

Date de dépôt : 15 mars 2017

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Mme Christina Meissner : Un corridor biologique en béton verra-t-il bientôt le jour au nord de l'aéroport ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 24 février 2017, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

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 voire bien au-delà, de même que le projet de raccordement direct depuis La Plaine, censé passer sous l'aéroport (cf. rapport sur la M 2237).

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 la 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 de masse de l'aéroport de Genève-Cointrin de l'annexe III 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 bureaux 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-ils 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 de ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

L'étude *Intraplan*, réalisée dans le cadre du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après : PSIA) en préparation au sein de l'administration fédérale, prévoit en effet que Genève Aéroport pourrait accueillir vingt-cinq millions de passagers par an dès 2030.

Dans le cadre du PSIA, cette prévision est destinée à accompagner Genève Aéroport dans les choix d'investissements qui devront être réalisés d'ici cette échéance. L'objectif est d'adapter l'infrastructure aéroportuaire à cette évolution, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif. Par ailleurs, contrairement à ce qui est affirmé dans la présente question écrite urgente, l'aéroport ne poursuit pas une « volonté de croissance ». L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), et avec lui le Conseil d'Etat, ont pris acte de ces prévisions et vont donner l'instruction à l'aéroport, au travers de la fiche PSIA, de s'engager afin qu'il adapte son infrastructure à cette évolution, principalement dans le souci d'assurer la sécurité des usagers et la fluidité des zones qui accueillent les passagers. Genève Aéroport investit par ailleurs afin de contenir les nuisances environnementales qu'il génère. L'impact de l'aéroport sur l'aménagement du territoire à ses abords fait également l'objet de la plus grande attention dans le cadre du PSIA.

Il est par ailleurs fait mention d'une étude en cours de réalisation au sein de la Communauté de communes du pays de Gex qui concernerait le secteur nord de Genève Aéroport, en partie situé sur le territoire français.

La Communauté de communes du pays de Gex a décidé d'engager une étude d'opportunité et de faisabilité sur l'avenir du secteur France de Genève Aéroport en juin 2015; techniquement, l'étude a été lancée en décembre 2016. Le périmètre de cette dernière comprend le territoire français proche de l'infrastructure aéroportuaire; il s'agit principalement de la commune de Ferney-Voltaire, sur sa partie frontalière. Les projets éventuels qui verraient le jour suite à cette étude ne pourront pas être intégrés dans la révision actuelle du PSIA.

Concernant les différentes interrogations contenues dans la présente question écrite urgente, le Conseil d'Etat apporte les réponses suivantes :

Comment le Conseil d'Etat entend-il préserver le couloir biologique sis au nord de l'aéroport face aux projets de parking en plein milieu de ce « cœur vert » à la qualité patrimoniale reconnue ?

Comme il est ci-avant précisé, la Communauté de communes du pays de Gex ne s'est à ce stade pas encore engagée sur l'avenir qu'elle souhaiterait

pour le secteur France de Genève Aéroport. L'étude de faisabilité en cours permettra d'évaluer plusieurs scénarios qui seront par la suite évalués par les autorités françaises et suisses.

Dans l'hypothèse de constructions sur le secteur nord de l'aéroport, la question de la préservation des espaces naturels – et particulièrement des corridors biologiques situés aux abords de ce secteur – sera bien entendu intégrée dans la pesée générale des intérêts. Cette préoccupation est d'ailleurs bien présente puisqu'à titre d'exemple, il convient de rappeler qu'un passage à faune entre la clôture de l'aéroport et le tunnel de Ferney-Voltaire a été finalisé en 2008. Il permet aux mammifères des bois Durand et Perdriaux de rejoindre le secteur de la Poterie.

Ces nouvelles voies sont-elles compatibles avec la convention de 1956 ?

La question du développement d'un terminal au nord de l'aéroport est une hypothèse qui découlerait de l'étude de faisabilité engagée par la Communauté de communes du pays de Gex. A ce stade, il serait donc prématuré d'engager une évaluation de l'impact de cet éventuel projet sur la convention de 1956. Le Conseil d'Etat prend d'ailleurs acte du fait que le directeur de l'aéroport s'est exprimé dans la presse opportunément en employant le conditionnel. La planification actuelle des investissements engagés par Genève Aéroport respecte le cadre légal qui régit la plate-forme aéroportuaire.

En ce qui concerne les voies de circulation réservées dans le cadre du PSIA^[1], elles seront intégrées au dossier qui devrait être soumis en consultation au courant de cet été. Les autorités nationales aéroportuaires se coordonnent étroitement sur cette planification.

Ces installations sont-elles compatibles avec la convention ?

Les projets qui sont évalués dans le cadre de l'étude de faisabilité engagée par la Communauté de communes du pays de Gex n'entrent pas dans le périmètre du PSIA actuellement en cours de discussion.

La compatibilité entre les mesures contenues dans le PSIA et la convention de 1956 est également évaluée par les autorités aéroportuaires nationales.

^[1]Thématique C1 du protocole de coordination élaboré conjointement par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE) du canton de Genève et l'Aéroport international de Genève (AIG).

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

Les options évaluées dans le cadre de l'étude en cours permettront de déterminer les voies de droit adéquates afin de consulter les populations éventuellement concernées. Quoi qu'il en soit, le Conseil d'Etat poursuivra sa coopération avec les différents échelons administratifs français, notamment dans le cadre des instances transfrontalières.

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

Avec une desserte grandes-lignes déjà importante, l'amélioration de la desserte régionale de l'aéroport est l'un des principaux objectifs du Conseil d'Etat dans le développement à long terme du réseau ferroviaire.

En 2020, la mise en service de Léman Express permettra, par correspondance en gare de Genève-Cornavin, une desserte ferroviaire inédite entre Genève Aéroport, la rive gauche du canton et la Haute-Savoie.

A l'horizon 2030, l'offre ferroviaire à destination de l'aéroport passera de 5 à 8 trains par heure et par sens grâce à la mise en service de la nouvelle gare souterraine de Genève-Cornavin. Ces trains supplémentaires permettront une amélioration des correspondances avec le réseau régional Léman Express en gare de Genève-Cornavin, et renforceront la desserte entre l'aéroport, l'arc lémanique et le pied du Jura.

Au-delà de 2030, le canton de Genève étudie la réalisation d'une nouvelle liaison entre Genève-Cornavin et l'aéroport dont l'objectif est de permettre une connexion directe entre ce dernier et le réseau Léman Express. Cette liaison nouvelle pourra être prolongée dans un deuxième temps en direction de la Zimeysa afin d'offrir une meilleure connexion de l'aéroport avec l'axe ferroviaire Genève – Bellegarde – Lyon.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP