

Ferney-Voltaire et AIG

# Les textes qui engagent les États et l'aéroport

**0.748.131.934.91 Convention entre la Suisse et la France concernant l'aménagement de l'aéroport de GenèveCointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à GenèveCointrin  
Conclue le 25 avril 1956.**

**Approuvée par l'Assemblée fédérale le 5 oct. 1956**

**Entrée en vigueur le 6 mars 1958**

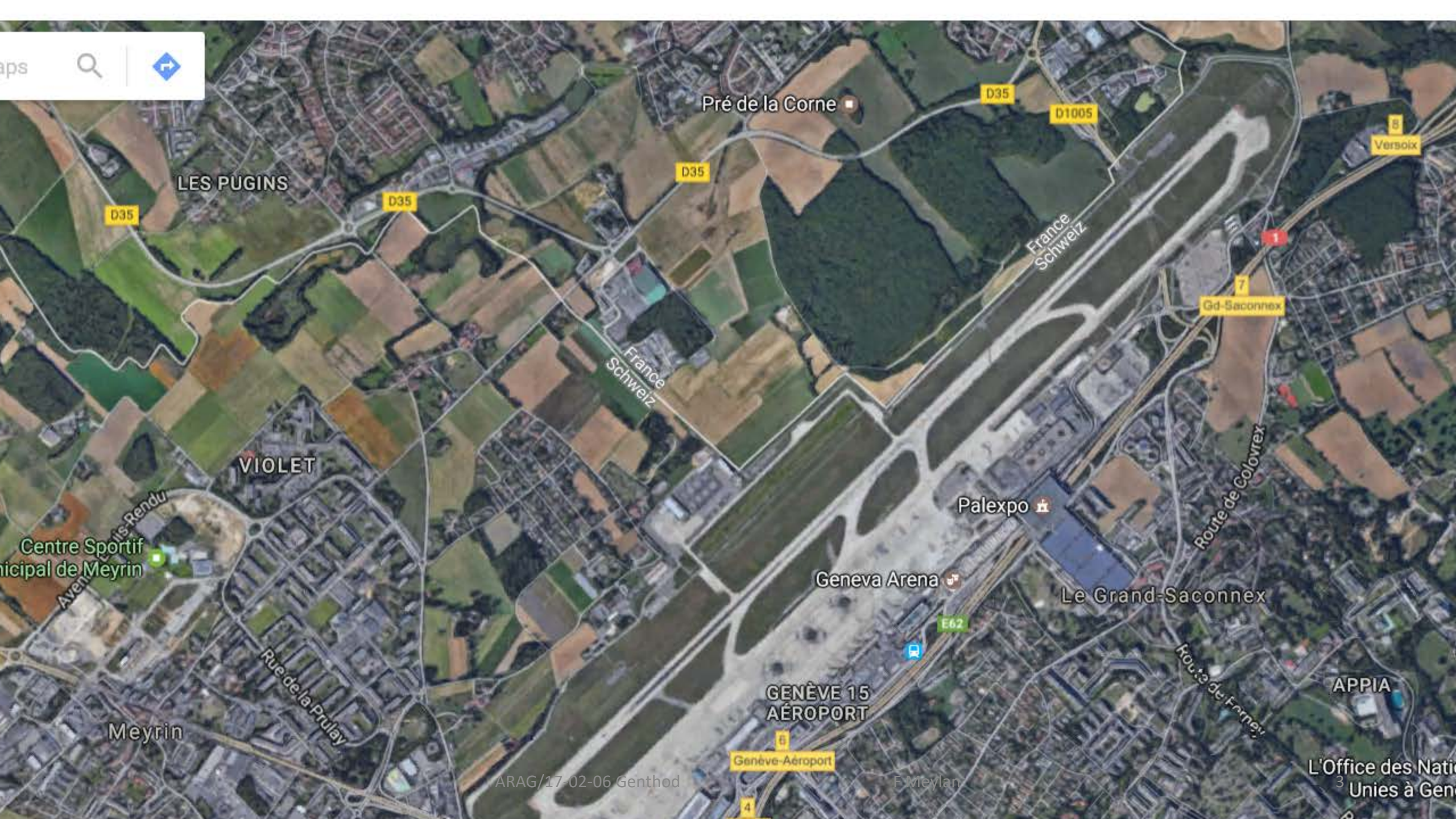
**ANNEXE III: programme de plan de masse:**

**Article 2: Voies de circulation, §2: [Il n'est pas prévu de voie de circulation au nord de la piste](#)**

**Le décret français du 7 septembre 1968 qui institue des servitudes aéronautiques**

**L'accord franco suisse du 22 juin 2001 qui délègue le contrôle de l'espace aérien français à la Suisse**

**Arrêté français du 7 avril 2016 sur la protection des populations françaises pendant les épisodes de pollution de l'air.**



