



Date de dépôt : 5 mars 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 2024**

Rapport de majorité de Ana Roch (page 3)

Rapport de minorité de Pierre Eckert (page 11)

Projet de loi (13626-A)

approuvant le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2024

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 l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 ;
vu l'article 964a du code des obligations, du 30 mars 1911 ;
vu les rapports annuels de gestion et de durabilité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2024 ;
vu les décisions du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 11 mars 2024,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2024 est approuvé.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Ana Roch

La commission de l'économie a étudié le PL 13626 lors des séances des 12 et 26 janvier 2026.

Séance du 12 janvier 2026

Audition de l'AIG

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

M. de Saussure remercie de l'accueil et précise qu'il est largement épaulé pour sa première présence devant la commission. Il explique que M. Poget présentera plus en détail certains volets spécifiques. Il indique avoir pris ses fonctions le 1^{er} novembre 2025, en pleine haute saison, celle-ci s'étendant de mi-décembre à mars. Il relève que les chiffres étaient négatifs pour l'AIG jusqu'à fin novembre, mais qu'une hausse de 5,6% enregistrée en décembre a permis de rattraper le reste de l'année. Il souligne que cette évolution démontre l'importance de l'aéroport pour la collectivité, notamment en matière de tourisme. Il ajoute que la baisse du nombre de mouvements devrait probablement se confirmer en 2026, principalement en raison de la diminution des budgets des organisations internationales.

Il indique que le nouveau système Entry/Exit System est entré en vigueur depuis octobre 2025 pour l'ensemble des Etats Schengen et que cela implique la prise des empreintes et de la photo des voyageurs titulaires d'un passeport d'un Etat tiers (non UE, EEE, Suisse). Il indique également que le nouveau système ETA est désormais en vigueur pour le Royaume-Uni et que les voyageurs doivent s'acquitter d'un montant de 18 livres sterling pour pouvoir entrer sur le territoire britannique. Il relève qu'un samedi particulièrement difficile a été observé le 6 décembre 2025, avec un afflux important de passagers à l'aéroport de Genève et des files d'attente pouvant atteindre deux heures. Il précise que des ressources supplémentaires ont depuis été mobilisées pour faire face aux week-ends très fréquentés de la fin du mois de décembre. Il ajoute que le contrôle automatisé des passagers en provenance de l'espace Schengen n'est pas encore opérationnel à 100%, mais que, lorsque les

passagers sont déjà enregistrés dans le système, les contrôles s'effectuent de manière nettement plus rapide.

Il présente ensuite les principaux éléments du rapport de gestion 2024. Il indique que le bénéfice avant rétrocessions s'élève à 110,4 millions de francs, rappelant que 50% des bénéfices sont rétrocédés à l'Etat de Genève. Il précise que les investissements ont atteint 90,1 millions de francs et qu'ils devraient augmenter sensiblement dans le cadre du projet CAP 2030 ainsi que pour la transformation et la rénovation du terminal principal. Il mentionne que la part des mouvements d'avions les moins bruyants atteint 31,85%. Il relève qu'en 2024, l'aéroport a desservi 146 destinations et accueilli 17 796 333 passagers. Il indique que 5,52% des vols ont lieu entre 22h00 et 6h00. Il ajoute que l'aéroport compte 55 compagnies aériennes de ligne, 1006,1 équivalents plein temps (hors apprentis) et 92 615 tonnes de fret.

S'agissant des principaux indicateurs financiers, il précise que le taux d'endettement s'établit à 2,3 fois et que le cash-flow d'investissement atteint 90,1 millions de francs. Il souligne que l'AIG ne bénéficie pas de conditions de financement privilégiées, se finançant entièrement sur le marché des capitaux, tout en rétrocédant une part de ses bénéfices à l'Etat de Genève. Concernant la répartition des produits, il indique que les revenus aéronautiques représentent environ 65%, contre 35,6% pour les revenus non aéronautiques, dont 18,9% issus des redevances commerciales, notamment en lien avec la mobilité douce. Il rappelle que le volume de passagers et de mouvements est désormais proche de celui de 2019, avec 17 796 333 passagers et 179 107 mouvements d'avions. S'agissant de la répartition des mouvements par classe de bruit, il précise que 31,85% relèvent de la classe 5, même si la majorité des mouvements concerne encore les avions de classe 4. Il indique enfin que l'évolution récente dépend fortement du renouvellement des flottes, lequel est soumis à des délais importants en raison des contraintes rencontrées par l'ensemble des constructeurs et fournisseurs d'aéronefs.

M. de Saussure indique que l'introduction du système de quotas bruit au 1^{er} janvier 2025 a permis une réduction de 36,2% des décollages en retard après 22h00. Il précise qu'actuellement aucun créneau n'est alloué après 21h40 (DEP).

Concernant les parts de marché par compagnie, il relève qu'easyJet représente 46% des mouvements, tandis que Swiss en représente 12,42%. Il indique que Londres demeure la principale destination, suivie de Porto et Lisbonne. Il souligne que la liaison Swiss vers New York est très rentable pour la compagnie. Il mentionne également l'importance des destinations long-courriers vers le Moyen-Orient, notamment en classe affaires et en première, ainsi que vers Shanghai et Beijing. Il relève enfin que la liaison Ethiopian

Airlines est particulièrement importante pour les organisations internationales basées à Genève.

S'agissant des faits marquants de l'année 2024, il mentionne : la mise en place d'un nouveau conseil d'administration pour la législature 2024-2029 ; la nomination d'un nouveau directeur général ; l'adoption d'un nouveau règlement relatif aux augmentations salariales, actuellement en cours de négociation dans le cadre d'une future convention collective de travail ; l'élaboration d'une stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre, incluant des projets d'innovation visant à encourager les compagnies aériennes à réduire leurs émissions ; la finalisation du projet BLC, avec la mise en place d'un nouveau système logistique pour le traitement des bagages, améliorant significativement leur gestion ; l'état d'avancement du projet CAP 2030, actuellement en attente de la résolution d'un recours déposé par une entreprise non retenue, dont le traitement devrait intervenir dans un délai de six à douze mois. Il conclut en indiquant qu'un code QR permet d'accéder à une présentation du projet du futur terminal de l'aéroport de Genève.

Un commissaire (Ve) indique que la question du scope 3 a été évoquée. Il rappelle que le plan climat cantonal comporte à terme 190 indicateurs, dont un seul apparaît en rouge vif, à savoir celui relatif à l'aéroport. Il souligne que les émissions frôlent le seuil d'un million de tonnes par année et que, selon les objectifs du plan climat, elles devraient être divisées par deux d'ici quatre ans. Il demande s'il est réaliste d'atteindre cet objectif uniquement au moyen de solutions écologiques ou s'il conviendrait d'envisager d'autres modes d'intervention. Il s'interroge également sur le modèle d'affaires de l'aéroport et demande s'il diffère de celui d'autres aéroports comparables, qui poursuivent eux aussi des objectifs de réduction très ambitieux. Il relève qu'un retour aux niveaux d'émissions de 2005 est visé tout en maintenant une activité commerciale et il demande si la diminution des émissions de CO₂ est compatible avec le modèle économique de l'AIG. Enfin, il demande si une estimation existe quant au poids de la Genève internationale dans le volume global du trafic et s'interroge sur les facteurs déterminants dans la composition du trafic passagers.

M. de Saussure répond que la réduction des émissions prévue dans le cadre du plan climat ne repose pas uniquement sur les scopes 1 et 2, mais également sur le scope 3. Il précise que cette diminution résultera d'une combinaison de mesures, notamment le recours accru aux énergies renouvelables. Il indique que l'aéroport de Genève souhaite s'inscrire activement dans cette dynamique et mentionne sa participation à un forum dédié, qui sera renouvelé en mai 2026, afin de contribuer aux réflexions et aux actions en la matière. Il rappelle qu'au niveau européen, les compagnies aériennes sont tenues, dès cette année,

d'intégrer 2% de carburant d'aviation durable (SAF). Il souligne que l'aéroport de Genève est en mesure de fournir du SAF aux compagnies aériennes qui le souhaitent. Il ajoute que la transition reposera sur une combinaison de solutions, incluant notamment le SAF et l'hydrogène, et il relève que ces évolutions sont largement portées par la pression exercée par les autorités. Il précise que le SAF représente actuellement un coût environ cinq fois supérieur à celui du carburant conventionnel. Enfin, il indique que l'aviation d'affaires représente environ 25% des mouvements à l'aéroport de Genève et souligne que ce segment se montre particulièrement intéressé par le potentiel de développement des nouvelles technologies.

