



Date de dépôt : 13 avril 2026

Rapport

de la commission de l'économie chargée d'étudier la proposition de motion de Christina Meissner, Claude Bocquet, Marjorie de Chastonay, Marta Julia Macchiavelli, David Martin, Maria José Quijano Garcia, Yves de Matteis pour une limitation stricte des vols de nuit

Rapport de majorité de Jacques Béné (page 3)

Rapport de première minorité de Pierre Eckert (page 16)

Rapport de seconde minorité de Leonard Ferati (page 19)

Proposition de motion (2918-B)

pour une limitation stricte des vols de nuit

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

que l'exploitant de l'Aéroport international de Genève, à savoir le conseil d'administration, se réserve le droit de limiter ou d'exclure certains types d'aéronefs ou de mouvements ou certains genres de trafic pour des raisons de sécurité ou d'exploitation ou pour des motifs de protection de l'environnement,

invite le Conseil d'Etat

- à intervenir auprès de toutes les autorités compétentes afin d'interdire totalement les mouvements d'aéronefs commerciaux d'affaires et privés à l'aéroport de Genève entre 22 heures et 6 heures, cas d'urgence, vols d'Etat ou humanitaires exceptés ;
- à intervenir afin que le règlement d'exploitation de l'Aéroport international de Genève soit modifié en conséquence.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jacques Béné

La commission de l'économie s'est réunie à trois reprises pour traiter de cette proposition de motion, soit le 8 septembre 2025 et les 12 janvier et 9 février 2026 sous la présidence de M. Vincent Canonica.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Coralie Tschanz et Nicola Martinez.

Qu'ils soient tous remerciés de leur contribution aux travaux de la commission.

Lors de sa séance du 24 janvier 2025, le Grand Conseil a décidé de renvoyer cette motion à la commission de l'économie pour un deuxième traitement dans le but d'entendre la nouvelle direction de l'aéroport.

Le précédent rapport M 2918-A donne plus de détails sur les enjeux liés à cette motion.

Résumé des travaux de la commission

But de la motion

Interdire totalement les vols commerciaux d'affaires et privés entre 22h et 6h (hors urgences, vols d'Etat et humanitaires).

Constat clé

Forte diminution des décollages nocturnes depuis 2022 grâce au système de quotas de bruit ; problématique résiduelle sur les atterrissages tardifs.

Enjeux

Equilibre entre réduction des nuisances sonores et impacts économiques/emplois.

Conclusions

Les mesures actuelles sont jugées efficaces et conformes au cadre fédéral ; une interdiction plus large serait disproportionnée.

Au vote, la motion est refusée par 9 non (MCG, UDC, PLR, LJS) et 5 oui (S, Ve, LC).

Audition de Genève Aéroport, représenté par M. Jean-François de Saussure, directeur général, M^{me} Aline Vaglio, directrice finances et services, et M. Gaël Poget, délégué aux affaires extérieures

Voir annexe.

M. Poget indique que les chiffres pour l'année 2025 viennent d'être établis. Il relève que, **depuis 2018, une diminution annuelle du nombre de mouvements a été observée, entraînant une réduction concomitante du bruit et des émissions**, et il souligne qu'il s'agit d'une tendance de fond. S'agissant de la motion, il rappelle que **le cadre légal est fixé par le droit fédéral, lequel prévoit un couvre-feu complet entre 0h30 et 5h00**. Il précise que **Genève Aéroport n'a pas attendu l'entrée en vigueur du règlement d'exploitation pour interdire les vols entre 5h00 et 6h00 et qu'aucun mouvement commercial n'est autorisé avant 6h00 du matin**, à l'instar de l'aéroport de Zurich. Il explique qu'entre 6h00 et 22h00, l'exploitation correspond au régime normal. **A partir de 22h00, il indique qu'aucun départ n'est planifié à l'horaire (sauf trois vols long-courriers selon les conditions fixées par le PSIA) et que seuls des départs retardés peuvent encore avoir lieu pour des raisons opérationnelles**. Il ajoute qu'au fil des années, les créneaux alloués ont été progressivement réduits.

Concernant les redevances aéronautiques, il explique que les principes applicables sont définis par le droit européen. Il précise que le règlement de Genève Aéroport relatif aux redevances est entièrement public et accessible à tous, et que les marges de manœuvre de l'aéroport en la matière sont limitées.

Il rappelle ensuite le fonctionnement du système de quotas de bruit, déjà présenté lors de précédentes auditions, et indique qu'une augmentation des vols retardés avait été constatée au fil des années, ce qui représentait un enjeu important pour Genève Aéroport. Il explique que **les compagnies ont intérêt à faire décoller leurs vols avant 22h00, faute de quoi les unités de bruit leur coûtent davantage**. Il précise qu'**un nombre déterminé de quotas est attribué et que, en cas de dépassement, les compagnies sont soumises à des taxes**. Il souligne que ce système a incité les compagnies aériennes à adapter leur organisation et que, grâce à une démarche innovante de l'aéroport et aux efforts des compagnies, des progrès significatifs ont pu être réalisés.

Il présente l'évolution des mouvements nocturnes, publiée mensuellement. Il indique qu'en ce qui concerne les décollages, on comptabilisait, **à fin décembre 2022, 1235 décollages entre 22h00 et 22h59, contre 627 en 2025 (fin novembre)**, ce qui démontre une diminution significative. Il précise que le système tient compte des vols retardés et observe qu'**en 2022, plus d'un vol par jour décollait en retard le soir après 23h, alors qu'en 2025, la moyenne**

est d'un vol tous les trois jours, résultat qu'il attribue au système de quotas de bruit.

Il indique que **les décollages après 22h ont diminué de 50% depuis 2022, et de 66% pour ceux intervenant après 23h**. Il relève que les atterrissages après 22h ont également diminué sur la même période. Il précise par ailleurs que la part des appareils de dernière génération atteint 34% en 2025 et est en augmentation régulière. Il souligne que ces appareils permettent une réduction d'environ 40% du bruit, ainsi qu'une diminution de 15% de la consommation de kérosène et des émissions.

Une députée (PLR) demande si les quotas applicables aux atterrissages s'arrêtent à minuit.

M. Poget répond que le système de quotas concerne uniquement les décollages. Il précise que les avions doivent avoir touché le sol au plus tard à 00h29 ; au-delà de cette limite, ils sont contraints d'atterrir sur un autre aéroport en mesure de les accueillir. Il rappelle que le régime de couvre-feu est en vigueur depuis les années 1970 et il souligne que les amendes prévues ont un effet dissuasif.

Un député (Ve) demande, s'agissant des chiffres évoqués relatifs aux vols non planifiés à hauteur de 550 points, s'il s'agit de deux vols par jour.

M. Poget indique que le nombre de décollages retardés (alors que planifiés entre 20h00 et 22h00) se situe généralement entre un et deux par jour.

M^{me} Vaglio précise qu'un quota ne correspond pas à un vol, le dépassement de l'horaire entraînant la déduction de plusieurs points.

Le député (Ve) regrette que les statistiques ne distinguent pas spécifiquement les mouvements compris entre 00h00 et 00h30.

M. Poget indique que ces données sont disponibles sur le site internet de Genève Aéroport. Il rappelle que les mouvements concernés correspondent le plus souvent à des vols militaires, médicaux ou d'urgence. Il précise qu'en 2024, une vingtaine de vols ont été recensés dans cette tranche horaire, dont une part significative relève probablement de vols sanitaires.

Un député (S) relève que, selon le bilan présenté, le nombre d'atterrissages a diminué, mais il s'interroge sur l'écart observé entre les chiffres de 2024 et ceux de 2025, mentionnant notamment 5200 puis 4793 mouvements, et enfin environ 5100 en 2025.

M. Poget répond que les chiffres qu'il a présentés concernaient les décollages. Il explique que, s'agissant des atterrissages, il est fait référence au système de quotas. Il précise enfin que les données 2025 s'arrêtent à fin novembre, car les chiffres de décembre ne sont pas encore disponibles. Les

chiffres de 2024 dans le graphique de droite sont donc arrêtés à novembre. Il souligne que, si l'analyse des décollages est menée depuis 2017, la principale source de préoccupation actuelle concerne désormais les atterrissages. Aujourd'hui, l'attention de Genève Aéroport se porte sur les atterrissages puisque le système de quotas pour les départs retardés semble porter ses fruits.

Le député (S) demande quelles mesures pourraient être envisagées afin d'agir sur les atterrissages tardifs.

M. Poget explique que l'aéroport de Genève se situe en bout de ligne aérienne, ce qui implique un cumul de retards tout au long de la journée. Il rappelle que les statistiques incluent également des arrivées à l'horaire et précise qu'il ne s'agit pas nécessairement de vols easyJet en fin de soirée. Une analyse détaillée va être nécessaire.

M^{me} Vaglio souligne que **le modèle de quotas mis en place est particulièrement innovant et que Genève figure parmi les rares aéroports à appliquer un tel dispositif**. Elle indique que la mise en œuvre de ce système a nécessité un important travail de conviction auprès des compagnies aériennes. Elle relève qu'en 2024, ce dispositif a permis une diminution d'environ 35% des décollages, tous horaires confondus, et qu'en 2025 une nouvelle amélioration a été observée, avec près de 25% de décollages en moins. Elle explique que la problématique des atterrissages est différente, dans la mesure où, si les avions ne reviennent pas à Genève le soir, les compagnies ne peuvent pas opérer les vols du lendemain matin, ce qui peut rendre l'ensemble d'une ligne non rentable. Elle rappelle qu'un avion constitue un actif central pour une compagnie aérienne et que son modèle économique repose sur une utilisation optimale de celui-ci. Dès lors, elle estime qu'agir sur les atterrissages comporte un risque important de conséquences économiques pour les compagnies.