Pré de la Corne

LES PUGINS

France  
Schweiz

France  
Schweiz

VIOLET

Centre Sportif  
Municipal de Meyrin

Palexpo

Geneva Arena

Le Grand-Saconnex

GENÈVE 15  
AÉROPORT

APPIA

Meyrin

Rue de la Prulay

Route de Farney

ARAG/17-02-06 Genthod

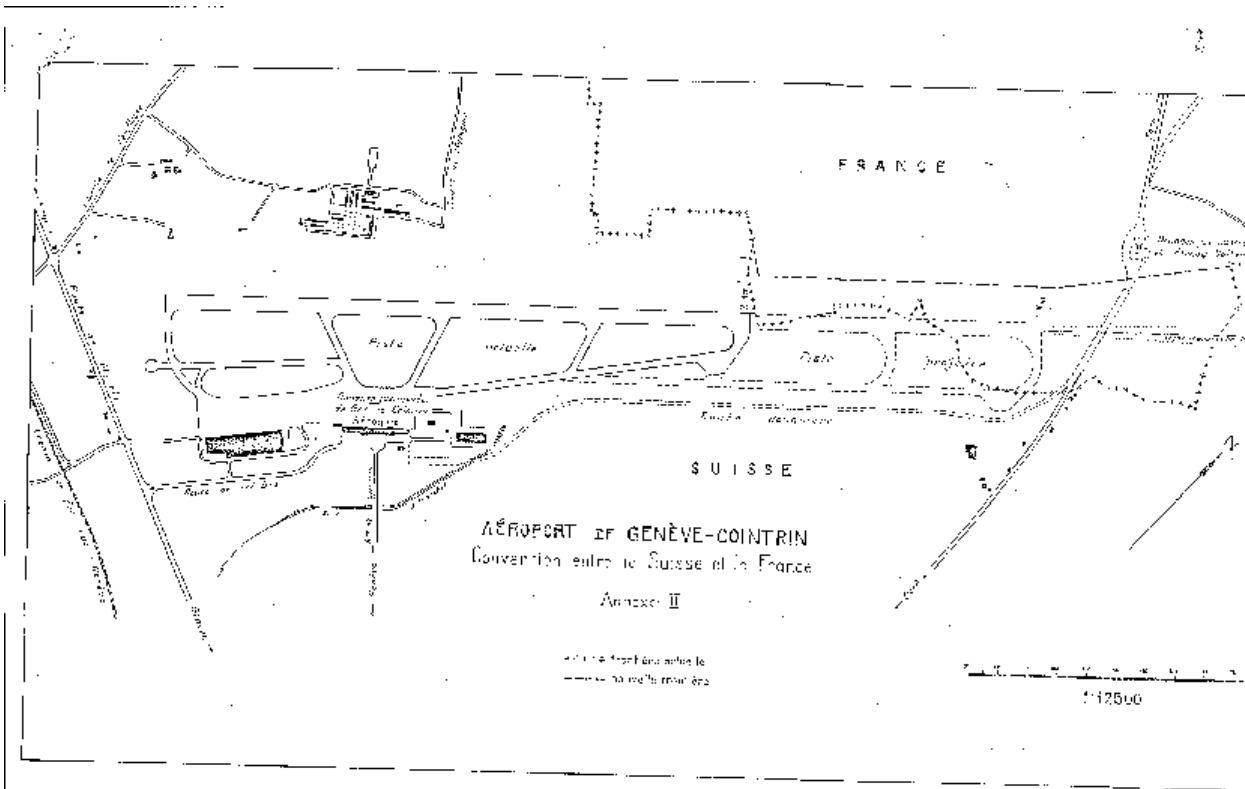
F Meylan

L'Office des Nations  
Unies à Genève

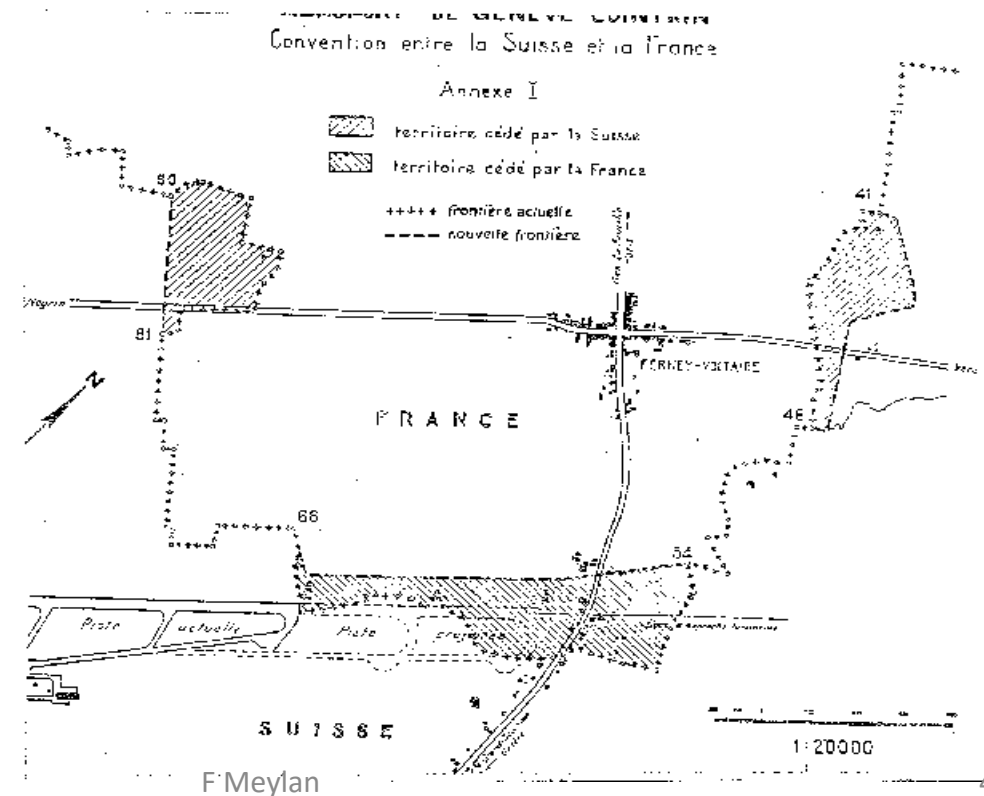
# Annexes I et II, convention de 1956

- Pistes avant et après extension