M. de Saussure indique qu'il entend jouer un rôle actif dans cette démarche. Concernant la seconde question, il explique que le modèle d'affaires de l'AIG demeure attractif, tout en précisant qu'à Genève, celui-ci ne repose plus sur une augmentation du nombre de passagers. Il souligne que l'objectif est désormais d'encourager l'augmentation du nombre de passagers par mouvement, le plafond de capacité étant aujourd'hui pratiquement atteint. Il ajoute que la croissance des revenus ne proviendra vraisemblablement pas d'une hausse du volume de passagers. Il relève par ailleurs qu'il existe une forte pression à la baisse sur les redevances aéroportuaires, Genève affichant un niveau particulièrement élevé à l'échelle européenne. Il précise que l'aéroport n'augmente pas simplement les redevances dans une logique de recettes supplémentaires, mais que, tant que les investissements nécessaires dans les infrastructures genevoises n'auront pas été réalisés, les marges de manœuvre resteront limitées. Il conclut que le modèle d'affaires devra néanmoins générer davantage de revenus afin de pouvoir absorber les coûts liés à l'exploitation de la plateforme. Concernant la Genève internationale, il indique que des contacts sont en cours avec les organisations concernées et il précise qu'ils sont dans l'attente de chiffres. Il souligne toutefois que l'aéroport ne dispose pas des moyens permettant d'identifier si un passager appartient ou non à une organisation internationale.

M. Poget indique que les Nations Unies (et les organisations internationales) disposent d'un programme de réduction des dépenses de fonctionnement qui concerne donc notamment les moyens financiers affectés aux déplacements professionnels. Il précise que Genève Aéroport s'est rapproché du CAGI afin d'obtenir un échantillonnage permettant d'adapter les mesures à la collectivité genevoise.

Une commissaire (PLR) demande si la part de marché d'easyJet est susceptible de diminuer à l'avenir. Elle souhaite également un point de situation concernant le projet CAP 2030.

M. de Saussure indique avoir rencontré les directions d'easyJet et de SWISS. Il explique que ces compagnies font état de coûts d'exploitation devenus très élevés à Genève. S'agissant d'easyJet, il précise que la compagnie a déjà développé une base en Autriche, où certains appareils sont désormais immatriculés, et non plus en Suisse. Il ajoute qu'easyJet a commencé à opérer avec des équipages portugais, illustrant des mesures visant à réduire ses coûts. Il estime qu'il existe de bonnes raisons de penser que la compagnie pourrait recourir davantage à des bases à très bas coûts.

Il relève toutefois qu'il n'a pas d'inquiétude quant au modèle économique d'easyJet en tant que tel, mais qu'une diminution du nombre d'avions immatriculés et d'équipages basés à Genève aurait un impact négatif sur l'emploi local. Concernant SWISS, il souligne que la compagnie ne dispose pas aujourd'hui de la même flexibilité. Il relève que les coûts de base de SWISS à Genève sont élevés et que la question se pose, à terme, de la pérennité de sa présence. Il indique que l'aéroport s'interroge sur les moyens de soutenir son principal client afin de lui permettre d'opérer dans des conditions attractives. A ce titre, il mentionne le développement d'un système automatisé de traitement des bagages pour easyJet, présenté comme un exemple concret de contribution à l'amélioration de l'efficacité opérationnelle. Il ajoute que des améliorations sont également en cours pour SWISS et Lufthansa Group, notamment afin de réduire les besoins en personnel. Il précise que ces évolutions sont suivies de près et qu'une baisse significative de l'activité d'easyJet serait particulièrement problématique pour l'aéroport de Genève.

