



Date de dépôt : 12 octobre 2026

Rapport

**de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi
du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion de l'Aéroport
international de Genève (AIG) pour l'année 2025**

Rapport de majorité de Ana Roch (page 3)

Rapport de minorité de Pierre Eckert (page 16)

Projet de loi (13796-A)

approuvant le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2025

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 ;
vu l'article 34 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 ;
vu les articles 5, alinéa 7, 5A, alinéa 2, 18 et 38, alinéa 2, de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 ;
vu le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2025 ;
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève (AIG) du 10 mars 2026,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2025 est approuvé.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Ana Roch

Audition de Genève Aéroport

- *M. Christian Lüscher, président du conseil d'administration*
- *M. Jean-François de Saussure, directeur général*
- *M. Carmelo Laganà, délégué aux affaires extérieures*

La présidente accueille les auditionnés, les remercie de leur présence, leur présente le cadre de leur audition, puis leur cède la parole.

M. de Saussure présente le rapport de gestion 2025. Il rappelle qu'en janvier, la commission avait examiné le rapport de gestion 2024. Il relève quelques chiffres clés qui confirment une efficacité accrue en 2025. Le nombre de mouvements aériens a diminué de 1% en une année, tandis que le nombre de passagers a augmenté de 0,3%. Genève Aéroport transporte ainsi davantage de personnes avec moins d'avions, ce qui s'explique notamment par un meilleur taux de remplissage ainsi que par un mécanisme tarifaire incitant les compagnies aériennes à optimiser leurs opérations. Il précise que l'objectif de Genève Aéroport n'est pas de maximiser le nombre de mouvements, mais de répondre aux besoins de mobilité de Genève avec la plus grande efficacité possible.

Par rapport à 2019, le nombre de passagers est presque revenu au même niveau, sans toutefois l'avoir encore totalement atteint, alors que l'aéroport enregistre environ 9000 mouvements de moins. M. de Saussure estime qu'il s'agit d'une évolution qualitative importante à retenir.

Concernant l'infrastructure, il souligne que l'activité aéroportuaire bénéficie également aux commerces, aux fournisseurs, aux restaurateurs et, plus largement, aux services de l'économie régionale. Genève Aéroport a publié les résultats d'une enquête économique destinée à mesurer la valeur créée par la plateforme en matière d'emplois et de retombées économiques. Il indique que 268 entreprises sont actives sur la plateforme, représentant 11 500 emplois directs. L'impact économique ne se limite toutefois pas au site aéroportuaire, puisque les commandes générées par Genève Aéroport contribuent également à créer des emplois induits, dont le nombre est estimé à environ 22 000.

En 2025, Genève Aéroport a travaillé avec plus de 1800 fournisseurs et réalisé 196 millions de francs d'achats. Il relève également que, dans le cadre

des appels d'offres, 97,1% des adjudications effectuées en 2025 ont bénéficié à des entreprises suisses.

S'agissant de la connectivité, il indique que Genève Aéroport souhaite préserver une desserte européenne dense et développer des liaisons long-courriers répondant aux besoins économiques et institutionnels, tant des milieux économiques que de la Genève internationale. A cet égard, l'ouverture de la liaison avec Shanghai illustre cette logique. Cette liaison offre une connexion directe avec un marché hautement stratégique et permet également d'accroître les capacités de fret en soute. Il relève que China Eastern est rapidement passée de 5 à 7 vols par semaine, avec un taux de remplissage supérieur à 90%. Pour la première fois dans l'histoire de Genève Aéroport, les départs à destination de la Chine ont été plus nombreux que ceux à destination des Etats-Unis.

Le fret a enregistré en 2025 sa deuxième meilleure année, avec 96 000 tonnes transportées. Il souligne qu'il s'agit d'une valeur ajoutée concrète pour les secteurs exportateurs.

Il relève également les 4658 accueils protocolaires réalisés en 2025, dont ceux de 61 chefs d'Etat et de 33 premiers ministres. Ces chiffres rappellent, selon lui, l'importance de la Genève internationale ainsi que celle de l'infrastructure aéroportuaire pour l'Etat hôte. Il ajoute qu'en 2026, le G7 a constitué un exercice important, mené avec succès dans cette perspective.

Il précise que Genève Aéroport ne cherche pas à multiplier systématiquement les destinations, mais à préserver les connexions présentant une véritable utilité pour Genève et sa région. Il indique enfin que le modèle d'activité de Genève Aéroport est diversifié, tout en demeurant largement dépendant de l'activité aéronautique. Environ 65% des revenus proviennent des redevances aéronautiques, ce qui constitue une source de préoccupation en raison de la forte pression observée au niveau européen en faveur d'une baisse des redevances passagers. Dans ce contexte, l'un des principaux défis consiste à augmenter les revenus non aéronautiques.

Il indique que, sur le plan financier, le chiffre d'affaires s'est élevé à 539 millions de francs en 2025, dont 351,3 millions provenant des redevances aéronautiques. Conformément à la convention d'objectifs qui lie Genève Aéroport à l'Etat de Genève, 50% du bénéfice a été rétrocédé à l'Etat, soit près de 53 millions de francs versés au début de l'année 2026.