- Échanges de terrains



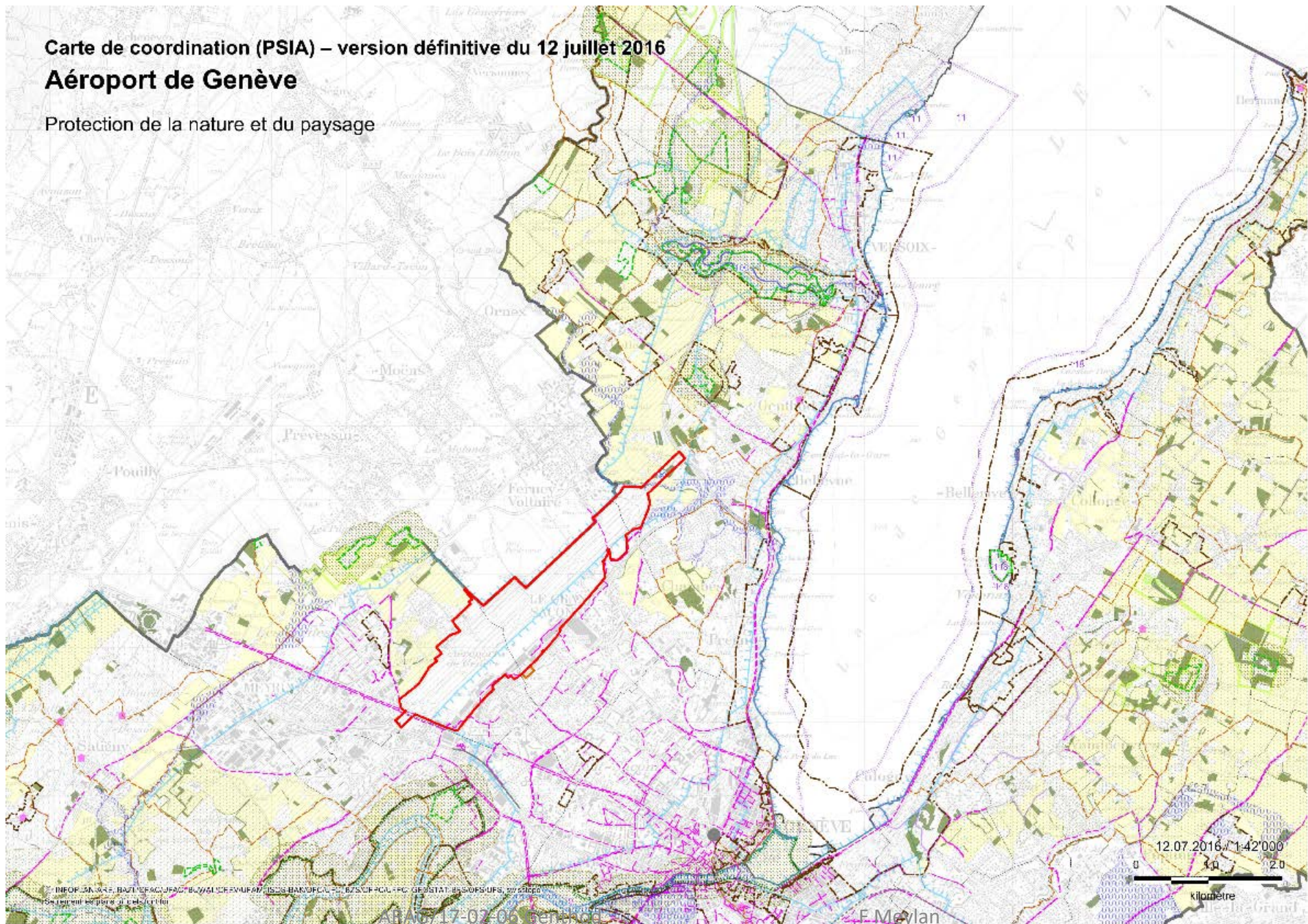
ARAG/17-02-06 Genthod



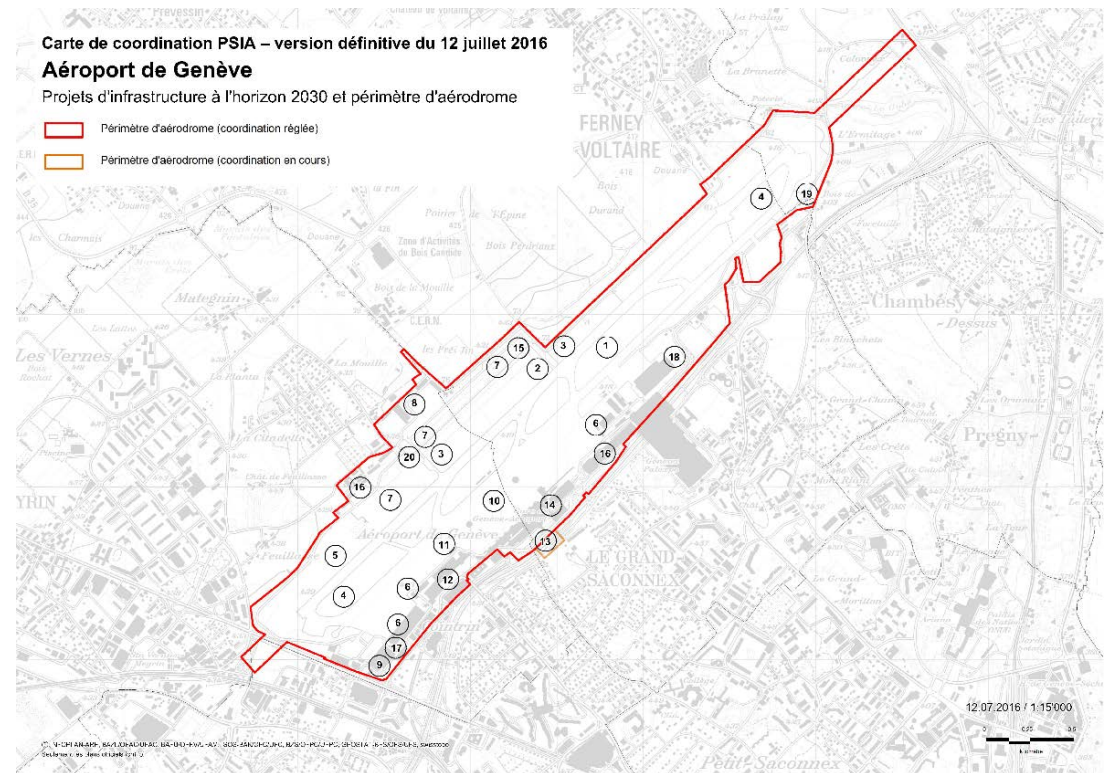
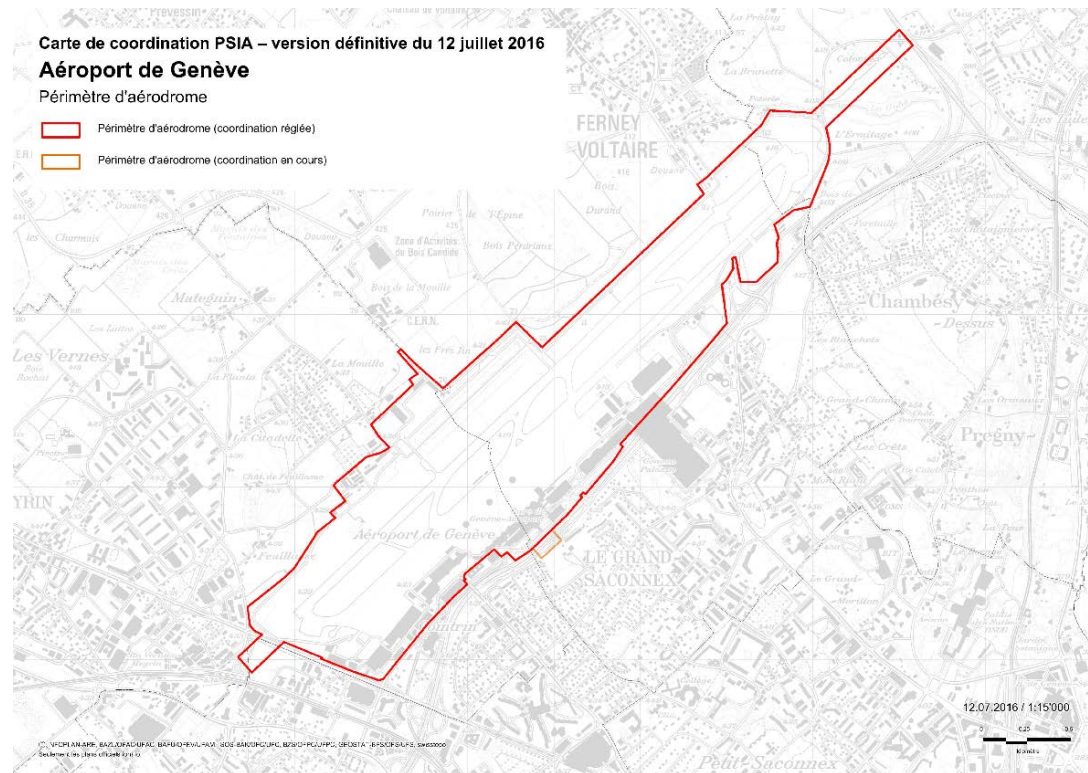
F Meylan