M. Poget précise qu'au-delà des appareils eux-mêmes, chaque compagnie aérienne représente également des emplois, notamment pour les pilotes et les équipages, et il souligne que la suppression de certains avions basés à Genève entraînera la disparition de ces emplois.

M^{me} Vaglio indique qu'il est difficile de chiffrer précisément ces effets collatéraux et relève que la capacité des avions à revenir à Genève en soirée constitue un élément déterminant pour l'exploitation des lignes.

Un député (UDC) s'interroge sur les conséquences éventuelles des futurs accords-cadres avec l'Union européenne et demande si ceux-ci pourraient remettre en cause le système de couvre-feu.

M. Poget répond que la question des accords bilatéraux est effectivement importante. Il rappelle que **la Suisse est alignée à près de 99% sur la**

réglementation européenne en matière de transport aérien, tout en précisant que le droit européen fixe des directives générales mais laisse aux Etats la compétence de déterminer les heures d'ouverture des aéroports.

Un député (PLR) souhaite savoir si le nombre de mouvements a effectivement diminué.

M. Poget répond que le nombre de mouvements (arrivées et départs confondus) a bien diminué. Il précise que les chiffres figurant à la slide 8 de la présentation correspondent à cette évolution. Il rappelle que le système de quotas concerne uniquement les décollages. En comparant les mouvements totaux, il explique qu'une diminution globale est constatée, principalement en raison de la baisse significative des départs. Il souligne que ce dispositif a été conçu spécifiquement pour les décollages, la problématique des arrivées étant différente. Il ajoute que les retards de départ s'expliquent notamment par des conditions climatiques défavorables ainsi que par un manque de personnel au sein des services de contrôle aérien en France, en Allemagne et en Italie notamment.

Le député (PLR) demande quelle est la différence en matière de bruit entre un décollage et un atterrissage.

M. Poget explique que le système de quotas et d'évaluation du bruit est calculé selon des critères plutôt mathématiques, en fonction du type d'aéronef et des niveaux sonores générés.

M. de Saussure précise que le décollage génère davantage de bruit à proximité immédiate de l'aéroport, tandis que l'atterrissage est plus bruyant à une plus grande distance de celui-ci. Il rappelle que **Genève Aéroport ne valide pas les créneaux aériens, cette compétence relevant de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)**. Il indique être serein quant à l'évolution future du trafic et affirme que le nombre de mouvements ne devrait pas augmenter dans les prochaines années. Il souligne enfin que l'attribution des créneaux échappe entièrement à la maîtrise de l'aéroport.

M. Poget ajoute que **les avions de dernière génération sont nettement moins bruyants que les modèles plus anciens**.

Un député (PLR) s'enquiert des relations entretenues avec les services de contrôle aérien européens.

M. Poget répond que Genève Aéroport collabore avec les instances européennes et illustre son propos en indiquant qu'un vol Genève–Nice pourrait théoriquement être effectué en 25 minutes. Il explique toutefois que la présence des zones militaires notamment impose désormais des détours, allongeant les temps de vol.

Discussion et vote

Une députée (MCG) indique que la position du MCG reste inchangée par rapport aux différents textes déposés ces dernières années et qu'elle s'opposera en conséquence à cette motion. Elle estime que l'aéroport fait le nécessaire et que les vols actuellement opérés sont indispensables à la Genève internationale, à l'économie genevoise, à l'aéroport lui-même et qu'ils sont appropriés au contexte cantonal.

Un député (Ve) exprime son scepticisme quant à l'importance, pour la Genève internationale, d'un vol arrivant à 23h50 en provenance de Porto. Il relève qu'il existe certes un système de quotas, mais que celui-ci ne s'applique qu'aux décollages. Il constate que de nombreux atterrissages ont encore lieu à 23h00 ou à minuit, et que certains décollages interviennent même après 00h00. Il estime qu'il n'est pas soutenable de poursuivre dans cette direction et confirme, pour ces raisons, que son groupe soutiendra la motion.

Un député (LC) constate que des efforts significatifs ont été réalisés en matière de décollages et que les résultats sont impressionnants sur ce point. Il relève toutefois que, dans le même temps, les atterrissages ont augmenté de 50%. Il considère que, si l'aéroport a fourni des efforts, il peut encore faire mieux et il indique qu'il soutiendra la motion.