Il précise que la dette nette s'élevait à 444 millions de francs à fin 2025, contre 482 millions à fin 2024. Elle est surtout en très forte diminution par rapport à 2018, année durant laquelle elle dépassait 780 millions. Il relève ainsi une baisse continue et régulière de l'endettement. Le ratio entre la dette nette

et l'EBITDA s'établit à 2,1, ce qui correspond à la cible actuelle de Genève Aéroport. A fin 2025, les liquidités s'élevaient par ailleurs à 181 millions de francs.

Il rappelle que Genève Aéroport remplit une double fonction, à savoir fournir une infrastructure publique stratégique et générer les moyens nécessaires pour continuer à investir dans sa modernisation et son adaptation. Lorsque les résultats annuels sont bons, Genève Aéroport dispose d'environ 50 millions de francs pour financer des investissements importants. Près de 3 milliards de francs d'investissements sont prévus au cours des quinze prochaines années afin d'adapter les infrastructures. La diminution de la dette est dès lors importante pour renforcer la capacité de financement d'infrastructures vieillissantes, améliorer l'expérience des passagers, renforcer la multimodalité et réaliser les investissements liés à la transition énergétique. L'objectif est notamment de réduire progressivement les émissions de CO₂ pour parvenir à 0 émission en 2037.

Il souligne que le maintien de la connectivité implique également de réduire les impacts de l'activité aéroportuaire. Cette volonté se traduit par des objectifs mesurables. Genève Aéroport assume les impacts liés à son activité et entend les maîtriser et les réduire au moyen d'instruments produisant des résultats concrets. Il cite notamment les quotas de bruit mis en place en 2025, qui ont permis de faire passer le nombre de décollages après 22h de 1828 en 2023 à 880 en 2025.

Concernant les atterrissages nocturnes, il indique que la situation fait actuellement l'objet d'études. Il rappelle que Genève Aéroport entamera en janvier 2027 une négociation portant sur trois ans avec les compagnies aériennes au sujet des redevances aéroportuaires. C'est dans ce cadre que Genève Aéroport souhaite également aborder la question du contrôle des atterrissages nocturnes.

Il explique toutefois que cette problématique est sensiblement plus complexe que celle des décollages. La gestion des décollages dépend en grande partie de Genève Aéroport, notamment à travers sa capacité à assurer la ponctualité des opérations. A l'inverse, les atterrissages en fin de journée cumulent les éventuels retards intervenus tout au long de la journée. Il précise que 46,7% des retards d'atterrissage lors de la dernière rotation du soir sont dus à des retards accumulés dans le système européen de gestion des vols. Seule une partie relativement limitée de ces atterrissages nocturnes se trouve donc sous le contrôle direct de Genève Aéroport. L'aéroport entend néanmoins agir sur les éléments qu'il peut maîtriser et explorer différentes pistes avec les compagnies aériennes dès le début des négociations en 2027.

Il précise qu'aucun décollage n'est normalement programmé après 22h, voire après 21h30. Les décollages intervenant après 22h correspondent ainsi principalement à des vols ayant accumulé du retard, à l'exception d'Ethiopian Airlines, qui bénéficie de la possibilité d'effectuer quatre vols long-courriers au-delà de 22h.

Il souligne enfin que tous les vols nocturnes ne sont pas équivalents. Sur les 9514 mouvements nocturnes enregistrés en 2025, 8634 correspondaient à des atterrissages, le solde étant constitué de décollages. Ces chiffres comprennent également les vols sanitaires et les vols d'Etat.

Il poursuit sur la réduction des impacts liés à l'activité aéroportuaire. Il rappelle que le système de quotas de bruit prévoit des pénalités dissuasives pour les compagnies aériennes qui décollent après 22h. Genève Aéroport agit également en faveur du renouvellement des flottes et mène notamment des discussions avec easyJet et Swiss afin que ces compagnies augmentent encore la part d'avions de dernière génération opérant à Genève.

Il explique toutefois que la situation géographique de Genève constitue un obstacle à cet égard. Genève étant située au centre de l'Europe, une compagnie comme easyJet a davantage intérêt, sur le plan économique, à affecter un appareil de dernière génération à une liaison plus longue, par exemple entre Manchester et Porto. Les économies de carburant permises par ces appareils sont en effet plus importantes sur les longues distances que sur les vols plus courts au départ de Genève. Genève Aéroport met donc en place des incitations économiques afin de favoriser malgré tout l'utilisation d'appareils de dernière génération.

Lorsque les nuisances sonores ne peuvent pas être maîtrisées ou réduites à la source, Genève Aéroport cherche à en limiter les effets par des mesures d'insonorisation. En 2025, 157 logements ont ainsi été insonorisés, pour un investissement de près de 5 millions de francs. Il reste environ 3000 logements à insonoriser d'ici 2030.

Il relève que 94,6% des vols sont effectués entre 6h et 22h. S'agissant des classes de bruit, plus de 90% des mouvements sont réalisés par des avions appartenant aux 4^e et 5^e classes, soit les catégories les plus performantes. Genève Aéroport souhaite accélérer encore le renouvellement des flottes dans cette direction. Il explique que cette évolution ne peut toutefois pas intervenir plus rapidement en raison, d'une part, de la position géographique de Genève précédemment évoquée et, d'autre part, des délais auxquels les compagnies aériennes sont confrontées pour obtenir les appareils qu'elles commandent. Plusieurs nouveaux appareils intégrant les flottes devraient néanmoins être des avions de dernière génération dès le début de l'année 2027.

Il indique ensuite que les investissements de Genève Aéroport répondent à trois objectifs principaux. Le premier concerne l'adaptation du terminal, initialement conçu pour accueillir entre 5 et 6 millions de passagers, alors qu'il en accueille aujourd'hui environ 18 millions. Dans ces conditions, l'infrastructure ne répond plus suffisamment aux attentes en matière de qualité de service, de fluidité et d'accueil.

Le deuxième objectif porte sur l'accessibilité. Genève Aéroport bénéficie depuis 1980 d'une gare ferroviaire directement intégrée à la plateforme. Il entend renforcer encore l'accès multimodal à l'aéroport, notamment par les TPG, les transports régionaux et les mobilités douces.

Le troisième objectif concerne la transition énergétique. Genève Aéroport s'est engagé à atteindre le zéro net d'ici 2037 pour les émissions relevant des scopes 1 et 2, qui sont directement sous sa maîtrise. Cet objectif passe notamment par la réduction des systèmes de chauffage émetteurs de CO₂, la diminution de la consommation de carburants sur la plateforme ainsi que par un programme accéléré d'électrification des véhicules de Genève Aéroport et de ceux de ses prestataires. Des incitations sont également mises en place afin d'encourager les partenaires à accélérer le renouvellement de leurs flottes et leur passage à l'électrique. A ce jour, environ 50% des véhicules présents sur la plateforme sont déjà électriques.

Il ajoute que Genève Aéroport travaille également avec les compagnies aériennes dans la perspective de l'objectif de zéro net. Sa contribution consiste notamment à permettre l'acheminement sur la plateforme de SAF, soit des carburants d'aviation durables.

Concernant les perspectives de trafic, M. de Saussure indique que la projection à l'horizon 2030 fait état de 18,7 millions de passagers. Il précise que ces chiffres constituent des scénarios de planification destinés notamment à dimensionner les investissements futurs.

Il estime que la question politique actuelle ne consiste pas à choisir entre investir et contenir les nuisances. Une absence d'investissement entraînerait au contraire une dégradation de la qualité du service, de la sécurité, de l'efficacité énergétique ainsi que de la capacité de Genève Aéroport à maîtriser ses impacts. C'est dans cette perspective que Genève Aéroport défend le projet Cap 2030 et la transformation de la plateforme, jugée nécessaire pour maintenir l'équilibre actuel.

La présidente remercie les auditionnés pour leur présentation et cède la parole aux députés pour leurs questions.

Un commissaire (UDC) demande, concernant la statistique du nombre de passagers par mouvement, comment sont pris en compte les vols cargo et s'ils sont inclus dans cette statistique.

M. de Saussure répond que cette statistique concerne les vols de ligne et les vols charters transportant des passagers. Les vols cargo n'y sont pas inclus, pas plus que les mouvements de l'aviation privée.

Ce commissaire (UDC) revient sur le fret et les investissements qui y sont liés. Il indique avoir entendu parler de problèmes de sécurité concernant les marchandises de valeur et il demande des précisions sur les investissements prévus pour la halle de fret.

M. de Saussure indique qu'un important projet d'investissement est prévu pour la rénovation de la halle de fret. Celui-ci porte notamment sur une réorganisation des aménagements intérieurs afin que chaque opérateur puisse disposer d'un accès à une zone côté ville et à une zone côté piste, dans le but de fluidifier les flux. La halle accueille actuellement deux opérateurs principaux et l'objectif est également d'y intégrer DHL. Il souligne que l'activité de fret est en développement et que l'ensemble des acteurs sollicitent des espaces supplémentaires. Une partie importante de la halle est notamment consacrée aux Ports Francs, qui souhaiteraient disposer de davantage d'espace, demande à laquelle Genève Aéroport ne peut actuellement répondre faute de place.

Le commissaire (UDC) revient sur les progrès réalisés concernant le nombre d'atterrissages après 22h. Il demande si l'établissement des courbes de bruit définies par la Confédération relève de Genève Aéroport.

M. de Saussure répond que Genève Aéroport est en mesure d'établir des prévisions en matière de bruit, mais que les données officielles sont celles attestées par la Confédération. Genève Aéroport transmet les informations nécessaires à la Confédération, qui établit ensuite les courbes de bruit officielles.

Un commissaire (PLR) revient sur les objectifs de durabilité de Genève Aéroport et, en particulier, sur le recours au SAF. Il demande quels obstacles existent actuellement sous l'angle douanier, considérant qu'un recours accru à ce type de carburant est souhaitable. Il souhaite connaître les difficultés concrètes rencontrées, les moyens permettant d'y remédier ainsi que la temporalité envisagée.

M. de Saussure explique que Genève Aéroport dispose d'un système d'approvisionnement en carburant par hydrant. Les carburants sont acheminés par un pipeline partant de Fos-sur-Mer, remontant vers Besançon et rejoignant, par une bifurcation, le site de Vernier. Depuis ce site, le réseau permet ensuite

d'acheminer directement le carburant jusqu'aux avions, ce qui facilite leur ravitaillement.

Il précise que le transport de SAF par ce pipeline est techniquement relativement simple. La difficulté actuelle réside dans la capacité à mesurer et à certifier qu'un lot mélangé aux autres carburants dans le pipeline contient effectivement du SAF et dans quelle proportion. Les possibilités d'échantillonnage sont en effet limitées.

Il relève par ailleurs que Genève Aéroport s'est récemment interrogé sur la question de la taxation, puisque le kérosène traditionnel et le SAF sont actuellement soumis au même régime fiscal en Suisse. Il indique dès lors ne pas être certain que la question douanière constitue l'enjeu principal. Les compagnies aériennes doivent avant tout être en mesure de certifier l'utilisation de SAF pour leurs vols européens. Selon Genève Aéroport, cette certification pourrait être effectuée au niveau des compagnies aériennes plutôt que par les autorités douanières.

Il annonce qu'un projet pilote doit néanmoins être réalisé d'ici à la fin de l'année, en collaboration avec les douanes suisses et françaises ainsi qu'avec les transporteurs de carburant.

Le commissaire (PLR) rappelle que 50% du bénéfice de Genève Aéroport est rétrocédé à l'Etat de Genève, ce qui représente 53 millions de francs cette année. Il demande ensuite où en est le projet Cap 2030 du point de vue de sa temporalité.

M. Lüscher répond que le projet est soumis aux règles des marchés publics. Il indique qu'un certain retard a été pris en raison de plusieurs recours, dont un est toujours pendant. Il précise qu'il s'agit du sixième recours introduit par la même société et que Genève Aéroport agit afin que celui-ci puisse être traité et qu'une solution soit trouvée aussi rapidement que possible.

Il indique qu'en raison de ces recours, le calendrier de réalisation de Cap 2030 a pris un certain retard. Le projet n'en est pas encore au stade de l'autorisation de construire. De manière réaliste, il convient désormais plutôt d'envisager un horizon 2034-2035. Il souligne toutefois que ce projet demeure une priorité du conseil d'administration de Genève Aéroport.

Un commissaire (S) se réjouit des chiffres présentés par Genève Aéroport, qui témoignent selon lui d'une croissance intégrant également des considérations de durabilité. Concernant la sûreté, il demande quelle est la proportion des postes internalisés et externalisés. Il revient ensuite sur les informations parues dans la presse concernant un éventuel rachat d'easyJet. Au regard de la part importante que représente cette compagnie dans l'activité de Genève Aéroport, il demande si cette perspective constitue un risque, une

opportunité ou n'appelle pas de préoccupation particulière. Enfin, s'agissant des principales destinations, il évoque la liaison avec Zurich et demande où en sont les discussions visant à impliquer les CFF afin de réduire le recours à cette liaison comme accès au hub zurichois. Il souhaite savoir si des projets existent pour diminuer le nombre de vols entre Genève et Zurich.

M. de Saussure répond que, concernant la sûreté, environ 40% des activités sont assurées directement par Genève Aéroport et 60% par des sous-traitants. S'agissant des enjeux liés à cette externalisation, il précise que Genève Aéroport dispose de conventions avec ses prestataires et que ceux-ci sont soumis à des CCT. Genève Aéroport veille à leur respect et les concessions contiennent des clauses lui permettant d'intervenir en cas de risque ou de conflit de travail. Il précise toutefois qu'aucune situation de cette nature n'a été rencontrée récemment.

Concernant easyJet, il relève qu'une compagnie représentant environ 45% des parts de marché de Genève Aéroport constitue nécessairement un sujet d'attention. Il indique toutefois qu'il n'existe actuellement pas d'inquiétude particulière. L'éventuel rachat s'inscrit, selon les informations disponibles, dans une perspective de croissance, avec une volonté de développer davantage le chiffre d'affaires et la rentabilité de la compagnie. Genève constitue une base importante et profitable pour easyJet et aucun élément ne laisse penser qu'elle pourrait être négativement affectée par un éventuel rachat. Celui-ci pourrait même conduire à un développement supplémentaire de la base genevoise. Il rappelle néanmoins que l'opération n'est pas encore réalisée. Deux assemblées d'actionnaires doivent se tenir à la fin du mois et une décision concernant le rachat devrait intervenir dans les six prochains mois. Aucun bouleversement imminent n'est donc attendu.

S'agissant de Zurich, il indique que Swiss commercialise déjà des billets intégrant un trajet en train jusqu'à Zurich. Genève Aéroport dispose également d'accords avec les CFF afin de soutenir le transport ferroviaire des passagers romands se rendant à Genève Aéroport. Dans ce cadre, une réduction pouvant atteindre 10 francs sur le prix du billet de train est financée par Genève Aéroport pour chaque passager concerné. Il rappelle ainsi qu'une collaboration entre les CFF et Swiss existe déjà concernant les liaisons vers Zurich. Il relève par ailleurs que seuls 9% des passagers empruntant un vol entre Genève et Zurich ont Zurich comme destination finale.

Un commissaire (Ve) relève que la présentation a principalement mis en avant les aspects positifs de l'activité de Genève Aéroport et souhaite également aborder certains revers de la médaille. Concernant le fret, notamment en lien avec la Chine, il relève que les exportations de produits genevois ont été évoquées et il demande quelles marchandises sont importées

en retour. Il revient ensuite sur l'augmentation des taxes aériennes en Allemagne, qui a entraîné une diminution du nombre de passagers, et il demande pourquoi Genève Aéroport considère cette évolution comme négative. Enfin, il indique avoir entendu que le vol d'Ethiopian Airlines effectuerait une liaison Addis-Abeba–Genève–Lyon et il demande si une telle organisation lui paraît rationnelle.