S'agissant du projet CAP 2030, il explique qu'il se déploie en deux étapes majeures. Il précise que la première, prévue à l'horizon 2030, concerne la création d'une plateforme multimodale, construite au-dessus de la gare CFF, visant à faciliter l'accès à la plateforme aéroportuaire en coordination avec les CFF, dans le respect de l'identité et des standards de Genève Aéroport. Il indique par ailleurs que l'un des sous-traitants du consortium ayant remporté l'appel d'offres a été mis en cause pour un conflit d'intérêts, en raison d'un mandat exécuté avec les aéroports de Paris. Il explique qu'à la suite d'un recours déposé par un soumissionnaire non retenu, ce conflit a été relevé, impliquant la reconvoction du jury et la reprise de l'évaluation de deux critères avec un nouvel expert. Il estime que la gestion de ce recours devrait nécessiter six à neuf mois, tout en considérant que l'issue ne devrait pas conduire à une remise en cause du projet.

Un commissaire (Ve) interroge les intervenants sur la votation relative au programme d'insonorisation, en particulier sur la possibilité d'en assouplir les modalités. Il observe par ailleurs une augmentation du trafic local, notamment à Zurich, et s'interroge sur les moyens de le réduire. S'agissant des SAF, il

relève que leur production nécessite une énergie primaire importante, souvent de l'électricité, ce qui lui paraît peu crédible. Il précise être davantage favorable aux biocarburants.

M. Poget explique que le fonds concerné est financé par une contribution payée finalement par chaque passager au départ de Genève. Il rappelle que cette question a été abordée à plusieurs reprises en commission. Il indique que les propriétaires sont tenus de mettre leurs bâtiments aux normes (mesures d'insonorisation) tandis que Genève Aéroport finance lesdits travaux. Les éventuels travaux d'insonorisation relatifs à la toiture doivent s'inscrire dans le cadre des normes fédérales.

Ce commissaire (Ve) demande s'il n'existe pas un règlement spécifique encadrant ces obligations.

M. de Saussure indique, concernant Zurich, que la situation ne s'explique pas uniquement par une habitude accrue des passagers à utiliser cet aéroport. Il relève que plusieurs facteurs contribuent à cette évolution. S'agissant des SAF, il souligne qu'ils ne constituent pas une solution unique, mais qu'ils font partie d'un ensemble de solutions d'avenir, au même titre que l'hydrogène ou les moteurs de nouvelle génération permettant de réduire la consommation de carburant.

Un commissaire (MCG) demande, parmi les 1006 employés, combien sont des apprentis. Il relève que l'aéroport souhaite développer les produits non aéronautiques et il observe que les parkings affichent un rendement de 8,8%. Il s'interroge sur la possibilité de développer davantage cette activité afin de mieux financer l'aéroport et il estime qu'il s'agit d'une erreur de diaboliser les parkings.

M. de Saussure indique qu'une dizaine d'apprentis sont actuellement en formation à l'aéroport, ce qu'il considère comme faible au regard du potentiel de l'institution. Il précise que la formation des apprentis est souvent complétée par des séjours en entreprise afin de leur permettre d'acquérir des expériences complémentaires. Il souligne que l'aéroport n'a pas toujours la capacité d'attirer le nombre d'apprentis souhaité et il observe que, parmi les établissements publics autonomes (EPA), Genève Aéroport figure parmi ceux qui accueillent le moins de jeunes en formation. Il reconnaît la nécessité de renforcer l'attractivité de l'aéroport auprès des jeunes en formation et mentionne que certains anciens apprentis sont revenus ultérieurement en tant que collaborateurs. S'agissant des parkings, il explique que ce n'est pas la stratégie retenue par l'aéroport. Il indique vouloir dissuader l'accès en voiture individuelle et encourager la mobilité douce, y compris pour les collaborateurs. Il relève que cette stratégie a déjà produit des effets, avec une baisse des

revenus liés aux parkings en 2025. Il ajoute que des réflexions sont en cours sur le dimensionnement des parkings, certains d'entre eux devant disparaître sans être intégralement remplacés, ce qui entraînera à terme une diminution du nombre de places de stationnement.