**Carte de coordination (PSIA) – version définitive du 12 juillet 2016**  
**Aéroport de Genève**

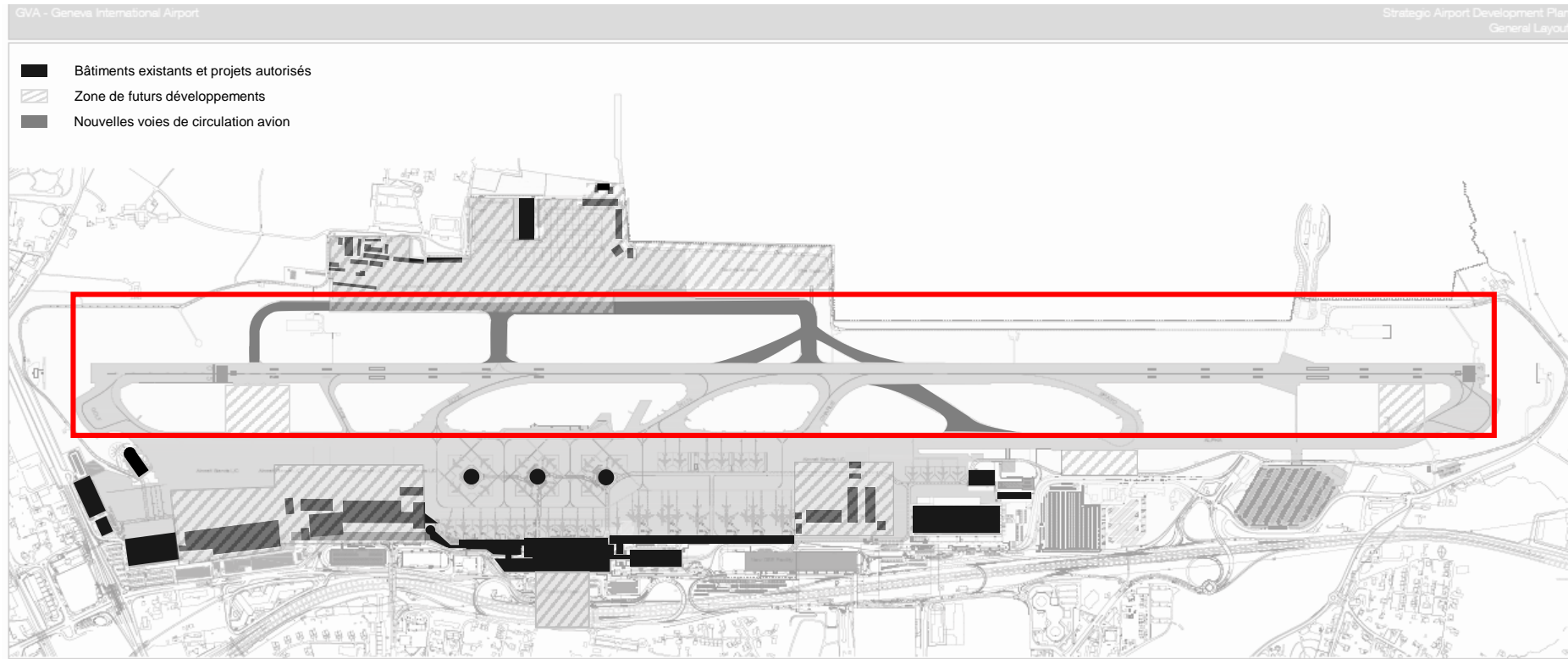
Protection de la nature et du paysage



# Protocole de coordination: le périmètre d'aérodrome

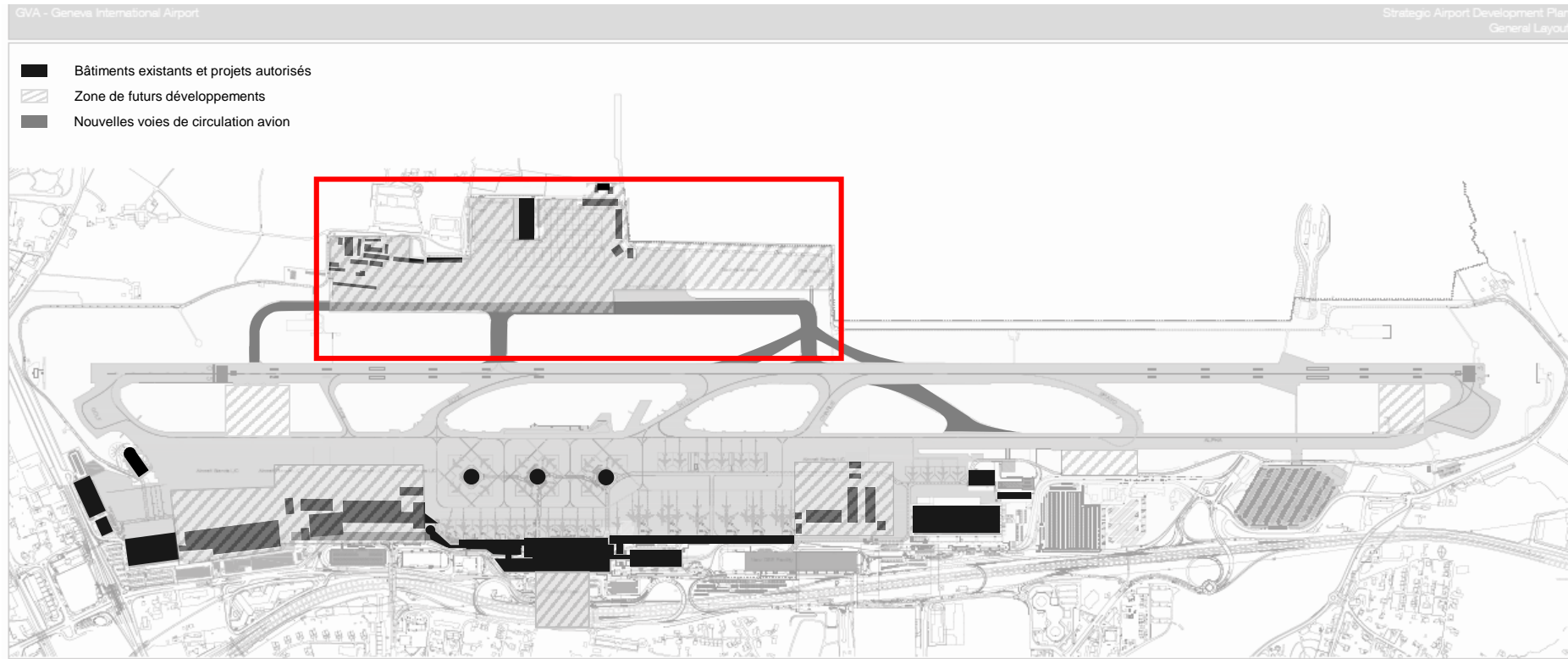


# Piste



- aménagement de nouvelles sorties de pistes
- réalisation de voies multiples pour l'alignement des avions en début de pistes
- création d'une voie d'accès au seuil de piste 05
- réalisation d'un réseau de canalisations et de bassins de rétention pour les eaux du bassin versant du Vengeron et du Nant d'Avanchet

# Secteur Nord



- création de positions et construction de hangars pour l'aviation générale
- création d'infrastructures pour le traitement des passagers de l'aviation générale
- création d'emplacements et de hangars pour les installations et le matériel techniques
- création d'une nouvelle caserne pour le SSA
- réalisation du bassin de rétention pour les eaux du versant du Nant d'Avanchet