M. de Saussure répond que Genève Aéroport dispose d'informations sur les volumes de marchandises quittant Genève à destination de la Chine, celles-ci étant gérées par les clients du secteur du fret. En revanche, il ne dispose pas des données permettant de préciser la nature des marchandises arrivant de Chine à Genève.

Concernant l'augmentation des taxes aériennes en Allemagne, il estime qu'il s'agit en partie d'une question de point de vue. La mission de Genève Aéroport consiste à mettre à disposition une infrastructure de qualité afin de répondre à la demande existante. Il reconnaît que plus le prix des billets augmente, plus la demande est susceptible de diminuer et plus d'autres moyens de transport peuvent devenir compétitifs. Genève Aéroport s'intéresse néanmoins à l'évolution comparative du trafic aérien en Europe. Il constate qu'en Allemagne et dans les pays scandinaves, l'augmentation des taxes a eu un impact sur les mouvements de passagers.

Enfin, s'agissant d'Ethiopian Airlines, il indique que certains vols ont effectivement terminé leur rotation à Lyon à quelques occasions, mais que la configuration habituelle concerne plutôt Manchester. L'appareil en provenance d'Addis-Abeba poursuit ainsi sa liaison vers Manchester avant de revenir à Genève. Cette organisation permet d'améliorer le taux de remplissage de l'appareil ainsi que celui du fret. Il précise que Genève Aéroport présente la particularité de pouvoir remplir fortement la partie avant de l'avion. Les passagers embarqués à Manchester permettent probablement de compléter davantage les parties médianes et arrière de l'appareil. Il souligne ainsi que la liaison Lyon–Genève ne constitue pas la règle, la rotation habituelle étant effectuée avec Manchester.

Un commissaire (LC) demande des précisions sur les obstacles rencontrés concernant l'importation de carburants SAF. S'agissant des atterrissages entre 22h et 00h, il comprend qu'une partie d'entre eux résulte de l'accumulation des retards au cours de la journée. Il relève toutefois avoir récemment voyagé depuis le Népal en transitant par Zurich et avoir constaté que certains vols, pourtant programmés et non retardés, décollaient de Zurich après 22h.

M. de Saussure indique que la problématique liée à l'importation de SAF est d'ordre douanier. Elle réside dans la capacité des douanes suisses à vérifier

la teneur en SAF d'un lot de carburant aérien, alors qu'il n'existe pas de possibilité d'échantillonnage tout au long du pipeline et dans les cuves de stockage. Genève Aéroport souhaite surmonter cette difficulté au moyen d'une vérification documentaire permettant de retracer l'expédition de lots de SAF directement injectés dans le pipeline à Fos-sur-Mer. Il estime que cet obstacle résulte principalement d'une méconnaissance de ce mode d'approvisionnement. A Zurich, les approvisionnements en SAF sont effectués par camion ou par wagon, dont l'intégralité du chargement est constituée de SAF, ce qui réduit considérablement la complexité de la vérification.

Concernant les atterrissages après 22h, il précise que 48% des retards sont réactionnaires, c'est-à-dire qu'ils résultent de retards accumulés lors des rotations précédentes. Il reconnaît toutefois que certains avions sont effectivement programmés pour arriver après 22h. Il relève que les arrivées nocturnes reflètent globalement les parts de marché des différentes compagnies présentes à Genève Aéroport. Swiss, Iberia ou encore KLM effectuent ainsi des vols arrivant tardivement à Genève afin de répondre à la demande des passagers.

La présidente précise que les atterrissages sont autorisés jusqu'à minuit.

Un commissaire (Ve) demande si les 3 milliards de francs d'investissements évoqués concernent l'ensemble du projet Cap 2030.

M. de Saussure le confirme et précise que ce montant porte sur l'intégralité du projet.

Ce commissaire (Ve) demande ensuite en quoi consistent concrètement les incitations accordées à easyJet afin de favoriser le renouvellement de sa flotte.

M. de Saussure répond qu'il s'agit d'incitations financières. Dans le calcul des redevances appliquées aux compagnies aériennes, Genève Aéroport prévoit des mécanismes permettant de compenser partiellement le désavantage économique lié à l'affectation d'un avion de nouvelle génération à Genève. Il reprend l'exemple d'un appareil exploité entre Manchester et Genève, pour lequel les économies de carburant sont moins importantes que si le même appareil était utilisé sur une liaison plus longue, telle que Manchester-Porto. Ces incitations prennent donc la forme de montants financiers issus du budget de Genève Aéroport et destinés à encourager les compagnies aériennes à utiliser des appareils de dernière génération à Genève.

Le commissaire (Ve) continue en demandant si les statistiques relatives aux vols de nuit comprennent également les avions privés ou uniquement les avions de ligne.

M. de Saussure répond que les avions d'affaires ne sont pas autorisés à décoller après 22h. Il s'agit d'une décision prise par Genève Aéroport afin de

réduire le nombre de mouvements après cette heure. Les vols privés et les vols d'affaires sont ainsi exclus des décollages nocturnes.

M. Lüscher précise qu'aucune dérogation n'est accordée, à l'exception des vols d'Etat et des vols sanitaires.

La présidente remercie les auditionnés pour la précision de leurs réponses. Profitant de la présence de M. Lüscher, elle lui demande s'il est satisfait du fonctionnement du conseil d'administration.

