



## Foire aux questions

### Table des matières

<b>ECONOMIE</b> .....	<b>2</b>
<i>Quel est l'apport économique de l'aéroport international de Genève ?</i> .....	2
<i>Quel est le rôle des aéroports régionaux en Suisse romande ?</i> .....	3
<b>FRET</b> .....	<b>3</b>
<i>Que représente le transport de marchandise (fret aérien) dans l'activité de Genève Aéroport ?</i> .....	3
<i>Quelles sont les perspectives pour le fret aérien à Genève ?</i> .....	3
<b>HORAIRES / BRUIT</b> .....	<b>4</b>
<i>Quels sont les horaires d'ouverture de l'aéroport ?</i> .....	4
<i>Quels sont les vols qualifiés de « vols de nuit » ?</i> .....	4
<i>Quelle part des mouvements représentent les vols de nuit à Genève ?</i> .....	4
<i>Le bruit généré par Genève Aéroport va-t-il augmenter perpétuellement ?</i> .....	4
<i>Que fait Genève Aéroport et les compagnies aériennes pour réduire l'impact des nuisances sonores ?</i> .....	5
<i>Comment Genève Aéroport compte-t-il diminuer les mouvements de nuits en retard sur l'horaire, sources de nuisances ?</i> .....	5
<b>INNOVATION</b> .....	<b>6</b>
<i>Quelle est la part des émissions de CO<sup>2</sup> liée au transport aérien mondial ?</i> .....	6
<i>Quelle est la part des émissions de CO<sup>2</sup> liée au transport aérien suisse ?</i> .....	6
<i>Comment le secteur aérien peut-il devenir compatible avec les objectifs environnementaux ?</i> .....	7
<i>Qu'est-ce que les SAF (sustainable aviation fuel), également nommés biocarburants ?</i> .....	7
<i>Quels sont les objectifs politiques liés aux SAF ?</i> .....	8
<i>Les compagnies aériennes utilisent-elles déjà des SAF ?</i> .....	8
<i>Qu'est-ce que la compensation carbone ?</i> .....	9
<i>En quoi consistent les accords CORSIA ?</i> .....	9



<i>À quoi sert concrètement la compensation carbone ?</i> .....	9
<i>Comment le voyageur peut-il compenser son impact environnemental ?</i> .....	9
<b>DESSERTE</b> .....	10
<i>Combien de destinations sont desservies en ligne directes depuis Genève Aéroport ?</i> .....	10
<i>Quelles sont les destinations les plus prisées depuis Genève ?</i> .....	10
<i>Le train est-il compétitif par rapport à l'avion pour les 10 destinations les plus populaires ?</i> .....	10
<b>GENEVE-ZURICH</b> .....	11
<i>Pourquoi des vols Genève-Zurich sont-ils proposés alors que la liaison ferroviaire est confortable et performante ?</i> .....	11
<i>Que se passerait-il si les vols commerciaux Genève-Zurich étaient interdits ?</i> .....	12
<b>DURABILITE GENEVE AEROPORT</b> .....	12
<i>Que fait Genève Aéroport pour réduire son empreinte environnementale ?</i> .....	12

## ECONOMIE

### **Quel est l'apport économique de l'aéroport international de Genève ?**

La valeur ajoutée induite par l'aéroport international de Genève est évaluée à 4,1 milliards de francs par an. Genève Aéroport compte près de 1'000 employés (équivalent plein temps) et génère 33'600 emplois directs, indirects et induits dont 11'000 emplois sur le site lui-même, répartis entre les 200 entreprises actives à l'aéroport.

Les recettes générées par les touristes étrangers qui sont entrés en Suisse via Genève Aéroport ont été estimées à CHF 1,6 milliard. Sur cette somme, environ CHF 716 millions ont été dépensés dans le canton de Genève et CHF 860 millions dans le reste de la Suisse. Autrement dit, près d'un franc sur deux dépensé par des clients étrangers dans le canton de Genève peut être attribué à des visiteurs arrivant via Genève Aéroport.



## Quel est le rôle des aéroports régionaux en Suisse romande ?

Cinq aéroports régionaux complètent l'infrastructure aéroportuaire principale située à Genève. Ce sont les aéroports de Lausanne-Blécherette, des Eplatures (Chaux-de-Fonds), de Sion, de Neuchâtel-Colombier et de Payerne.

Ces aéroports régionaux jouent un rôle déterminant pour l'économie locale et représentent 465 emplois directs. Ils sont en particulier essentiels pour l'aviation privée et l'aviation générale (activité aérienne civile autre que le transport commercial). Ces aéroports bénéficient d'emplacements stratégiques permettant de relier efficacement les entreprises et les centres d'intérêts de la Suisse romande au monde entier. En 2022, l'aéroport de Sion a par exemple desservi 22 destinations et a comptabilisé 43'586 vols pour 35'929 passagers.

Dans certaines situations, Payerne et Sion peuvent également servir d'aéroport de secours pour les avions qui ne pourraient pas se poser à Genève.

## FRET

### Que représente le transport de marchandise (fret aérien) dans l'activité de Genève Aéroport ?

Genève Aéroport achemine 13% du fret aérien suisse, ce qui représente 70'566 tonnes en 2022. Le fret représente 10 à 15 % du chiffre d'affaires des compagnies aériennes et permet le transport de marchandises à haute valeur ajoutée. En effet, la valeur moyenne d'un kg de fret transporté par voie aérienne depuis Genève est de 1'413 francs. L'aéroport de Zurich concentre quant à lui 70 % du volume de fret traité en Suisse.

### Quelles sont les perspectives pour le fret aérien à Genève ?

Le volume de fret traité à Genève est passé de 45'909 tonnes en 2009 à 80'572 tonnes en 2019, soit un quasi-doublement en 10 ans. Les perspectives de croissance de ce secteur sont encore importantes.

Il s'agit en particulier du « fret de valeur », important pour les secteurs de la biotechnologie et de l'horlogerie. Les principaux produits exportés sont en effet des produits chimiques, d'horlogerie et de bijouterie, des machines de précision et des composants électroniques.



## HORAIRES / BRUIT

### Quels sont les horaires d'ouverture de l'aéroport ?

Les décollages et atterrissages de vols commerciaux sont autorisés entre 06h00 et 00h30, cependant aucun créneau de départ n'est octroyé après 22h00 et aucun créneau d'arrivées après 00h00 (voir tableau ci-après). Demeure réservé la possibilité pour des compagnies qui exploitent des vols long-courriers de planifier des vols après 22h00 (possibilité limitée à trois vols intercontinentaux).

Ainsi, les départs entre 22h00 et 00:30 et les arrivées entre 00h00 et 00h30 sont des mouvements en retard sur l'horaire planifié.

### Quels sont les vols qualifiés de « vols de nuit » ?

Les « vols de nuit » désignent les mouvements effectués entre 22h00 et 06h00. En 2022, il y a eu en moyenne 177 mouvements nocturnes (entre 22h00 et 06h00) par semaine. Il y a eu 34 mouvements entre 00h30 et 06h00 en 2022, exclusivement dus à des vols sanitaires ou militaires bénéficiant de dérogations.

### Quelle part des mouvements représentent les vols de nuit à Genève ?

En 2022, les vols de nuit représentaient **5,8%** des mouvements totaux (9261 mouvements nocturnes en 2022). Malgré les perturbations (techniques, sociales, politiques...) ayant provoqué de nombreux retards, le nombre de vols après 22 heures a diminué **de 7,2%** au niveau de 2019.

### Le bruit généré par Genève Aéroport va-t-il augmenter perpétuellement ?

L'aéroport de Genève s'est engagé à réduire les nuisances liées au bruit, se donnant l'objectif ambitieux de ramener son empreinte sonore au niveau des années 2000 à l'horizon 2030. Malgré une augmentation du nombre de passagers anticipée, les nuisances ne devraient donc pas suivre une évolution similaire.



## Que fait Genève Aéroport et les compagnies aériennes pour réduire l'impact des nuisances sonores ?

### Modernisation de la flotte

L'un des principaux axes pour réduire les nuisances sonores est d'exploiter des avions plus modernes et donc moins bruyants. En 2022, la part des avions de ligne de **classes 4 et 5 a atteint 91 %** des mouvements à Genève (suivant le classement de l'OFAC en 5 classes de bruit, 1 étant la plus bruyante et 5 la moins bruyante). Le nombre d'avions de la classe 5 continue d'augmenter, la part des vols réalisés par ces avions passant de 24,95% en 2022 par rapport à 18,75% en 2019 (Rapport annuel 2022).

- **Swiss** investit dans des avions plus modernes et plus efficaces, tels que l'Airbus A320neo et, à partir de 2025, l'A350. Ceci permet également de réduire son empreinte carbone : les émissions relatives de CO<sup>2</sup> des avions modernes peuvent être jusqu'à un quart inférieur par rapport aux modèles précédents. En 2022, la consommation de kérosène de Swiss pour le transport d'un passager sur 100 kilomètres était de 3,15 litres, soit nettement moins que la moyenne de la branche (3,5 litres).
- La compagnie **Easyjet** a intégré une nouvelle génération d'Airbus A320neo, dont 5 nouveaux depuis 2022 à Genève et à Bâle et en aura 100 de plus en service d'ici la fin de 2022.

### Insonorisation des bâtiments

Genève Aéroport prend en charge l'insonorisation d'habitations se trouvant dans les communes riveraines de la plateforme. En septembre 2017, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a fixé un délai de 10 ans pour l'insonorisation de plus de 3'000 logements autour de l'aéroport. Ce projet est financé par les compagnies aériennes par le biais des redevances aéroportuaires affectées aux mesures de protection contre le bruit. En 2022, plus de **4'150** logements ont été insonorisés pour un montant de 58,73 millions de francs.

## Comment Genève Aéroport compte-t-il diminuer les mouvements de nuits en retard sur l'horaire, sources de nuisances ?

L'activité de Genève Aéroport est encadrée par une base réglementaire, la fiche PSIA, issue d'une coordination entre la Confédération et le canton, qui détermine un cadre contraignant au développement du trafic aérien à Genève, sous la forme d'un « cadre bruit » qui inclut une courbe plafond et une courbe cible. Une attention particulière est portée sur les atterrissages et les décollages après 22 heures. Les mouvements nocturnes sont les plus sensibles du point de vue des riverains: leur impact est considéré comme dix fois supérieur aux vols de la journée dans le calcul des courbes de bruit.



Par ailleurs, Genève Aéroport a soumis à l'OFAC un projet de modification du règlement d'exploitation de l'aéroport. Ce dossier « Après PSIA » comprend la mise en place d'un **système de quotas** pour les décollages retardés après 22 heures et prévoit la perception de taxes dissuasives en cas de quotas dépassés. Ce règlement fixe également l'actualisation du cadastre de bruit avec une nouvelle limite de bruit, appelée « **nouveau bruit admissible** », plafonnant le bruit maximal de l'aéroport. Bien qu'approuvé par l'OFAC en 2022, ce dossier fait actuellement l'objet de deux recours, ce qui suspend temporairement la mise en place de ces mesures.

## INNOVATION

### Quelle est la part des émissions de CO<sup>2</sup> liée au transport aérien mondial ?

Le transport aérien mondial est responsable de 2 % à 2,5 % des émissions anthropogènes de CO<sup>2</sup> d'origine fossile, d'après l'AIE.<sup>1</sup>

### Quelle est la part des émissions de CO<sup>2</sup> liée au transport aérien suisse ?

Les émissions de CO<sup>2</sup> du trafic aérien en Suisse et du trafic international au départ de la Suisse atteignent 5,4 millions de tonnes par année. Les émissions du trafic domestique uniquement se montent quant à elles à environ 0,1 million de tonnes de CO<sup>2</sup>.

L'ensemble des vols internationaux au départ de la Suisse représente un dix-millième des émissions anthropogènes mondiales de CO<sup>2</sup> d'origine fossile, soit 0,01 %.

Les émissions de CO<sup>2</sup> de l'ensemble des vols internationaux au départ de la Suisse correspondent à environ 10 % des émissions de CO<sup>2</sup> relevées dans le cadre de l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre pour le territoire suisse par l'Office fédérale de l'aviation civile (OFAC).

---

<sup>1</sup> Agence internationale de l'énergie



## Comment le secteur aérien peut-il devenir compatible avec les objectifs environnementaux ?

Pour être en mesure de répondre aux objectifs fixés par la Suisse d'une société neutre en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050, le secteur de l'aviation doit effectuer sa transition vers une aviation durable. Plusieurs solutions ont déjà été proposées par le secteur, en particulier le développement des biocarburants (SAF) et des mécanismes de compensation carbone.

Le 4 octobre 2021, les compagnies aériennes membres de l'IATA<sup>2</sup> ont adopté une résolution les engageant à réduire à zéro les émissions nettes de carbone liées à leurs activités d'ici à 2050 par le biais d'un plan d'action combinant l'utilisation de différents moyens : l'utilisation des SAF, l'investissement dans de nouvelles technologies aéronautiques (propulsions électriques ou à hydrogène), l'utilisation de compensations carbonées, le captage et le stockage du carbone et enfin l'amélioration des infrastructures.

À titre d'exemple, EasyJet affiche des objectifs ambitieux, avec la volonté affirmée de réduire ses émissions de dioxyde de carbone de 35 % dès 2035 et de 78 % en 2050. À travers sa nouvelle feuille de route établie en 2022, Easyjet mise sur les nouvelles technologies de carburant durable, l'écopiloteage et le renouvellement de sa flotte.