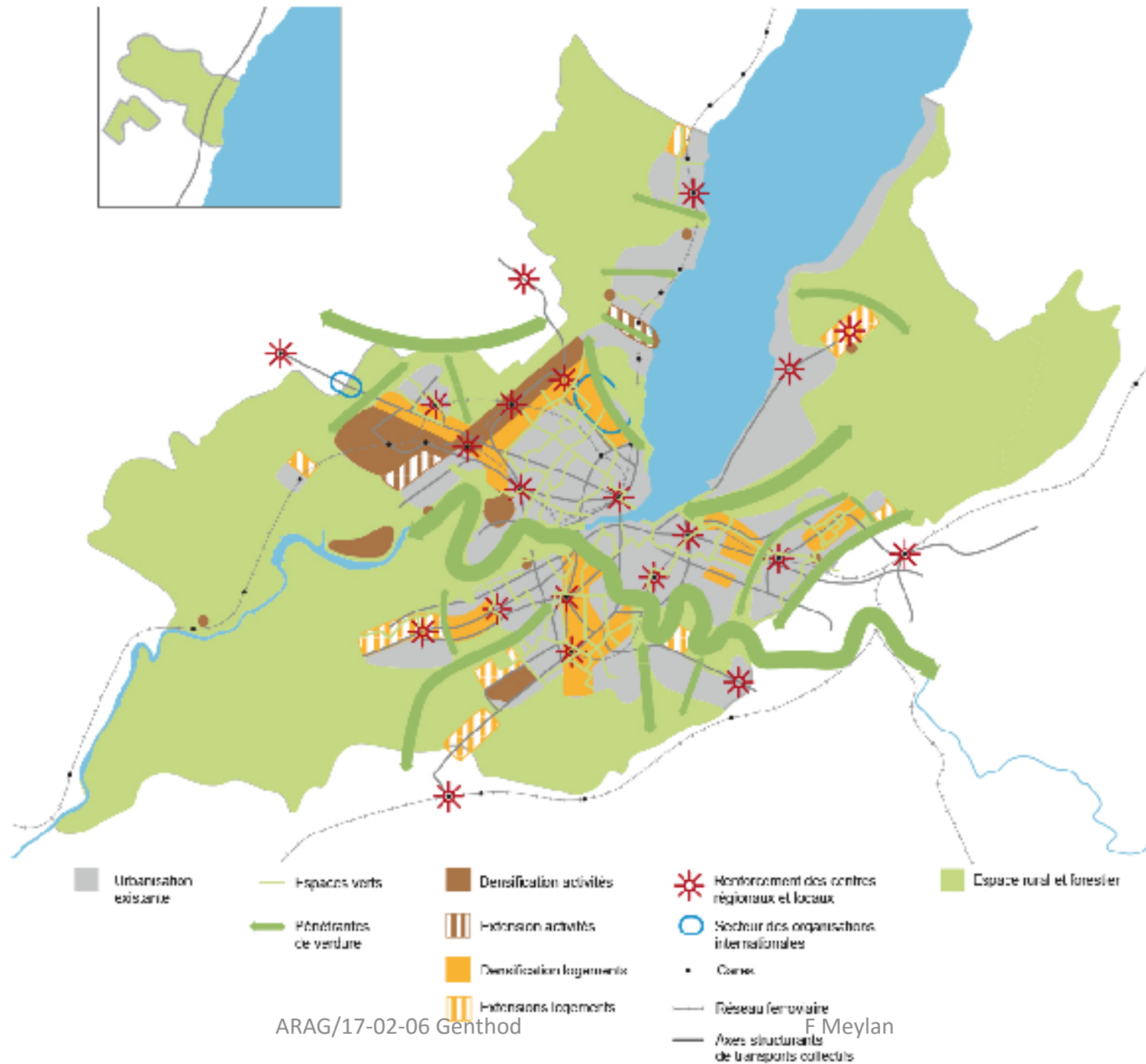


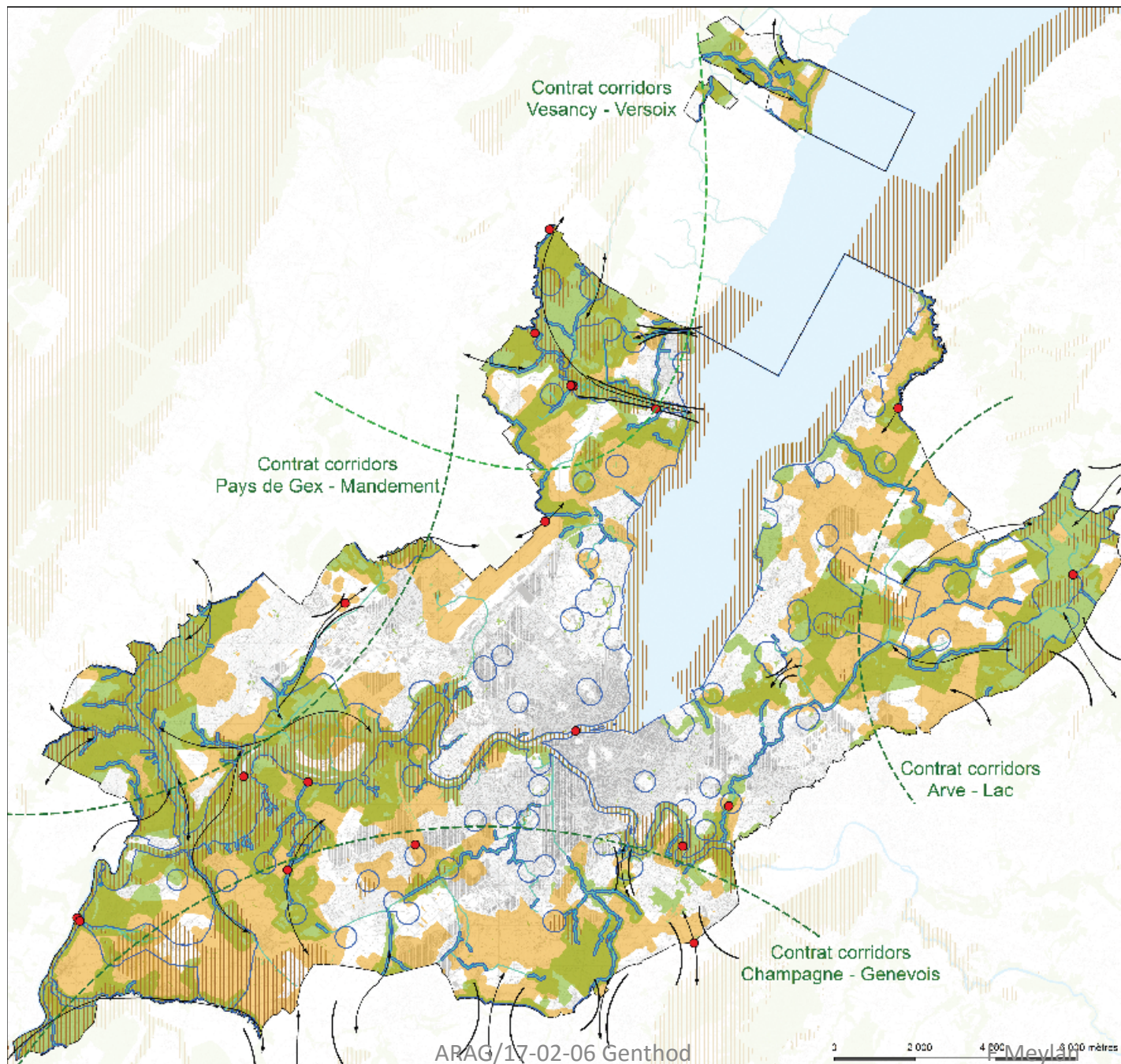
**or la convention de 1956, le périmètre de l'accord ne prévoyait:**