M. Lüscher répond être très satisfait du conseil d'administration. Il relève que celui-ci prend désormais presque toujours ses décisions à l'unanimité, contrairement à ce qui pouvait être le cas par le passé. Il estime que le conseil a la chance de réunir des personnes issues de sensibilités politiques différentes ainsi que de communes plus ou moins directement concernées par les nuisances sonores de l'aéroport. Chacun peut ainsi faire valoir son point de vue au sein du conseil d'administration.

Il souligne que, lorsqu'une décision est prise, celle-ci est ensuite défendue collectivement, y compris à l'extérieur. Il constate que l'ensemble des membres prennent leur rôle au sein du conseil d'administration très au sérieux. Il estime que le travail au sein du conseil constitue un véritable plaisir et que ses membres en sont satisfaits.

Il ajoute qu'un conseil d'administration qui fonctionne bien a également des effets positifs sur la direction. Il se dit très satisfait du nouveau directeur de Genève Aéroport, qui provient d'un secteur extérieur au monde de l'aviation mais qui s'est rapidement passionné pour ce domaine et pour la plateforme aéroportuaire. Il relève enfin que cette passion pour l'aéroport et l'aviation constitue un élément fédérateur pour les quelque 1000 employés de Genève Aéroport.

Discussion interne

Un commissaire (PLR) relève que la commission a bénéficié d'une présentation d'un rapport de grande qualité, qui répond selon lui aux enjeux auxquels Genève Aéroport est confronté, notamment sur le plan des infrastructures. Il souligne également la prise en compte des enjeux de durabilité et estime que des réponses extrêmement précises ont été apportées, avec un accent mis à la fois sur la qualité des prestations et sur la nécessité de répondre aux défis climatiques. Il considère que les réponses fournies sont convaincantes. Il relève par ailleurs que les propos tenus par le président du conseil d'administration concernant le bon fonctionnement de celui-ci témoignent de la bonne santé de l'institution. Il souhaite dès lors que la commission accepte ce rapport avec la même unanimité.

Un commissaire (UDC) indique que l'UDC approuvera le rapport.

Un commissaire (LC) rejoint les propos d'un commissaire (PLR) et indique que LC votera en faveur du rapport et des comptes. Il souhaite également souligner l'enthousiasme avec lequel la nouvelle présidence et la nouvelle direction ont pris leurs fonctions. Il estime qu'il est agréable de les entendre présenter les activités de Genève Aéroport et il relève la grande précision des réponses apportées aux questions des commissaires.

Un commissaire (S) indique que le parti socialiste votera en faveur du PL. Il relève plusieurs éléments positifs en matière de durabilité, notamment l'évolution du rapport entre le nombre de mouvements et le nombre de passagers. Il constate également les efforts réalisés concernant les vols de nuit. S'agissant de la sûreté de l'aéroport, il relève que le ratio entre les activités internalisées et externalisées tend à se rééquilibrer, ce qu'il considère comme positif. De manière générale, il rappelle que Genève Aéroport constitue un pilier de l'économie genevoise et il estime qu'il convient de se féliciter de la vitalité de cette institution et de son poids dans l'économie cantonale.

Un commissaire (PLR) exprime son accord avec les propos du commissaire (S).

Un commissaire (Ve) salue les efforts entrepris, mais les considère comme encore insuffisants, notamment concernant les vols de nuit. Il relève que, malgré la diminution du nombre de décollages nocturnes, le nombre d'atterrissages n'a pas diminué. Il estime que le pourcentage d'environ 5% des mouvements intervenant après 22h demeure considérable pour les habitants vivant à proximité de l'aéroport. Les nuisances sonores restent ainsi une problématique actuelle et, selon lui, la réduction des vols de nuit demeure insuffisante.

Il reconnaît les retombées économiques positives de Genève Aéroport, mais il estime qu'elles doivent être mises en relation avec les impacts négatifs liés à la proximité de l'aéroport avec la ville, notamment les conséquences sur la santé, dont le coût aurait été chiffré à environ 50 millions de francs. Il réitère que son groupe salue les efforts entrepris, tout en les jugeant insuffisants, raison pour laquelle il refusera le PL.

Un commissaire (LJS) indique qu'il soutiendra le PL. Il relève par ailleurs être satisfait de constater que LC soutient également le texte, malgré la motion demandant une fermeture plus précoce de l'aéroport. Il estime que le rapport démontre que les incitations mises en place par Genève Aéroport ont permis de réaliser d'importants progrès dans la diminution des décollages nocturnes. A ses yeux, soutenir un rapport qui met en évidence ces avancées entre en

contradiction avec le soutien apporté à la motion du LC. Il invite dès lors LC à retirer cette motion.

Le commissaire (LC) indique que cette motion a déjà été votée en plénière, tandis que le commissaire (LJS) précise qu'elle a été renvoyée à la commission, ce que la présidente se propose de vérifier.

Une commissaire (MCG) reconnaît qu'il serait naturellement préférable de ne subir aucune nuisance sonore du trafic aérien, et elle relève que l'exposition de certaines communes au bruit des avions constitue une réalité avec laquelle il faut composer. Elle annonce que son groupe soutiendra le PL et le rapport.

Elle souhaite également souligner les efforts réalisés ainsi que la prise de conscience, par la direction et le conseil d'administration de Genève Aéroport, des plaintes exprimées par les habitants. Elle estime que ceux-ci ont été entendus et que Genève Aéroport entreprend, dans la mesure de ses possibilités, les démarches nécessaires pour réduire les nuisances. Elle rappelle enfin que l'aéroport constitue un poumon de l'économie genevoise.

