

Secrétariat du Grand Conseil Q Numéro d'objet

*Question présentée par le député :
Christina Meissner*

Date de dépôt : 22 février 2017

Question écrite

Un corridor biologique en béton verra-t-il bientôt le jour au Nord de l'aéroport ?

Le nombre de passagers de l'aéroport de Genève doit passer de 16,5 millions à 25 millions en 2030.

25 millions par an, 70'000 par jour en moyenne, probablement environ 100'000 par jour de pointe ; chaque jour l'équivalent d'environ 10 % de la population du Grand Genève!

Le nouveau directeur de l'aéroport, André Schneider reconnaît le défi que pose cette augmentation en termes de mobilité et d'accessibilité (voir entre autres interviews Le Matin Dimanche du 19 février 2017)

A ce propos, il est piquant de relever que l'aéroport se retrouve malgré lui contraint dans sa propre volonté de croissance. L'aéroport doit en effet renoncer à développer sa façade commerciale sud car ce développement rendrait encore plus difficile l'accès à l'aéroport déjà complètement saturé (sic).

Les accès autoroutiers et les parkings sont déjà saturés et l'amélioration de la desserte en transports collectifs n'est pas pour demain.

Ainsi, la « Raquette ferroviaire » et sa propre nouvelle gare à l'Aéroport (une gare entièrement nouvelle, située un étage en-dessous de la gare actuelle !) seront encore dans les limbes en

2030 voir bien au-delà, de même que le projet de raccordement direct depuis la Plaine, censé passer sous l'aéroport (cf rapport sur la M 2337 A).

Par contre, selon un article du Temps du 24 janvier 2017, une étude de la Communauté de Communes du pays de Gex (CCPG) prévoit la construction de plusieurs parkings sur sol français du côté Nord de l'aéroport. Leur implantation se situerait directement dans le Rectangle d'Or, un projet abandonné par le projet d'agglomération au profit d'un « cœur vert » permettant de préserver le corridor biologique passant à cet endroit. Les corridors biologiques faisant l'objet d'une attention particulière dans le cadre du projet d'agglomération (contrat corridors biologiques), et la France ayant classé depuis en Espace Naturel sensible la forêt patrimoniale de Bagasse qui en fait partie, la contradiction entre la volonté exprimée et le projet en cours semble flagrante ...

Ma première question au Conseil d'Etat est la suivante : comment entend-il préserver le couloir biologique sis au Nord de l'aéroport face aux projets de parkings censés s'implanter en plein milieu de ce « cœur vert » à la qualité patrimoniale reconnue ?

L'aéroport a débuté les travaux permettant à terme la réalisation d'un terminal Nord. Dans un premier temps, la piste gazon va céder la place à des accès directs permettant de dégager les avions de la piste principale en direction du Nord. Le terminal Nord sera ensuite construit mais, soi-disant, sans possibilité d'accès direct à ce dernier depuis le côté externe Nord de l'aéroport.

Compte tenu du développement d'un terminal Nord et des grandes difficultés à rejoindre l'aéroport par le territoire genevois, la tentation sera grande de relier à terme ce nouveau terminal directement par la France surtout si, juste de l'autre côté de la barrière du périmètre aéroportuaire, de grands parkings sont déjà

construits. André Schneider le reconnaît lui-même « En transférant de l'autre côté du tarmac le sous-ensemble français de nos infrastructures, qui a également atteint la limite de ses capacités, l'idée serait de séparer nos deux flux, sans pour autant générer du trafic transit. Cela créerait un accès direct à l'aéroport depuis la France, sans avoir à passer par la route douanière, libérant ainsi des espaces physiques sur notre territoire, tout **en offrant à nos voisins la possibilité de développer leurs propres parkings et dispositifs de location de voitures, sans les contraintes auxquelles nous sommes confrontés côté helvétique.** Si nous sommes tout à fait favorables à cette initiative, encore faut-il revoir la Convention franco-suisse de 1956. »

Selon le Programme de plan masse de l'aéroport de Genève Cointrin de l'Annexe II de la convention conclue le 25 avril 1956 « entre la France et la Suisse concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureau à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin » « il n'est pas prévu de voie de circulation au nord de la piste ».

La fiche PSIA en prévoit plusieurs.

Ma deuxième question au Conseil d'Etat est donc : Ces nouvelles voies sont-elles compatibles avec la convention de 1956 ?

Le plan masse ne prévoit pas de nouvelle zone de positionnement des avions pour l'aviation générale ni de nouveau terminal au Nord de la piste.

Ma troisième question au Conseil d'Etat est donc : Ces installations sont-elles compatibles avec la convention ?

La convention, de même que la fiche PSIA, devraient être revues en coordination avec l'Etat français.

Mes dernières questions au Conseil d'Etat sont donc :

L'Etat français, les communes françaises, la population française via enquête publique seront-elles consultés?

Quels moyens le Conseil d'Etat entend-il développer pour desservir l'aéroport en termes de mobilité ferroviaire d'ici à 2030 ?

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.