SWISS a également mis en place une feuille de route visant zéro émission nette d'ici 2050 misant sur les nouvelles technologies de carburant durable, d'hydrogène et de captage du carbone. A court terme, la compagnie compte sur le renouvellement de leur flotte et la compensation carbone.

## Qu'est-ce que les SAF (*sustainable aviation fuel*), également nommés biocarburants ?

Les *sustainable aviation fuels* (SAF) regroupent des carburants produits à partir de **matières organiques** diverses (huiles de cuisson, déchets, résidus agricoles et autres matières végétales). Le carburant synthétique (e-carburant) provient quant à lui de sources d'énergie renouvelables, d'eau et de CO<sup>2</sup>.

Leur caractéristique commune et leur intérêt sont de pouvoir être mélangés à des degrés variables avec du kérosène conventionnel : ils sont ainsi parfaitement **compatibles avec les infrastructures existantes et les appareils actuellement en service**. Afin d'être considérés comme durables, les SAF doivent permettre une réduction des émissions de CO<sup>2</sup> en prenant en compte leur cycle de vie complet, limiter la consommation d'eau nécessaire à leur production, ne pas représenter une concurrence vis-à-vis de la production alimentaire et ne pas provoquer de déforestation. Les SAF pourraient permettre une

---

<sup>2</sup> Association du transport aérien international



diminution de 80 % des émissions de CO<sup>2</sup> par rapport au kérosène conventionnel.

## Quels sont les objectifs politiques liés aux SAF ?

Le 14 juillet 2021, la Commission européenne a présenté un ensemble de propositions visant à rendre les politiques de l'UE aptes à réduire les émissions de GES d'au moins 55% d'ici à 2023. Ces propositions comprennent l'initiative **ReFuelEU Aviation**. Cette initiative vise à imposer un **pourcentage de carburants d'aviation durables (SAF)** dans le kérosène utilisé par l'aviation pour tous les vols au départ de l'UE, ainsi qu'un pourcentage d'utilisation de carburant synthétique dans le mix de SAF. La Suisse a également repris ces objectifs.

Le tableau ci-dessous présente les objectifs contraignants en matière de SAF, qui commencent à 2 % en 2025 et atteignent 5 % en 2030.

	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Pourcentage de SAF	2%	5%	20%	32%	38%	63%
Pourcentage de carburant synthétique/SAF	-	0,7%	5%	8%	11%	28%

## Les compagnies aériennes utilisent-elles déjà des SAF ?

Oui. Voici ce qui a déjà été entrepris :

**Accélération des capacités de production de SAF** : La compagnie **Swiss** s'engage, en collaboration avec la société mère Lufthansa, à accélérer le développement de capacités de production et à promouvoir différents procédés de fabrication de SAF. En 2020, Swiss a conclu un partenariat avec la start-up suisse **Synhelion**<sup>3</sup>, et serait ainsi la première compagnie au monde à utiliser du carburant sun-to-liquid.

**Amélioration de la chaîne logistique** : SWISS s'est associée à **Neste**, l'un des principaux fournisseurs mondiaux de carburant aviation durable, pour mettre en place la toute **première chaîne logistique de**

<sup>3</sup> Synhelion est une start-up lancée à Zurich en 2016, visant à transformer l'énergie solaire en carburant



**bout en bout pour l'importation de SAF en Suisse.** SWISS devient ainsi la première compagnie aérienne à utiliser du SAF pour ses vols réguliers au départ de la Suisse.

### **Qu'est-ce que la compensation carbone ?**

La compensation carbone consiste à contrebalancer ses émissions de CO<sup>2</sup> par le financement de projets de réduction d'autres émissions ou de séquestration de carbone. Depuis janvier 2021, le système de compensation carbone du transport aérien est régulé par les accords CORSIA.

### **En quoi consistent les accords CORSIA ?**

L'accord CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) permet une normalisation des mécanismes de compensation du CO<sup>2</sup> au niveau mondial. Depuis le 1er janvier 2019, les exploitants d'aéronefs des États membres de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), dont la Suisse, sont tenus de consigner les émissions de CO<sup>2</sup> de ces vols et de compenser une partie de leurs émissions de CO<sup>2</sup> en achetant des unités d'émissions. Le revenu issu de la vente de ces certificats est utilisé pour financer des projets de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

### **À quoi sert concrètement la compensation carbone ?**

Le groupe Lufthansa finance par exemple des projets de restauration de la faune et de la flore sauvage d'une lande allemande, la construction d'usines de biogaz au Burundi ou la protection de forêts menacées en Tanzanie. Tous les projets de protection climatique extra-européens sont certifiés conformes aux normes internationales les plus exigeantes « Gold Standard » ou « Plan Vivo ». De plus, l'impact et la qualité des projets de protection climatique européens sont garantis par des normes nationales, comme « MoorFutures » ou les directives CH VER.<sup>4</sup>