Un député (PLR) rappelle que cette motion date de mars 2023 et qu'à la suite de l'intervention du directeur général de l'aéroport dans la presse, elle a été renvoyée en commission. Il estime que la logique reste inchangée et que certains groupes cherchent à supprimer un modèle d'affaires pour imposer un modèle de société, ce qui n'est pas l'objectif poursuivi. Il souligne que chacun est conscient du rôle crucial de l'aéroport, lequel s'inscrit dans un modèle d'affaires propre à l'aéroport de Genève. Il avertit que, si ce modèle est entravé, certaines compagnies iront s'implanter ailleurs, leur modèle économique reposant sur un nombre élevé de rotations quotidiennes. Il explique que, si easyJet opère des vols vers Porto, c'est principalement en raison d'une forte demande de voyageurs au départ de Genève vers cette destination, davantage orientée vers le tourisme que vers les affaires, contrairement à Londres. Il estime qu'il n'est pas possible d'imposer un modèle économique en fonction des destinations, comme l'a expliqué l'aéroport, lequel doit répondre à la demande. Il ajoute que le report de vols easyJet vers Lyon, plutôt que Genève, n'améliorerait pas l'impact environnemental. Il conclut en confirmant son opposition à la motion.

Un député (S) indique que, pour le groupe socialiste, les efforts entrepris ont bien été entendus et doivent être soulignés. Il relève que les propos du groupe LC en particulier concernant les atterrissages, rendent son groupe

sensible à cette problématique. Pour ces raisons, le groupe socialiste accepte la motion.

Un député (UDC) indique qu'il n'y a pas de changement majeur de position. Il estime que la motion ne cible ni le bon objectif ni la bonne catégorie d'exploitants. Il considère que, pour la Genève internationale et pour l'économie, il serait préférable de développer l'aviation d'affaires privée plutôt que de maintenir des vols charters qui alimentent principalement le trafic vers les stations de ski françaises, lesquelles représentent environ 50% de l'activité de l'aéroport et génèrent les nuisances les plus importantes pour les riverains. Il précise que l'aviation d'affaires peut être acceptée, avec quelques dérogations. Pour ces raisons, le groupe maintient son refus de la motion.

Un député (LJS) indique que la position reste inchangée et que le groupe refuse également la motion. Il rappelle, en écho aux propos du PLR, que l'ensemble de ce cadre est prévu par le droit fédéral et que le canton se limite à appliquer les dispositions arrêtées par la Confédération. Il souligne que toute restriction supplémentaire entrerait en contradiction avec le droit fédéral. Il rappelle enfin que l'aéroport est l'un des plus grands employeurs du canton, que plus de 200 entreprises en dépendent et que remettre en cause le modèle économique, notamment celui d'easyJet, entraînerait des pertes d'emplois importantes et mettrait en difficulté de nombreuses entreprises. Il conclut que le groupe votera contre la motion.

Vote

Vote sur la M 2918 :

Oui :	5 (2 S, 2 Ve, 1 LC)
Non :	9 (2 MCG, 1 LJS, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	–

La M 2918 est refusée.

Catégorie de débat préavisée : II (30 min)

Conclusions

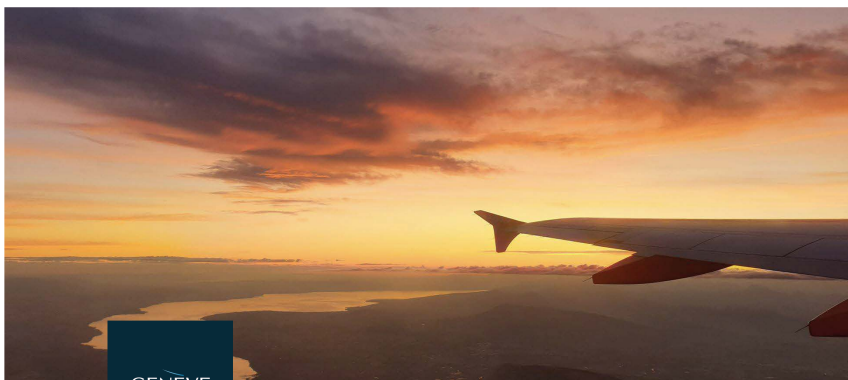
La majorité de la commission confirme sa première position. Elle est consciente du rôle crucial de l'aéroport international de Genève pour la prospérité de notre canton. Elle est également consciente des nuisances que l'exploitation de l'aéroport représente pour les riverains.

Elle salue les efforts fournis par la direction de l'aéroport pour diminuer ces nuisances, notamment en réduisant les créneaux horaires disponibles pour

les vols, en introduisant des quotas et en incitant les vols avec des appareils de dernière génération, faisant moins de bruit et consommant moins de carburant.

Ces mesures visent à trouver un équilibre entre les avantages économiques et sociaux de l'aéroport et les préoccupations légitimes des riverains en matière de bruit et d'environnement.

La majorité de la commission vous invite donc, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser cette proposition de motion.