Votes

1^{er} débat

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 13796 :

Oui : 13 (3 S, 1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC, 1 LC)

Non : 2 (2 Ve)

Abstentions : –

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

La présidente procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule : pas d'opposition, adopté

Article unique : pas d'opposition, adopté

3^e débat

La présidente met aux voix l'ensemble du PL 13796 :

Oui : 13 (3 S, 1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC, 1 LC)

Non : 2 (2 Ve)

Abstentions : –

Le PL 13796 est accepté.

Date de dépôt : 2 octobre 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Pierre Eckert

Récemment, au mois de mars 2026, nous avons déposé une minorité sur le rapport de gestion 2024 de l'Aéroport international de Genève (GA). Les conditions n'ont pas beaucoup évolué depuis, si bien que la lecture de ce rapport sur le PL 13626 est à conseiller. Nous reprenons toutefois une partie de ses arguments tout en les complétant.

Parmi les éléments de l'année 2025 que l'on pourrait qualifier de rassurants, on peut mentionner un léger recul du nombre de mouvements, malgré une croissance du nombre de passagers. Un chiffre juste inférieur à 18 millions a été atteint. L'époque où le PSIA planifiait 25 millions de passagers par année semble de facto bien révolue.

En 2025, le nombre de mouvements a atteint 177 288, soit 486 par jour ou 31 par heure d'ouverture (6h à 22h). Il s'agit d'un trafic important qui impacte lourdement le bilan carbone du canton (31% de ses émissions de gaz à effet de serre) et aussi sa santé publique, en dehors des aspects économiques qui sont l'objet du chapitre suivant.

Impact économique

Genève Aéroport se targue d'un impact économique d'environ 3,3 milliards de francs sur un territoire allant de la Suisse romande à l'Isère¹. Nous n'avons pas la prétention de mettre en cause les méthodes utilisées dans cette étude, mais il nous semble que les effets induits par l'existence de l'aéroport de Genève sont comptés de façon bien large, plus particulièrement pour les effets induits (effets catalytiques dans le rapport). La valeur ajoutée de l'aéroport est par ailleurs souvent comparée à une situation irréaliste où l'aéroport ne proposerait plus aucune liaison, ce qui n'est ni réaliste, ni même souhaité par les milieux critiques du fonctionnement de l'aéroport.

¹ https://www.gva.ch/content/dam/gva-aem/documents/airport/publications/010926_FinalReport_GenevaAirport_INFRAS_french.pdf

Une analyse plus fine aurait pu être effectuée en mesurant de façon ciblée les effets liés à l'existence et à la fréquence de certaines liaisons particulières. Cela représente une étude évidemment plus longue, mais qui aurait été bien plus instructive pour piloter les prestations.

Une mise en regard de cette étude purement économique avec les impacts négatifs en termes de pollution de l'air et de bruit aurait aussi pu être effectuée. Rappelons que ces impacts pèsent pour environ 60 millions de francs par année sur la santé des Genevoises et des Genevois (rapport EIS, évaluation de l'impact sur la santé de 2016). On pourrait aussi y ajouter les impacts économiques négatifs colossaux engendrés par le réchauffement climatique dont l'aéronautique est un important contributeur. Les personnes intéressées peuvent sans autres se référer aux rapports édifiants du GIEC pour avoir une idée sur ces coûts induits.

Une étude économique plus fine aurait certainement conduit à conclure que **l'imposition d'un couvre-feu nocturne entre 22h et 6h impacterait très favorablement les coûts de la santé tout en présentant un impact économique négligeable.**

Des objectifs de réduction des GES non crédibles

Le rapport de Genève Aéroport met l'accent sur les efforts de réduction de son impact environnemental, notamment en matière d'émission de gaz à effet de serre (GES). Les mesures concernant directement la plateforme aéroportuaire représentent certes d'importants investissements. Mais, elles ne correspondent qu'aux scopes 1 et 2 du bilan carbone et **ne comptent de fait que pour 5% des émissions totales.** Le reste est bien entendu engendré par le trafic aérien lui-même. Le rapporteur se répétera peut-être, mais l'aéroport peut bien se couvrir de panneaux photovoltaïques et faire circuler tout son personnel à vélo, l'effet global sur les émissions de GES restera marginal.

Pour ce qui est du scope 3, l'industrie aéronautique mise fortement à moyen terme sur les SAF (sustainable aviation fuel, ou en français carburant durable d'aviation, CDA). Ces carburants, s'ils sont technologiquement faisables, conduiront fatalement à des conflits d'usage avec d'autres besoins du fait de l'énergie colossale nécessaire à faire voler la flotte mondiale d'avions.

Il existe en effet deux types principaux de SAF :

1. Les biocarburants à base de produits végétaux, qui peuvent être des déchets comme de l'huile de cuisson usagée ou des graisses animales. Or le secteur aérien consomme 1,2 milliard de litres de pétrole chaque jour. Même si toute l'huile usagée de la planète était utilisée pour la production de SAF, cela ne suffirait de loin pas. C'est pourquoi on utilise déjà aujourd'hui des

cultures ad hoc dont par exemple l'huile de palme. Il faudrait donc consacrer des surfaces agricoles gigantesques pour produire les biocarburants nécessaires. Non seulement la culture de palme issue de la déforestation présente un bilan carbone très négatif, mais les autres types de culture de végétaux pousseront à des conflits d'usage avec l'alimentation et poseront inévitablement la question de savoir si on veut plutôt **nourrir la population ou faire voler des avions**. Comme illustration, je recommande la lecture de l'article du Courrier du 23 juillet 2026 « Le mirage des biocarburants d'Eni » dans lequel les menaces sur les moyens de subsistance au Congo-Brazzaville sont bien illustrées².