M. Poget précise enfin que la Confédération fixe des objectifs à Genève Aéroport, assortis d'échéances, et indique qu'il pourra transmettre ces éléments à la commission.

Séance du 26 janvier 2026

Un commissaire (Ve) dit que le bilan carbone de l'aéroport a été évoqué. En effet, le scope 3 compte pour 99,5% du bilan carbone de tous les véhicules qui circulent sur le tarmac. Or, l'aéroport continue de faire de la publicité pour des vols. Sachant que le trafic commercial ou passagers compte pour un tiers du bilan carbone du canton, il constate qu'aucun effort n'est fait pour réduire cela, raison pour laquelle son groupe refusera le rapport.

Une commissaire (MCG) dit qu'elle n'a pas du tout entendu le même message. L'aéroport a fait beaucoup d'efforts tant pour le bruit que pour les émissions carbone. En conséquence, son groupe soutiendra le rapport.

Le président relève du rapport que l'aéroport a obtenu le label ACA 4+ ainsi que la médaille d'argent EcoVadis.

Votes

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13626 :

Oui : 9 (2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 PLR, 2 UDC)

Non : 4 (2 S, 2 Ve)

Abstentions : –

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule pas d'opposition, adopté

Article unique pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13626 :

Oui : 9 (2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 PLR, 2 UDC)

Non : 4 (2 S, 2 Ve)

Abstentions : –

Le PL 13626 est accepté.

Date de dépôt : 3 mars 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Pierre Eckert

L'aéroport international de Genève, connu sous l'appellation de Genève Aéroport (GA), participe certes au rayonnement de Genève et à son économie, mais contribue également pour 31% aux émissions de gaz à effet de serre du canton (selon le premier volet du plan climat cantonal). De plus, il pèse pour environ 60 millions de francs par année sur la santé des Genevoises et des Genevois, soit à cause de la charge de bruit, soit à cause de la pollution atmosphérique (rapport EIS, évaluation de l'impact sur la santé de 2016). Il n'est bien entendu pas question d'annuler l'activité de l'aéroport comme certaines et certains cherchent à le faire croire, mais de promouvoir une utilisation plus sobre de l'aviation.

Des objectifs de réduction des GES non crédibles

Le rapport de gestion et le rapport environnemental mettent un fort accent sur les efforts de réduction de l'impact environnemental de Genève Aéroport, notamment son impact en matière d'émission de gaz à effet de serre (GES). Or les mesures relèvent davantage d'un traitement d'ordre cosmétique que d'une réelle volonté d'action climatique. Voici quelques éléments illustrant la communication d'**écoblanchiment** menée par l'aéroport de Genève.

L'Etat de Genève vient de mettre en place un intéressant tableau de bord permettant de suivre les indicateurs du plan climat cantonal 2030. Sur celui-ci, **un seul indicateur apparaît en rouge vif**, c'est celui qui correspond aux émissions de GES issues du trafic aérien des résidents. Non seulement celui-ci se trouve environ 70% au-dessus de sa valeur cible de 2030, mais en plus il est en hausse.

Par ailleurs, et pour la première fois, le rapport environnemental de l'aéroport reconnaît que **99,5% des émissions de l'aéroport proviennent du scope 3, soit le trafic aérien**. L'aéroport peut donc bien se couvrir de panneaux photovoltaïques et faire circuler tout son personnel à vélo, au maximum 5% du bilan global sera éventuellement touché par ces actions.

Pour obtenir un effet tangible, il est donc nécessaire de se concentrer sur le **carburant des avions** (qualité et quantité). L'aéroport annonce plusieurs types de mesures, mais celles-ci ne pourront en aucun cas permettre de concrétiser les objectifs du plan climat d'ici 4 ans (2030) et très probablement pas non plus d'ici 2050. Passons-les en revue.