Audition commission de l'économie

Jean-François de Saussure, Directeur général, Genève Aéroport

lundi 12 janvier 2026

Bilan 2025 (chiffres confidentiels jusqu'au 15 janvier)



■ Mouvements

177'288 soit **-1.02%** par rapport à 2024

■ Passagers

17'848'373 soit **+0.29%** par rapport à 2024

Décorrélaiton régulière et constante depuis 2018 entre le nombre de mouvements et le nombre de passagers

Heures d'ouverture (droit fédéral et règlement d'exploitation)



- Droit fédéral (**les heures d'exploitation sont exclusivement de la compétence de la Confédération**)
 - Couvre-feu entre 00h30 et 05h00
 - Décollages et atterrissages de vols non commerciaux interdits entre 22h et 6h
 - Décollages et atterrissages de vols commerciaux (= vols dits « à l'horaire » tels ceux d'air france, swiss, etc.) sur les aéroports nationaux (GVA/ZRH) sont restreints entre 22h et 6h
 - Les **décollages** sont **autorisés entre 22h et 24h** (seulement les avions aux meilleures performances acoustiques sont autorisés), et **interdits entre 24h et 6h**
 - Les **atterrissages** sont **autorisés entre 22h et 24h**, et **interdits entre 24h et 5h**
- A noter qu'en cas de circonstances exceptionnelles et imprévues, des exceptions au régime décrit ci-avant sont possibles (p. ex. médical, urgence, problème technique)
- Depuis 2017, **Genève Aéroport**
 - **n'octroie pas de créneaux pour décollages à l'horaire après 22h** (sauf 3 vols long-courriers par semaine avec des appareils de dernière génération)
 - **a réduit de 32% les créneaux alloués entre 22h et 24h**
 - **interdit les mouvements durant la tranche 5h – 5h59** (fiche PSIA)

© Genève Aéroport

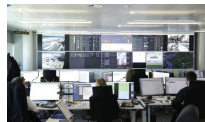


3

Modèle opérationnel de l'aéroport



- Les **atterrissages après 22h** permettent
 - de **revenir des hubs**, comme Zürich (ou Paris, Munich, Madrid), en arrivant avec les derniers vols intercontinentaux qui atterrissent en fin de journée/ début de soirée
 - de revenir en soirée de villes européennes (connectivité)
- Les atterrissages après 22h permettent aux compagnies de rentrer avec leurs avions à Genève en effectuant assez de vols (rotations) durant la journée, et d'être disponibles pour les premiers départs entre 6h et 8h
- La **grande majorité** des mouvements après 22h sont **des décollages qui sont le fait d'appareils qui ont pris du retard au cours de la journée pour des raisons opérationnelles** (qui sont souvent le fait d'événements sur lesquels ni GA ni les compagnies aériennes n'ont une quelconque influence (p. ex. manque de personnel prestataires du contrôle aérien, congestion des infrastructures, restrictions de l'espace aérien en raison d'activités militaires, comportement des passagers, etc.)



© Genève Aéroport

4

Taxes (seulement liées à l'avion)



Taxe atterrissage

Taxe bruit

Autres taxes

LANDING CHARGE	
MTOW	PER LANDING (COMMERCIAL AND NON-COMMERCIAL FLIGHT)
1 100K	CHF 12.25
2 100K	CHF 23.10
3 100K	CHF 32.35
4 100K	CHF 38.60
5 100K	CHF 44.05
6 100K	CHF 48.45
7 to 25 100K	CHF 9.15 PER 10K
27 to 30 100K	CHF 240.30
31 to 50 100K	CHF 7.85 PER 10K
OVER 50 100K	CHF 397.00 + CHF 9.15 PER ADDITIONAL 10K

NOISE CHARGE	
AMOUNT/ NOISE CLASS	PER LANDING
CLASS I	CHF 4 400.-
CLASS II	CHF 880.-
CLASS III	CHF 220.-
CLASS IV	CHF 40.-
CLASS V	CHF 10.-

For take-off between 2100 (2000) and 0459 (0359) an additional noise charge is applied. The additional noise charge is modulated according to noise class and take-off time.

