

*Date de dépôt : 12 janvier 2021*

## **Rapport**

**de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2019**

*Rapport de majorité de M. Vincent Subilia (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Cyril Mizrahi (page 6)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Vincent Subilia**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission de l'économie s'est réunie les 28 septembre et 12 octobre 2020 pour traiter de ce projet de loi sous la présidence de M. Thierry Cerutti ; pour ce faire elle a procédé à l'audition de M<sup>me</sup> Corine Moinat, présidente, et de M. André Schneider, directeur général de l'Aéroport international de Genève (ci-après « AIG » ou « aéroport »), le 28 septembre 2020.

Le procès-verbal a été tenu, avec précision et célérité, par M<sup>me</sup> Camille Zen-Ruffinen.

Que chacun soit ainsi remercié pour sa contribution aux travaux de la commission.

Le renvoi de ce projet de loi en commission fait suite à la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 11 mars 2020 approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2019.

La saisine du Grand Conseil s'inscrit en application des articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013, de l'article 34 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017, de l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993, et de l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014.

**Audition de M<sup>me</sup> Corine Moinat, présidente de l'AIG, et de M. André Schneider, directeur général de l'AIG**

M. Schneider rappelle à titre préliminaire que la situation prévalant en 2019 est foncièrement différente que celle que connaît l'aéroport en 2020.

S'agissant de 2019, il relève, à l'appui de sa présentation, que l'AIG a enregistré un chiffre d'affaires de 84,1 millions de francs, en légère baisse : il observe que le nombre de passagers a augmenté de 1,4%, alors que les mouvements aériens ont reculé de 0,6% et que les destinations demeurent stables (à 149). Quant au bénéfice net, celui-ci se contracte de 1,2%. Le fret connaît pour sa part un repli de 3,7%, l'AIG n'étant pas prioritairement dédié à celui-ci (bien que permettant un dédouanement européen en raison du secteur France). Quant aux effets de bord, il constate que l'impact du bruit s'est fortement réduit. Tout en rappelant que la croissance du nombre de passagers est relativement stable, le directeur général souligne le fort taux d'occupation des avions (à approximativement 90%) permettant d'en limiter les mouvements.

En réponse à différentes questions des députés, M. Schneider précise que le projet de biocarburant, actuellement en suspens, est entre les mains de la Confédération. Il indique également que les parts de marché entre train et avion pour une destination de proximité comme Paris se maintiennent au même niveau, la desserte aérienne sur Paris étant souvent le premier segment d'un itinéraire plus lointain. Quant au rôle de l'AIG en tant qu'employeur, un député (Ve) relève qu'il s'agit de l'un des meilleurs employeurs romands. S'agissant des parts de marché détenues par Swiss et easyjet, M. Schneider rappelle que les deux compagnies desservent prioritairement l'Europe, marché mature, en concédant que sévit une forte compétition entre les deux entités. En matière de vols charters, le directeur général souligne que ce modèle d'affaires est désormais supplanté par les vols de lignes ; enfin, il évoque les difficultés que connaît l'aviation d'affaires.

En matière d'enveloppe de bruit, M. Schneider mentionne que la faible croissance des mouvements, conjuguée à la réduction des vols après 22h,

permet d'atteindre la taille de la courbe de bruit cible pour le long terme. M<sup>me</sup> Moinat ajoute qu'il y a des avions moins polluants et moins bruyants.

M. Schneider confirme un double objectif stratégique : réduire les retards et inciter le recours à des avions de dernière génération. Il ajoute que le calcul des redevances prévoit d'introduire des réductions pour ces derniers.

En conclusion, M<sup>me</sup> Moinat souligne que, si l'année 2019 a été excellente, 2020 s'annonce catastrophique ; toute l'énergie requise est mobilisée pour permettre la survie de l'aéroport.

## Discussion de la commission

### *1<sup>er</sup> débat*

Vote sur l'entrée en matière du PL 12688 :

Oui :	12 (1 EAG, 1 S, 1 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	—
Abstentions :	3 (1 Ve, 2 S)

**L'entrée en matière est acceptée.**

Un député (S) rappelle avoir exprimé des réserves sur la politique de transparence en matière de rémunération, de même que s'agissant de la sous-traitance dans le domaine de la sécurité. Il souhaite davantage de transparence. A ce titre, il s'apposera au rapport, son adoption correspondant à une validation du fonctionnement de l'AIG. Un autre député (S) souligne que le but n'est pas de fermer l'AIG, mais de maîtriser la croissance du nombre de passagers et du nombre de vols (en termes de bruit, de santé et d'environnement) ; à cet égard, il considère qu'il importe de changer les objectifs de l'AIG, tels qu'ils ressortent de ce rapport annuel.