### **Comment le voyageur peut-il compenser son impact environnemental ?**

Les compagnies aériennes offrent à leurs clients la possibilité de compenser les émissions de CO<sup>2</sup> induites par leurs vols. Chez Swiss par exemple, le consommateur a le choix lors de l'achat du billet de compenser les émissions de dioxyde de carbone liées aux vols en contribuant à des projets de protection climatique ou de réduire les émissions de dioxyde de carbone liées aux vols en optant pour les carburants d'aviation durables.

---

<sup>4</sup> <https://www.swiss.com/hu/fr/discover/carbon-offsetting>



Easyjet a été dès 2019 la première compagnie à compenser ses émissions de carbone pour tous ses vols. Dans le cadre de sa nouvelle feuille de route, la compagnie souhaite transférer ces investissements à la réduction de ses émissions via d'autres technologies. A partir de janvier 2023, la compagnie propose néanmoins une option de compensation volontaire lors de l'achat d'un billet d'avion.

## DESSERTE

### Combien de destinations sont desservies en ligne directes depuis Genève Aéroport ?

Durant la période estivale (avril 2023 - septembre 2023), Genève Aéroport dessert **137 destinations**.

### Quelles sont les destinations les plus prisées depuis Genève ?

Top 10 des destinations par ville<sup>5</sup> :

1. Londres (1'820'698 passagers en 2022)
2. Paris (709'864)
3. Porto (645'065)
4. Lisbonne (623'570)
5. Amsterdam (525'177)
6. Madrid (518'213)
7. Barcelone (464'387)
8. Bruxelles (427'308)
9. Nice (379'544)
10. Istanbul (363'272)

### Le train est-il compétitif par rapport à l'avion pour les 10 destinations les plus populaires ?

#### Comparaison temps de trajets en train/avion :

Destinations	Temps de trajet en avion	Temps de trajet en train (moyenne)
Londres	1h30	07h00
Paris	1h00	03h00
Porto	02h15	24h00

<sup>5</sup> Rapport annuel 2022, Genève Aéroport



Lisbonne	02h20	30h00
Amsterdam	01h20	12h00
Madrid	02h00	20h00
Barcelone	01h30	11h00
Bruxelles	01h20	05h30
Nice	01h40	07h40
Istanbul	03h00	30h00

Pour les destinations les plus populaires, seul Paris serait atteignable dans un temps équivalent en tenant compte des temps d'enregistrement et de récupération des bagages. L'avion permet un gain de temps considérable pour les autres destinations.

## GENEVE-ZURICH

### **Pourquoi des vols Genève-Zurich sont-ils proposés alors que la liaison ferroviaire est confortable et performante ?**

L'aéroport de Zurich est avant tout un hub (noyau pivot du système de transport), permettant aux usagers de transiter et d'assurer des correspondances pour des vols long-courriers. Ainsi, seule une petite partie des voyageurs des vols Genève-Zurich (10%)<sup>6</sup> séjournent à Zurich : 90 % des passagers transitent vers d'autres destinations. Cette liaison aérienne permet de garantir la correspondance et offre un temps de trajet attractif par rapport au train.

---

<sup>6</sup> Rapport annuel 2022, Genève Aéroport



## Que se passerait-il si les vols commerciaux Genève-Zurich étaient interdits ?

Si les vols commerciaux Genève-Zurich étaient interdits, les utilisateurs effectueraient alors leurs correspondances dans des aéroports hors de la Suisse tels que Paris, Francfort ou Amsterdam. Le trafic aérien et les émissions de CO<sup>2</sup> induites n'en seraient alors que peu réduits. En revanche, l'effet économique pour la Suisse serait important.

## DURABILITE GENEVE AEROPORT

### Que fait Genève Aéroport pour réduire son empreinte environnementale ?

- Genève Aéroport participe à l'**initiative Exemplarité Énergie et Climat** de la Confédération et a pris dans ce cadre des engagements : réaliser 25 % d'économies d'énergie d'ici 2030 et porter à 70 % la part des énergies renouvelables d'ici 2030. C'est ainsi que 6'700 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques ont été installés sur l'aile Est et que les véhicules circulant sur le tarmac seront désormais 100% électriques.
- Le raccordement au réseau thermique **Genilac a été lancé en novembre 2022** et permettra à l'aéroport de réduire ses émissions de dioxyde de carbone à hauteur de 60%.