The additional noise charge rates are as follows:

AMOUNT/ NOISE CLASS	PER TAKE-OFF BETWEEN							
	22:00-22:29 LOCAL TIME	22:30-22:59 LOCAL TIME	23:00-23:29 LOCAL TIME	23:30-23:59 LOCAL TIME	00:00-05:59 LOCAL TIME			
CLASS I	CHF 1 500.-	CHF 2 000.-	CHF 3 000.-	CHF 6 000.-	CHF 18 000.-			
CLASS II	CHF 500.-	CHF 1 000.-	CHF 1 500.-	CHF 3 000.-	CHF 9 000.-			
CLASS III	CHF 200.-	CHF 400.-	CHF 600.-	CHF 1 200.-	CHF 4 000.-			
CLASS IV	CHF 100.-	CHF 200.-	CHF 400.-	CHF 800.-	CHF 2 000.-			
CLASS V	CHF 50.-	CHF 100.-	CHF 200.-	CHF 400.-	CHF 1 000.-			

- Passenger
- PMR
- Sécurité
- Stationnement
- Émissions
- Fret
- Programme insonorisation

[https://www.gva.ch/en/Site/Professionnels/prestations-aeronautiques/Tarifs-et-redevances-aeriennes-\(1\)/tarifs-redevances-aeriennes](https://www.gva.ch/en/Site/Professionnels/prestations-aeronautiques/Tarifs-et-redevances-aeriennes-(1)/tarifs-redevances-aeriennes)

© Genève Aéroport

5

Système de quotas (depuis le 1er janvier 2025)



- **Quotas attribués à toutes les compagnies qui ont des vols planifiés entre 20h et 21h59** en fonction
 - Du nombre de vols planifiés durant cette période
 - Du type d'avion (pour un appareil dernière génération, pondération appliquée, 4x moins de quotas utilisés)
 - De la certification bruit des appareils selon les dispositions internationales de l'OACI
- Les compagnies peuvent utiliser les quotas attribués lors des vols opérés après 22h ou renoncer à opérer
- A l'épuisement des quotas, la compagnie aérienne doit s'acquitter des **surtaxes suivantes**

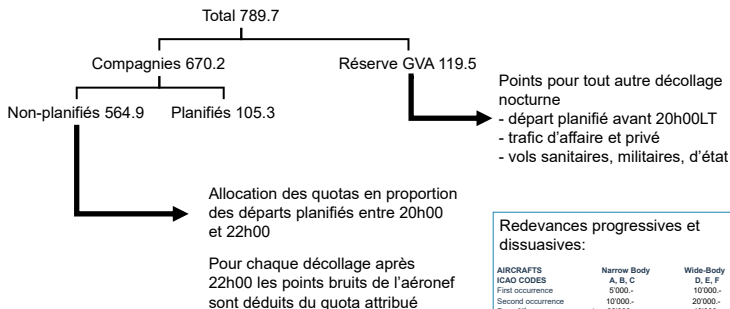
Over-quota noise charge	first occurrence	second occurrence	from third occurrence*
Narrow body aircraft	CHF 5,000	CHF 10,000	CHF 20,000
Wide body aircraft	CHF 10,000	CHF 20,000	CHF 40,000

- **Effet dissuasif certain** → rentabilité du vol marginale voire inexistante → vol non opéré ou modification planification pour saison suivante
- **Mesure testée en 2024** et formellement d'application dès le 1er janvier 2025
- En retirant l'effet suspensif à cette mesure, le Tribunal administratif fédéral soutient la mesure (sans égal en Europe)
- Des explications détaillées ont été données à la CCAEPA (commission officielle du Conseil d'Etat)

© Genève Aéroport

6

Diffusion des points – redevances en cas de dépassement



© Genève Aéroport

7

Évolution des mouvements nocturnes



Année 2023

Année 2024

Année 2025

Situation au cumul à fin décembre 2023

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2023	2022	VAR.	VAR. %
Atterrissages	4931	4920	+11	+0.2%
Décollages	1397	1235	+162	+13.1%
22:00 - 22:59	6'228	6'055	+173	+2.9%
Atterrissages	2735	2522	+213	+8.4%
Décollages	373	411	-38	-9.2%
23:00 - 23:59	3'108	2'933	+175	+6.0%

Situation au cumul à fin décembre 2024

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2024	2023	VAR.	VAR. %
Atterrissages	5246	4931	+315	+6.4%
Décollages	930	1397	-467	-33.4%
22:00 - 22:59	6'176	6'228	-52	-0.8%
Atterrissages	3214	2735	+479	+17.5%
Décollages	208	373	-165	-44.2%
23:00 - 23:59	3'422	3'108	+314	+10.1%

Situation au cumul à fin novembre 2025

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2025	2024	VAR.	VAR. %
Atterrissages	6715	4793	+1922	+40.1%
Décollages	627	846	-219	-25.9%
22:00 - 22:59	6'742	5'639	+1103	+19.6%
Atterrissages	2'958	3'032	-74	-2.4%
Décollages	139	189	-50	-26.5%
23:00 - 23:59	2'795	3'221	-426	-13.2%

© Genève Aéroport

8

Bilan



- Les **décollages** après 22h ont **diminué** de 50% (66% après 23h) depuis 2022
- Les **atterrissages** après 22h ont **diminué** (stables après 23h) depuis 2022
- Pourcentage des **appareils de dernière génération** (34% en 2025) **en augmentation régulière**
 - 40% de bruit en moins
 - 15% de consommation de kérosène
 - 15% d'émissions en moins

Date de dépôt : 15 avril 2026

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Pierre Eckert

Le sujet d'un couvre-feu nocturne ressurgit régulièrement dans l'enceinte de ce parlement. La présente motion a déjà reçu un premier traitement en commission, mais y a été retournée avec l'objectif de recevoir l'avis du nouveau directeur de l'aéroport, en l'occurrence M. Rufenacht. Le taux de rotation du poste de directeur est toutefois tellement élevé que nous avons finalement entendu son successeur, M. de Saussure, qui a pu nous éclairer sur le bilan du bruit de l'année 2025.