- ni la piste en herbe,
- ni l'aviation générale,
- ni des installations,
- ni les deux sorties nord,
- ni le pavillon VIP!

## Trafic Aéroport International de Genève

Année	Mouvements	Passagers	Année	Mouvements	Passagers	Année	Mouvements	Passagers
1960	56 014	983 070	1981	124 806	4 774 861	2002	164 170	7 618 430
1961	62 078	1 130 562	1982	121 306	4 749 404	2003	163 749	8 088 490
1962	68 736	1 074 337	1983	122 610	4 789 889	2004	166 695	8 593 430
1963	78 858	1 198 075	1984	126 992	4 952 484	2005	170 936	9 410 933
1964	75 454	1 335 677	1985	128 115	5 194 690	2006	176 709	9 962 987
1965	79 326	1 488 907	1986	129 561	5 217 257	2007	190 006	10 905 337
1966	89 784	1 643 273	1987	134 256	5 596 659	2008	190 113	11 522 302
1967	103 446	1 842 575	1988	141 166	5 700 944	2009	172 671	11 324 141
1968	95 370	2 077 145	1989	148 383	5 933 328	2010	177 400	11 880 397
1969	103 244	2 496 691	1990	149 969	6 020 355	2011	189 121	13 130 222
1970	113 076	2 779 400	1991	147 294	5 599 325	2012	192 944	13 899 422
1971	111 411	3 102 985	1992	145 162	5 765 587	2013	188 769	14 436 149
1972	118 317	3 360 775	1993	145 240	5 822 258	2014	187 596	15 152 927
1973	115 664	3 728 595	1994	149 811	6 048 760	2015	188 829	15 772 081
1974	117 683	3 636 633	1995	144 128	6 266 911	2016	189 840	16 500 000
1975	120 951	3 738 529	1996	147 348	6 181 510			
1976	127 000	4 009 669	1997	149 450	6 178 705			
1977	130 447	4 396 289	1998	151 517	6 490 968			
1978	130 165	4 572 487	1999	159 256	7 019 852			
1979	131 216	4 696 139	2000	170 751	7 826 303			
1980	125 835	4 573 804	2001	163 189	7 546 222	2030	235 000	25 000 000
		235'000=						
		190'000 ligne et charter+						
		45'000 Aviation générale						





**PLAN DIRECTEUR CANTONAL 2030**  
**Carte n°8 - Préservation et reconstitution**  
**des continuités biologiques**  
**Annexe à la fiche C06**

**CORRIDORS BIOLOGIQUES**

Données de base	Continuité de planification	
		Corridor biologique
		Continuité agricole extensive
		Continuité forestière
		Continuité écopaysagère (surface)
		Continuité écopaysagère (linéaire)
		Réservoir de biodiversité
		Conflit sur continuité
		Corridor à enjeux
		Contrat corridors

**URBANISATION ACTUELLE ET FUTURE**

	Centre urbain
	Couronne urbaine
	Noyau suburbain, village
	Zone villas
	Extension urbaine

## Concernés mais non consultés:

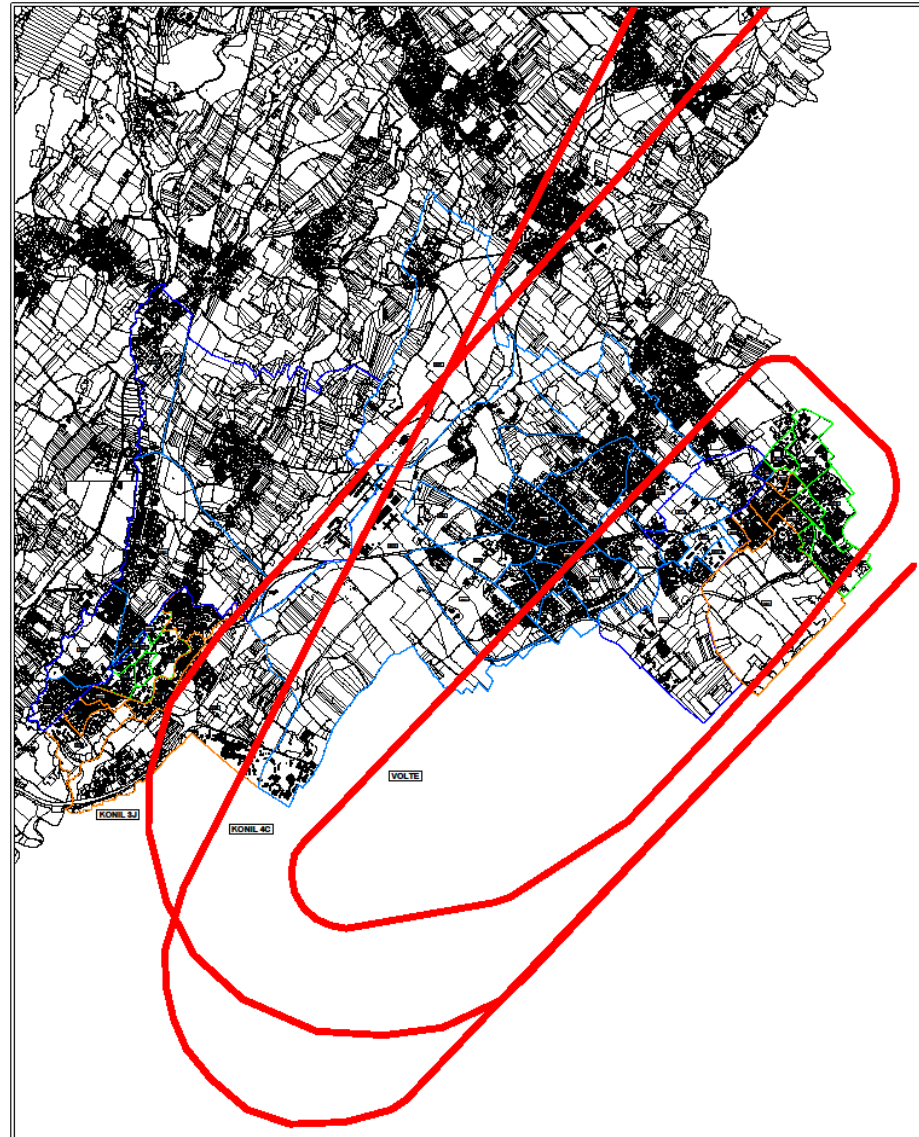
### les populations gessiennes:

- par les pollutions atmosphériques
- par les pollutions sonores dues à la trajectoire Konil
- par les pollutions du trafic automobile induit






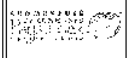
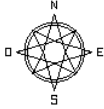
### les riverains de Ferney-Voltaire (et les riverains genevois):

ils cumulent les nuisances en augmentation jusqu'en 2030:

- des nuisances sonores du tarmac
- des survols de la trajectoire Konil
- les mouvements des aéronefs
- le trafic automobile, le trafic des voitures de location
- le stationnement-ventouse dans la ville



Iris Insee et Trajectoires Konil 3J, Konil 4C et Volte

Légende				
				
Iris	Iris	Iris	Iris	Trajectoire
				
ARAG 17-02-06 Genthod <small>© 2010 C. Cassin / C. Droits de tous réservés</small>				F M <small>Echelle: 1/25000 Édité le: 06/10/2010</small>

## Le Temps 24-01-2017 Interview d'André Schneider, Directeur

*– Le département de l'Ain espère construire un deuxième terminal au Nord du tarmac. Qu'en pensez-vous?*

- Nous collaborons à cette étude de faisabilité.

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.

# Étude de faisabilité CCPG

## Le périmètre d'étude :

(délai: 1<sup>er</sup> semestre 2017-155'000€)

**A1 et A2 Parkings**

**A3 Aérogare**

## Les effets et besoins:

- trafic à travers Ferney-Voltaire (accès au terminal, parkings, emplois sur site...)
- trois zones d'urbanisation qui affectent le corridor du cœur vert d'agglomération
- un taxiway au Nord dans un Espace Naturel Sensible (ENS)

**Paimboeuf et Très la Grange: 202'000 m<sup>2</sup> dont 95'000 m<sup>2</sup> d'activité**





## Remarques:

- État, Région (ARA) et CCPG, sont favorables à apporter une aide, polluant encore plus le Pays de Gex et dégradant la qualité de vie, plus encore à Ferney-Voltaire;
- les instances françaises se focalisent sur l'économie et oublient la santé des populations;
- l'aéroport semble voir d'un œil positif le déplacement des activités polluantes en France. Le territoire français se situe hors périmètre de l'aérodrome. Il semble intéressant d'établir une fiche PSIA qui ne couvre que le périmètre suisse. Cela pourrait permettre une action parallèle, hors PSIA, en France, pour atteindre les objectifs OFAC 2030;
- soupape financière, pour le canton, si une partie des investissements est prise en charge par des partenaires français. Plus besoin d'ouvrir le capital?
- l'aéroport et le canton ne voient aucun inconvénient à détruire un peu plus le corridor écologique, inscrit au projet d'agglomération, et l'Espace Naturel Sensible mis en place en 2014 par le Conseil Départemental de l'Ain;
- **La fiche PSIA ne peut pas être signée en l'état, car contraire à la convention franco-suisse de 1956 (Annexe III).**

## Rappel:

- une part limitée des mouvements des aéronefs est consacrée à l'économie. La plus grande part des vols, notamment à bas coût, sont destinés à des déplacements de confort;
- un terminal nord implique des sorties et un taxiway au Nord, dont une partie affecterait le bois de la Bagasse;

### **Nous demandons à l'État de reprendre sa place dans le processus:**

- négocier application d'Espoo en s'appuyant sur la convention de 2001 qui devrait être renégociée et mise à jour;
- actualiser le PEB en fonction des objectifs PSIA à l'horizon 2030;
- négocier un couvre-feu entre 23 heures et 6 heures;
- actualiser les surfaces de transition en fonction des progrès technologiques;
- publier la carte d'obstacles actualisée;
- étudier les risques d'un accroissement du trafic de 30% (accidents majeurs, pollutions et déplacements);
- faire respecter les conventions internationales en vigueur.

### **Pour les communes rive gauche:**

- étudier une approche segmentée au-dessus du lac.

### **Avec L'État de Genève et l'aéroport:**

- renforcer, grâce à des mesures de compensation environnementales, le cœur vert d'agglomération;
- étendre les mesures de protections acoustiques au-delà de la ligne 57 Lden en fonction de mesures sur le terrain;
- étudier une répartition du trafic entre AIG et Saint Exupéry.

### **Avec la Communauté de Communes du Pays de Gex:**

- exiger le respect intégral du corridor biologique, de l'Espace Naturel Sensible et de la forêt patrimoniale.

# Abattages 2004

## Préservons et renforçons le cœur vert

### Plus jamais ça!