En premier lieu, l'**hydrogène**. Ce gaz requiert non seulement des protections sécuritaires très élevées, mais il ne constitue pas en lui-même une source d'énergie primaire. En effet, l'hydrogène doit soit être généré à partir de produits pétroliers, soit être électrolysé à l'aide d'électricité. Selon les calculs effectués, il faudrait plusieurs dizaines de centrales nucléaires pour produire l'hydrogène nécessaire pour faire voler les avions partant des aéroports suisses. La crédibilité de cette source pour l'aviation est d'ailleurs tellement faible, qu'Airbus Industrie vient de suspendre son programme hydrogène.

Les **SAF**, les Sustainable Aviation Fuels ou carburants durables pour l'aviation, sont également mentionnés. Il s'agit de carburants produits à partir de déchets alimentaires, d'ordures ou de végétaux. Or, les besoins en produits initiaux sont tellement énormes que l'élaboration de ces carburants entrera fatalement en collision frontale avec l'indispensable production alimentaire. Déplacer 10% de la population planétaire en avion ou nourrir la population mondiale, c'est la question qui va se poser. Nul besoin de vous expliquer longuement quelle sera notre réponse.

Enfin, les **avions de dernière génération** promettent encore un abaissement de la consommation de fuel. D'importants gains d'efficacité en termes d'utilisation de carburant par passager-kilomètre ont pu être obtenus entre 1990 et 2000, non seulement par l'abaissement de la consommation de kérosène par kilomètre parcouru, mais aussi en augmentant notablement le taux de remplissage des avions. Ces gains d'efficacité sont arrivés aujourd'hui à saturation si bien que les gains attendus ces 20 prochaines années resteront largement insuffisants pour remplir les objectifs donnés.

Aucun plan de réduction du trafic

La section qui précède montre clairement que les solutions techniques resteront insuffisantes. Il sera donc nécessaire de promouvoir également une utilisation plus sobre de l'avion. Les mesures les plus importantes dans cette direction devraient toutefois passer par des lois nationales, voire internationales, par exemple une taxation du kérosène conforme aux impacts environnementaux de ce moyen de transport.

Cela n'empêche pas que Genève Aéroport en lien avec l'Etat de Genève devrait apporter sa pierre à l'édifice. **Les redevances d'atterrissage** ne couvrent même pas les coûts locaux des impacts sur la santé engendrés par le fonctionnement de l'aéroport. Sans compter les coûts gigantesques que va engendrer le réchauffement du climat. Une adaptation de cette redevance aurait pu permettre de financer une partie des externalités. De plus, un prix des billets plus réaliste pourrait conduire à une prise de conscience de la nocivité de vols trop fréquents.

D'autres villes et d'autres aéroports ont franchi le pas d'une **maîtrise de la croissance** en misant davantage sur la qualité que sur la quantité. On citera notamment l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol qui demande à mettre en place un plan de réduction du trafic¹. A contrario, l'aéroport de Genève prétend ne répondre qu'à la demande, mais dépense tout de même passablement d'argent et d'énergie à promouvoir des vols avec des publicités du genre « Grand concours, gagnez un voyage à l'île Maurice ».

On nous objecte souvent que l'aéroport est indispensable à la Genève internationale et aux nombreuses diasporas habitant Genève. Nous ne le nions pas, mais une évaluation sommaire mène à un nombre de passagers de l'ordre de 2 millions par année pour ce type de clientèle. Nous avons d'ailleurs posé la question d'un chiffrage plus exact en commission, sans qu'une réponse ait pu nous être donnée.

Il faut donc bien se rendre à l'évidence que la majorité des passagers **voyage par opportunité**, attirée par les prix ridiculement bas des billets. Il est vrai qu'une partie de cette clientèle est composée de touristes venant visiter la Suisse (romande), mais il faut bien se rendre compte que, du fait du niveau de vie élevé de notre canton, c'est bien plutôt les habitantes et habitants locaux qui vont dépenser leurs devises à l'étranger. Une réduction modérée du trafic sur notre aéroport reste donc bénéfique pour notre économie.