Le bruit nocturne coûte cher en termes de santé

Le premier rapport de minorité¹ sur cet objet édité par l'excellent député Nicolet-dit-Felix conserve toute son actualité et nous prions le lecteur et la lectrice de s'y référer si nécessaire. Nous en extrairons toutefois quelques éléments en introduction. Puis nous les compléterons avec des considérations concernant le système de quotas nocturnes glanées lors de la nouvelle audition.

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, de la Genève internationale de disposer d'un aéroport performant, et la limitation des nuisances que cette infrastructure située dans l'immédiate proximité de la ville fait subir à ses très nombreux riverains.

Les effets délétères du bruit nocturne sur la santé ont déjà été détaillés dans le rapport de minorité mentionné plus haut. Plus spécifiquement pour Genève, les impacts en termes de coûts sur la santé ont été évalués dans l'étude EIS de 2016². De fait, **les coûts sont d'environ 60 millions de francs par année**, soit à cause de la charge de bruit, soit à cause de la pollution atmosphérique. Une

¹ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02918A.pdf>

² https://atcr-aig.com/wp-content/uploads/2020/05/2016-oct_EIS_GA_RAPPORT-FINAL.pdf

bonne partie de ces coûts est due au bruit issu des mouvements aériens nocturnes.

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 40 dB de nuit, on relève qu'un peu plus de 70 municipalités sont touchées, tant du côté suisse que français.

Le système de quotas

Le système de quotas nocturnes testé en 2024 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 (le nombre autorisé varie d'une compagnie à l'autre, dépendant du nombre planifié de décollages entre 20h et 22h). Une fois ce quota atteint, une redevance spécifique supplémentaire est appliquée. Pour un avion monocouloir, elle atteint 5000 francs au premier dépassement, 10 000 au deuxième et 20 000 à partir du troisième. Pour un avion bicouloir, elle s'élève à 10 000 francs au premier dépassement, 20 000 au deuxième et 40 000 à partir du troisième.

L'introduction de ce système est méritoire, mais il présente passablement de défauts. Premièrement, **il ne concerne pas les atterrissages**, dont l'impact en termes de bruit est loin d'être négligeable. Deuxièmement, il part du principe que, jusqu'à l'atteinte du quota, il est tout à fait normal d'admettre des décollages après 22h. Et, troisièmement, il 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 élevés.

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

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

Les décollages après 22h ont certes décru, mais il en reste tout de même plus de deux par soir en moyenne. De plus, les décollages après minuit ne sont pas si rares que ça ! 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. A notre sens, et même si la direction de l'aéroport s'en réjouit, **ce résultat est insuffisant**. La qualité du sommeil ne se mesure pas en nombre de mouvements d'avions : qu'il y ait deux ou un seul décollage autour de 23h, le résultat est le même : le sommeil est brisé. D'autre part, les atterrissages ne sont pas vraiment moins bruyants et impactent une large zone sous la trajectoire d'approche de la piste de l'aéroport.

Le modèle d'affaires n'est pas mis en danger

La majorité va certainement peindre le diable sur la muraille en brandissant la délocalisation de certaines compagnies aériennes. Nous estimons que cette menace est injustifiée. Une interdiction totale des vols entre 22h et 6h conduira certes à arrêter de planifier des atterrissages aussi tard que 21h59 et à réintroduire quelques marges dans les durées de rotation qui sont souvent ridiculement faibles, de l'ordre de la demi-heure, et ne permettent donc pas d'absorber le moindre délai dans une série de vols, que l'origine soit météorologique ou opérationnelle. Cette façon de faire diminuera éventuellement les recettes, mais également les coûts d'exploitation. Seuls les coûts fixes resteront constants et conduiront à la limite à une légère hausse du prix des billets, mais certainement moins que la hausse du prix du carburant. Non, le modèle économique dont certaines compagnies se prévalent n'est pas mis en danger. Et cela d'autant moins que le modèle général qui a cours à l'aéroport relève largement d'une offre qui induit la demande.

