GRAND CONSEIL **Q 4171**
de la République et canton de Genève

Signataire : Julien Nicolet-dit-Félix

Date de dépôt : 23 octobre 2026

Question écrite

Un long-courrier à moitié vide effectue trois fois par semaine l'aller-retour Genève-Lyon, est-ce acceptable ?

Depuis le 2 juillet dernier, la compagnie Ethiopian prolonge trois matins par semaine son vol ET738 Addis-Abeba – Genève sur l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry… et effectue le trajet inverse trois soirs par semaine.

Les deux aéroports se situent à environ 50 miles nautiques l'un de l'autre, ce qui correspond à la distance entre deux aéroports desservant la même ville (London-Gatwick et London-Luton, Paris-Orly et Paris-Beauvais, Istanbul Airport et Istanbul-Sabiha Gökçen, par exemple).

Contrairement aux vols Genève-Manchester, la compagnie ne semble pas mettre en vente de billets Genève-Lyon. C'est ainsi qu'on peut raisonnablement imaginer que la moitié des passagers (sans doute plus) quitte l'appareil à l'escale de Cointrin et que le gigantesque A350-900, prévu pour des vols long-courriers, effectue les quelques dizaines de miles séparant Genève de Lyon à moitié vide.

Sachant que les phases de décollage et d'atterrissage consomment des quantités importantes de carburant, ce vol semble être une aberration écologique majeure. L'intelligence artificielle d'une entreprise genevoise[1] a ainsi estimé à 3000 kg de kérosène la quantité de carburant utilisée pour cette distance[2], soit environ 25 litres par passager[3] pour effectuer ce trajet, tout en

---

1 https://euria.infomaniak.com/

2 La distance parcourue réellement peut varier d'un jour à l'autre en fonction de l'orientation des vents et de la nécessité éventuelle de parcourir un circuit d'attente en cas de trafic aérien surchargé, ce qui implique évidemment une consommation encore supérieure de carburant.

3 Sur une base à 150 passagers, ce qui semble optimiste…

ajoutant (sans que le « prompt » le lui ait demandé) : « En pratique, un A350-900 n'effectue jamais de vol de 50 nm ; cette configuration n'existe pas dans la réalité opérationnelle. ».

Considérant qu'un car de ligne consomme environ 1 litre de diesel par passager aux 100 km, la solution retenue par la compagnie éthiopienne consomme ainsi 20 fois plus de carburant et lui revient, évidemment, nettement plus cher, même en tenant compte de l'absence de taxe sur le kérosène. Il s'agit donc également d'une aberration économique.

A cela s'ajoute que le temps consacré au trajet Lyon-Genève (ou inversement) en avion est, du point de vue du passager, supérieur au temps nécessaire à rallier les deux aéroports par voie routière, puisque la compagnie prévoit un intervalle de 1h45[4] entre les deux atterrissages (respectivement décollages dans le sens inverse), alors qu'il faut compter 1h30 pour un trajet en car.

On assiste donc à un cumul d'aberrations, dans un contexte où la compagnie bénéficie d'une exception pour décoller à des heures extrêmement tardives, car elle exploite un vol long-courrier avec un appareil de la dernière génération, dont le bruit sourd et les vibrations des basses fréquences sont désormais bien connus des résidents de Genthod comme de Vernier, qu'il s'agisse de se faire réveiller par les atterrissages matinaux ou les décollages nocturnes.

Compte tenu de ces éléments, je remercie le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

- ***Quel est le taux d'occupation moyen du tronçon Genève-Lyon et retour des vols ET738 et ET739 entre le 2 juillet et le 30 septembre 2026 ?***
- ***Compte tenu de ce taux d'occupation, quelle est la consommation en carburant, par passager, de ce vol ?***
- ***Le Conseil d'Etat partage-t-il le constat que la mise en place de ce vol contrevient frontalement aux objectifs du Plan climat cantonal 2030[5] (points 2.6.8, 2.7.4 en particulier) ?***

[4] https://corporate.ethiopianairlines.com/Press-release-open-page/ethiopian-airlines-to-launch-a-new-service-to-lyon-france

[5] https://www.ge.ch/document/39691/telecharger

- ***Quand l'AIG[6], respectivement le Conseil d'Etat, a été informé[7] de la volonté d'opérer un vol sur Lyon, quelles ont été ses réactions en vue de dissuader la compagnie d'une pareille aberration et, le cas échéant, pourquoi n'ont-elles pas permis de l'éviter ?***
- ***Compte tenu de la limitation des créneaux (slots) disponibles, quelle autorité (AIG, Conseil d'Etat, OFAC, Slot coordination CH, DETEC, autre ?) est en mesure d'imposer à la compagnie une solution alternative, par exemple une desserte directe de Lyon et Genève en alternance et un service de car permettant aux voyageurs lyonnais ou genevois de rallier l'autre aéroport les jours où le leur n'est pas desservi ?***

[6] La réponse factuellement erronée du directeur général de l'AIG lors de l'audition de la commission de l'économie sur le rapport de gestion de l'AIG est particulièrement intrigante… (https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13796A.pdf, page 11)

[7] L'épisode de l'annonce fantasque d'une liaison Genève-Nîmes a permis à la presse de réaliser que l'AIG a son mot à dire lorsqu'une nouvelle liaison est proposée : https://www.tdg.ch/transport-aerien-un-vol-geneve-nimes-l-aeroport-n-est-pas-au-courant-112913198457