Une réduction du bruit insuffisante

Selon une étude publiée en 2024, près de 180 000 personnes subiraient des nuisances sonores délétères dans le Grand Genève². 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

¹ <https://stay-grounded.org/schiphol-airports-new-report-demands-a-reduction-of-aviation/>

² <https://www.tdg.ch/geneve-le-bruit-de-laeroport-plus-envahissant-que-prevu-260444697748>

70 municipalités sont touchées, tant du côté suisse que français. Les impacts en termes de coûts sur la santé ont déjà été évalués dans l'étude EIS de 2016³.

Le système de quotas nocturnes testé en 2024 a certes réduit le nombre de décollages après 22h, mais les atterrissages ont au contraire continué à augmenter ! Avec **5,52% des mouvements entre 22h et 6h**, on est encore très loin du compte pour une nuit paisible dans les bras de Morphée. Comme c'est le cas à l'aéroport de Zurich, une interdiction stricte des vols entre 23h et 6h aurait pu être appliquée. Mais nous reviendrons plus en détail sur la question du bruit nocturne dans le rapport de minorité sur la motion M 2918 « pour une limitation stricte des vols de nuit ».

Une convention d'objectifs non conforme à la volonté populaire

L'année 2024 a aussi été marquée par la signature de la nouvelle convention d'objectifs 2024-2029 pour l'aéroport de Genève. Alors que cette convention d'objectifs était l'occasion de pleinement refléter l'acceptation en votation populaire de l'initiative populaire 163 (« Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève », acceptée par plus de 56% des votantes et votants en 2019) et la modification correspondante de la loi sur l'aéroport de Genève qui stipule notamment dans son art. 5 :

³ La convention d'objectifs définit toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre, et précise les indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et l'atteinte des objectifs.

Le Conseil d'Etat avait déjà botté en touche sur deux questions qui concernaient la rédaction de cette convention, soit la QUE 2058 de Pierre Eckert « Comment les dispositions de la nouvelle loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) sont-elles intégrées dans le renouvellement de la convention d'objectifs de l'AIG ? »⁴ et la QUE 2105 de Lionel Dugerdil « Nouvelle convention d'objectifs entre l'Etat et l'AIG : pourquoi le modèle zurichois n'a-t-il pas été retenu ? »⁵.

La nouvelle convention révèle un manque de volonté d'imposer des objectifs clairs de réduction des nuisances générées ainsi qu'**un manque d'indicateurs**. La convention d'objectifs devait fixer un cadre de

³ https://atcr-aig.com/wp-content/uploads/2020/05/2016-oct_EIS_GA_RAPPORT-FINAL.pdf

⁴ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE02058A.pdf>

⁵ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE02105A.pdf>

développement pour les cinq prochaines années, en tenant compte des nouvelles dispositions de la constitution genevoise de 2019. Cette convention devait servir de feuille de route pour l'aéroport, notamment pour l'atteinte des objectifs climatiques de la Suisse et du canton de Genève. Elle aurait dû décliner des objectifs clairs, notamment en matière de réduction des nuisances sonores. Il n'en est rien.

Aucun objectif chiffré n'est défini pour la réduction du nombre de vols de nuit. La population devra se contenter du suivi de « l'évolution des mouvements après 22h » qui sera publié dans le rapport annuel et sera en tout temps accessible sur le site internet de l'aéroport. En attendant, la population riveraine pourra continuer de bénéficier du doux vrombissement des avions pendant son sommeil !

Nous regrettons également l'absence d'objectifs en matière de réduction des émissions de CO₂ (scope 3). Avec des objectifs généraux non formulés et sans mécanisme véritablement incitatif, l'aéroport n'a que peu de chance de répondre aux objectifs définis dans le plan climat cantonal.

Par ailleurs, la convention aurait aussi dû contenir des dispositions concernant l'encadrement des conditions de travail sur la plateforme aéroportuaire. Les nombreux conflits sociaux qui ont émergé ces dernières années auraient nécessité un renforcement du contrôle des conditions de travail et une limitation de la sous-traitance.

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite à refuser le rapport de gestion qui est l'objet du présent projet de loi.