestone fit un tabac en distribuant des yo-yo en forme



Quelques pièces d'une belle collection d'insignes! DR

de pneus. Il fallait aussi longuement négocier.

J'ai retrouvé quelques exemplaires d'insignes au fond d'un tiroir. Je me suis souvenu qu'en 1946, un dimanche matin, un policier réglait la circulation au carrefour rue de Lausanne-avenue de France. Pour se rendre au Salon, jusqu'à dix voitures attendaient patiemment de passer. Du jamais vu. Jean-Claude Ferrier

Notre dossier consacré à la manifestation sur www.salon.tdg.ch

Drame sur l'A1: le taxi a-t-il commis une infraction?

Difficile de dire si le chauffeur de taxi aurait dû empêcher son client de partir à pied sur l'autoroute. Le cas est inédit

Le chauffeur de taxi dont le client est décédé en traversant l'autoroute A1 à pied (lire nos éditions d'hier) risque-t-il des poursuites pénales? Ce cas inédit ne suscite a priori pas de réponse évidente de la justice. Spécialiste de la circulation routière, le professeur genevois de droit pénal Yvan Jeanneret ne connaît pas de précédent: «De mémoire, je ne me souviens pas d'un cas analogue, confie-t-il. Je n'ai pas l'impression que la question a déjà été traitée par la jurisprudence.»

Le patron du chauffeur de taxi a expliqué que son employé a dû s'arrêter brusquement sur la bande d'arrêt d'urgence, près de la jonction de Coppet, le passager menaçant d'ouvrir la portière alors que la voiture roulait. Il aurait ensuite tenté, en vain, de retenir le jeune homme de 18 ans

qui est parti à pied sur l'autoroute, où une voiture l'a mortellement heurté quelques instants plus tard.

On pourrait éventuellement, avance Yvan Jeanneret, invoquer l'article 129 du Code pénal sur la mise en danger de la vie d'autrui. «Mais pour cela, il faut que quelqu'un ait été mis intentionnellement face à un danger de mort imminente. Or, cela ne semble pas évident dans ce cas, si les choses se sont passées comme l'explique le patron du chauffeur de taxi. Il ne sera pas simple de trouver une infraction.»

L'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière stipule que la bande d'arrêt d'urgence ne doit être utilisée «qu'en cas d'absolue nécessité» et que les occupants du véhicule ne doivent pas s'engager sur la chaussée. Mais un arrêt injustifié est tout au plus passible d'une amende. La police cantonale vaudoise lâche seulement que l'enquête en cours déterminera les responsabilités dans cette affaire. Elle confirme qu'il y a eu un témoin.

Antoine Grosjean



Le séjour à Bobo-Dioulasso a permis aux cinq représentants de Clair Bois d'activer le dossier. DR

Clair Bois soutient une école au Burkina Faso

Le directeur de la fondation s'est rendu sur place pour la construction d'une école pouvant accueillir des enfants handicapés

«Là-bas, les enfants handicapés sont considérés par beaucoup comme porteurs du mauvais sort. Alors, non seulement ils sont exclus du système scolaire, mais en plus ils sont souvent cachés», relève Christian Frey, directeur de Clair Bois (fondation en faveur de personnes polyhandicapées), de retour du Burkina Faso. Sur place, une maman a ainsi raconté qu'après avoir mis au monde deux enfants handicapés «son mari l'a abandonnée en lui reprochant... de porter la mort en elle!»

Une délégation de Clair Bois s'est récemment rendue à Bobo-Dioulasso, deuxième ville du pays, dans le cadre d'un jumelage, initié il y a trois ans entre le Foyer de Lancy et une école burkinabée, gérée par l'Association des parents d'enfants encéphalopathes (APEE). Cet établissement privé accueille 120 élèves, dont une vingtaine d'enfants «dits différents» qui étudient dans des classes intégrées. «Dix-neuf polyhandicapés sont, eux, installés dans un hangar à même le sol, sans fenêtre. Une classe spécialisée des plus précaires», déplore Christian Frey, qui souhaite voir les choses

évoluer grâce à la construction d'une nouvelle école, soutenue par Clair Bois. Estimé à un peu plus de 100 000 francs, cet établissement doit permettre de scolariser de jeunes handicapés: «Nos quatre foyers se sont mobilisés à cet effet pour récolter des fonds. Résultat: à fin 2010, nous avons pu remettre un chèque de 26 000 francs à Lassina Millogo, ethnologue et représentant de l'APEE à Bobo-Dioulasso. Cet argent est destiné à l'élaboration des latrines et d'une salle de classe.»

Le séjour à Bobo-Dioulasso a permis aux cinq représentants de Clair Bois de contrôler le bon usage de cette somme et d'activer le dossier: «L'argent attend sur un compte car le terrain n'a pas encore été attribué par les autorités; les travaux pourraient, si tout se passe bien, démarrer cet été.»

Les voyageurs ont profité de l'occasion pour transporter 150 kilos de matériel élémentaire (habits, livres, crayons, ardoises, craies et même un vieil ordinateur) «qui manque cruellement sur place». Ils sont rentrés la tête remplie de souvenirs. «La Bracquina, une bière légère, les maigrichons poulets «bicyclette» qui courent comme cet engin et surtout la dignité et l'élégance des habitants qui, malgré la terre rouge et la poussière, ont toujours l'air de sortir du pressing.»

Laurence Bézaguet

Une publicité fait revivre un chanteur décédé

Des affiches et spots pour Voix de fête annoncent la venue de Daniel Darc, mort récemment

En se fiant aux quelque 2000 affiches et aux écrans publicitaires des Transports Publics Genevois, chacun peut se réjouir de la venue de Daniel Darc au festival Voix de fête, le samedi 16 mars. Le hic: le chanteur français de new wave, qui s'est fait connaître avec le groupe Taxi Girl, est décédé le 28 février!

La nouvelle a pris de court l'organisation du festival. «Nos pubs ont été faites il y a un mois, explique Patrick Merz, responsable de la programmation. Il n'était plus possible de revenir en arrière ou de couper une partie de la pub dans les TPG.» Les spots sont réalisés par la boîte de production du festival, et ensuite transmis à la régie publicitaire autonome TPG Pub. «Pour modifier l'annonce, il aurait fallu près de deux semaines. Le festival commence ce mercredi: ce n'était pas faisable.»

L'organisation est donc bien ennuyée, des considérations financières entrant sans doute en ligne de compte. «Nous devons



La publicité, dans les TPG, n'a pas été modifiée. DR

déjà rembourser les billets, c'est assez compliqué comme ça», relève Patrick Merz.

Un communiqué de presse a été envoyé aux médias par le festival, mais l'information est plutôt mal relayée sur le site Internet de Voix de fête. Le programme et même l'édito annoncent toujours le concert du chanteur. Il faut entrer «Daniel Darc» dans la barre de recherche pour voir enfin apparaître une page regrettant le décès de l'artiste. Marion Baud-Lavigne

Lire aussi en page 28