A l'aéroport de Genève et malgré l'introduction de quotas, il reste **5,37% de mouvements entre 22h et 6h**. On est donc encore très loin du compte pour assurer un repos réparateur aux 180 000 personnes touchées par le bruit aéroportuaire. Plusieurs aéroports urbains ont d'ores et déjà franchi le pas d'un couvre-feu nocturne. C'est par exemple le cas à l'aéroport de Zurich pourtant soumis aux mêmes règles fédérales. Toutes les communes touchées s'étendant de Chancy à Hermance, et quelle que soit leur majorité politique, soutiennent une limitation drastique des vols nocturnes. Il suffirait d'une volonté politique cantonale forte pour sauvegarder la santé de leur population.

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite une fois de plus à accepter la motion 2918.

Date de dépôt : 20 avril 2026

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Leonard Ferati

La majorité de la commission reconnaît elle-même l'existence de nuisances importantes liées à l'exploitation de l'aéroport, tout en considérant que les mesures actuelles suffisent à en limiter les effets. La minorité ne partage pas cette conclusion.

La motion 2918 ne vise pas à remettre en cause le rôle de l'aéroport de Genève, mais à corriger un déséquilibre persistant entre les intérêts économiques et la protection des populations exposées.

Une réalité objectivée lors des auditions

Les travaux de commission ont permis d'établir plusieurs constats clairs.

Premièrement, les vols après 22h existent bel et bien, même s'ils ne sont pas planifiés en tant que tels. Ils résultent en grande partie de retards accumulés au cours de la journée, liés à l'organisation des rotations et aux contraintes du trafic aérien. Cela signifie que ces nuisances ne relèvent pas uniquement de nécessités incompressibles, mais aussi de choix organisationnels.

Deuxièmement, bien que leur proportion soit limitée, ces vols ont un impact particulièrement élevé. Comme cela a été relevé en commission, un seul décollage nocturne suffit à perturber le sommeil des riverains. La question ne peut donc pas être traitée uniquement en termes quantitatifs.

Troisièmement, l'aéroport lui-même reconnaît la nécessité de réduire ces nuisances, notamment à travers la mise en place de quotas et d'incitations financières pour limiter les décollages tardifs. La minorité constate cependant que ces instruments restent partiels et ne garantissent pas une protection suffisante.

Un cadre légal contraignant, mais non figé

Il a été rappelé que le cadre fixé par la Confédération, notamment à travers le PSIA et l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, limite la marge de

manœuvre cantonale. Toutefois, ce même cadre prévoit déjà des adaptations, comme le renoncement volontaire à l'exploitation de la tranche horaire 5h-6h.

Ce précédent montre que des évolutions sont possibles, dès lors qu'une volonté politique claire est exprimée. La motion s'inscrit précisément dans cette logique : elle ne prétend pas modifier unilatéralement le droit fédéral, mais invite le Conseil d'Etat à intervenir auprès des autorités compétentes.

Une question d'arbitrage entre intérêts collectifs

La majorité met en avant le rôle économique de l'aéroport, notamment pour la Genève internationale et les finances publiques. Ces éléments ne sont pas contestés.

Cependant, les auditions ont également montré que les vols nocturnes représentent une part marginale de l'activité, estimée à environ 5% des mouvements. Dès lors, la question centrale devient celle de l'arbitrage : peut-on justifier des nuisances significatives pour la population au regard d'un bénéfice économique limité ?

La minorité considère que la réponse est non

En outre, une part importante de ces mouvements est liée à des modèles d'exploitation intensifs, notamment dans le segment des compagnies à bas coûts, dont la logique repose sur la maximisation des rotations. Il ne s'agit pas ici de stigmatiser ces acteurs, mais de rappeler que l'organisation du trafic aérien n'est pas neutre et qu'elle doit être encadrée lorsqu'elle génère des externalités négatives importantes.

Une régulation progressive et proportionnée

La motion ne propose pas une fermeture totale et immédiate de l'aéroport, mais une limitation des mouvements nocturnes, avec des exceptions clairement définies (urgences, vols d'Etat, situations particulières).

Elle s'inscrit ainsi dans une approche graduelle, cohérente avec les objectifs climatiques et de santé publique du canton, tout en laissant le temps aux acteurs concernés de s'adapter.

Par ailleurs, les débats ont mis en évidence le potentiel de report vers d'autres modes de transport, en particulier ferroviaires, pour certaines destinations européennes. Une telle évolution ne peut se faire sans impulsion politique.

Conclusion

La minorité considère que la situation actuelle repose sur un compromis insuffisant, dans lequel les efforts demandés aux riverains restent disproportionnés par rapport aux bénéfices collectifs réels.

La motion 2918 propose une adaptation mesurée, fondée sur des constats établis en commission, respectueuse du cadre légal existant et compatible avec le maintien des fonctions essentielles de l'aéroport.

Elle constitue une première étape vers un modèle plus équilibré, conciliant activité économique, santé publique et qualité de vie.

Pour ces raisons, la minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à soutenir cette proposition de motion.