2. Les e-carburants : ce sont des carburants liquides produits synthétiquement avec de l'électricité, si possible renouvelable. L'électrolyse produit de l'hydrogène, qui peut ensuite être combiné avec du dioxyde de carbone (CO₂) ou de l'azote (N₂) pour produire des carburants liquides. Pour en produire suffisamment, il faudrait y consacrer l'équivalent des $\frac{2}{3}$ de l'électricité mondiale produite chaque année ! En clair : il faudrait par exemple **environ 2700 nouveaux réacteurs nucléaires** sur la planète rien que pour faire voler les avions ! L'alternative est d'utiliser de l'électricité photovoltaïque, ce qui conduirait à d'autres conflits d'usage, puisque nous devons utiliser cette énergie pour nos usages domestiques et industriels ainsi que pour la mobilité terrestre.

Soyons clairs : prétendre que les SAF permettront en 2050 de faire voler autant d'avions qu'aujourd'hui de manière écologique est totalement illusoire. Cela ne veut pas dire qu'il faut y renoncer totalement, mais leur développement ne pourra être promu qu'en conjonction avec **une utilisation plus sobre de l'aviation**. Les milieux de l'aviation, relayés par Genève Aéroport, utilisent surtout les SAF comme leurre technologique miracle pour éviter d'envisager toute diminution du trafic aérien.

Une réduction insuffisante du bruit nocturne

Rappelons d'abord qu'en novembre 2019, le peuple acceptait l'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » dont l'objectif était de trouver un équilibre entre les besoins des habitants, de l'économie et de la Genève internationale de disposer d'un aéroport performant, **et la limitation des nuisances** que cette infrastructure située dans la proximité immédiate de la ville fait subir à ses très nombreux riverains.

² <https://lecourrier.ch/2026/07/22/le-mirage-des-biocarburants-deni/>

Les effets néfastes du bruit nocturne sur la santé ont déjà été évoqués plus haut. De plus, selon une étude publiée en 2024, près de 180 000 personnes subiraient des nuisances sonores délétères dans le Grand Genève³. En appliquant les recommandations de l’Organisation mondiale de la santé (OMS) qui préconise de ne pas dépasser 45 dB de jour et 40dB de nuit, on relève qu’un peu plus de 70 municipalités sont touchées, tant du côté suisse que français.

Le système de quotas nocturnes a été mis en œuvre le 1^{er} janvier 2025. **Il ne concerne que les décollages** et autorise quelques dizaines de décollages par an après 22h pour chaque compagnie aérienne. L’introduction de ce système est méritoire, mais il présente passablement de défauts.

Tout d’abord, **il ne concerne pas les atterrissages**, dont l’impact en termes de bruit est loin d’être négligeable. Comme on le voit dans le tableau, le nombre d’atterrissages après 22h continue à augmenter probablement du fait de l’accumulation de retards sur l’ensemble des trop nombreuses rotations planifiées dans une journée.

D’autre part, le système ne fait pas de différence entre la première tranche de 22h à 23h et la tranche suivante de 23h à 0h30 dont les effets sanitaires sont certainement plus néfastes.

En termes de mouvements, les résultats suivants ont été observés :

Périodes		2023	2024	2025
22h-23h	Décollages	1 397	930	683
	Atterrissages	4 831	5 246	5 530
23h-24h	Décollages	373	208	147
	Atterrissages	2 735	3 214	2 842
0h-0h30	Décollages	42	23	33
	Atterrissages	198	234	222

Les décollages après 22h ont certes decru, mais il en reste tout de même plus de deux par soir en moyenne. Les relevés sur les huit premiers mois de 2026, extraits des données ADS-B, laissent d’ailleurs entendre une nouvelle augmentation de l’ordre de 25% des décollages après 22h. Il semble donc que les compagnies aériennes aient intégré les redevances supplémentaires dans leur modèle d’affaires et que l’efficacité de la mesure s’estompe en partie. Il

³ <https://www.tdg.ch/geneve-le-bruit-de-laeroport-plus-envahissant-que-prevu-260444697748>

est plus inquiétant encore de voir que les décollages après minuit ne restent pas si rares que ça !

Numériquement, les atterrissages après 22h restent nombreux et sont même en augmentation, de l'ordre de 23 par soir après 22h et de plus de 8 par soir après 23h.

Le système de quotas, certes incitatif, démontre ses limites. A notre sens, **le résultat est largement insuffisant**. La population riveraine souhaite pouvoir profiter d'un minimum d'heures de sommeil non interrompu par le vacarme d'un atterrissage ou d'un décollage au-dessus de ses têtes. **Nous attendons des mesures plus fortes pour atténuer voire supprimer le bruit nocturne.**

Comme pour les précédents, le rapport de gestion 2025 de l'aéroport embellit largement les aspects environnementaux de son fonctionnement et c'est pour cela que la minorité vous invite à refuser ce projet de loi.