Un député (PLR) indique que le PLR approuvera ce rapport. En matière environnementale, il rappelle que l'AIG a précisé que ce paramètre était pris en compte. Il souligne la décorrélation entre le nombre de passagers (en croissance) et celui des vols (en diminution) en plus des avions moins polluants. Sur le plan social, il n'a pas la même lecture que d'autres députés, et il rappelle que l'AIG, dans un effort de transparence, a répondu à toutes les questions posées. Selon lui, aucune volonté d'un nivellement vers le bas de la masse salariale n'est à relever. Il conclut en rappelant les bénéfices générés par l'AIG en faveur de l'Etat.

Un deuxième député PLR ajoute que le rapport concerne 2019 et que les chiffres présentés récemment constituent un équilibre financier que l'on ne retrouvera probablement pas avant 2030, compte tenu de la crise ; à ses yeux,

la protection sociale est forte, étant donné que l'AIG ne veut pas licencier les gens en raison des 12 mois de préavis. Quant aux conditions de travail à l'AIG, on ne peut prétendre qu'elles soient mauvaises.

Un député (UDC) est d'avis que l'AIG est animé d'une réelle préoccupation en dans les domaines de l'environnement et de la protection sociale.

Un député (Ve) déplore que l'objectif ne soit pas suffisamment porté sur une croissance limitée. Il juge le bilan carbone mauvais et se fait par ailleurs l'écho des différentes problématiques sociales.

Enfin, un député (S) rappelle qu'il s'agit de se prononcer sur des options politiques, notamment quant à la rémunération des entreprises qui sont des services publics. Tout en concédant que l'AIG constitue un besoin pour l'économie, il considère que ladite politique se doit d'être exemplaire.

### *2<sup>e</sup> débat*

Article unique	pas d'opposition, adopté
----------------	--------------------------

### *3<sup>e</sup> débat*

Vote sur l'ensemble du PL 12688 :

Oui :	10 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PC, 1 Ve)
Non :	2 (1 EAG, 1 S)
Abstentions :	3 (2 S, 1 Ve)

**Le PL 12688 est accepté.**

## **Projet de loi (12688-A)**

### **approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2019**

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 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014 ;  
vu le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2019 ;  
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 11 mars 2020,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique Rapport d'activité**

Le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2019 est approuvé.

*Date de dépôt : 12 janvier 2021*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Cyril Mizrahi**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Il y a un peu moins d'une année, le 4 février 2020, l'auteur de ces lignes a déposé un rapport de minorité concernant le rapport d'activité de l'AIG pour 2018 (PL 12500-A), qui n'avait pas encore été traité en plénum au jour du dépôt du présent rapport. Déjà, il s'agissait de la question de la transparence des rémunérations du conseil d'administration et de la haute direction de l'aéroport.

Ce précédent rapport contenait de nombreuses indications à ce sujet pour l'année 2019, obtenues au cours des travaux. Pour éviter d'en citer intégralement la teneur, l'auteur se permet d'y renvoyer<sup>1</sup>, de même qu'à l'exposé des motifs du projet de loi 12220 relatif au plafonnement de la rémunération et à l'interdiction des bonus au sein des institutions de droit public, qui contient de nombreux éléments à ce sujet, notamment des références aux interventions précédentes du rapporteur sur cette thématique<sup>2</sup>.

Le 27 avril 2020, le Conseil d'Etat a déposé le PL correspondant relatif à l'approbation du rapport d'activité 2019 de l'AIG. Force est de constater que les demandes légitimes (compte tenu notamment de l'art. 22 al. 1 de la loi (11391) sur l'organisation des institutions de droit public) de la minorité concernant la transparence n'ont été aucunement suivies d'effets.

Bien au contraire. L'AIG et le Conseil d'Etat proclament certes la transparence comme l'une des « huit valeurs de l'AIG », mais on cherche en vain dans le rapport 2019 la moindre mention d'éléments concernant la rémunération de la direction et du conseil d'administration de l'aéroport. Les seuls éléments à disposition demeurent donc ceux qui figurent dans le rapport de minorité PL 12500-A précité.

---

<sup>1</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12500A.pdf>

<sup>2</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12220.pdf>

Sur le fond, les problématiques posées restent les mêmes :

- la rémunération du directeur général représente près du double du salaire d'un membre du Conseil d'Etat, alors que près de deux tiers du personnel assurant la sûreté de l'aéroport est employé par des sociétés privées<sup>3</sup>, aux conditions de la convention collective de la branche, de sorte que l'écart salarial au sein de l'institution aéroportuaire, de l'ordre de 1:10, est totalement inadéquat pour une institution publique ;
- on ne sait toujours rien des objectifs servant de base à la fixation des *boni* (part de rémunération variable) de la haute direction ;
- plus largement, ni les conditions de travail sur le site aéroportuaire ni l'impact environnemental de l'aéroport n'ont semblé concrètement préoccuper les instances dirigeantes durant l'année 2019.

Dès lors, la minorité estime que l'AIG doit intégrer dans les faits – et non sur le papier – les questions sociales et environnementales, ainsi que la transparence, à ses objectifs. Le rapport d'activité 2019, qui ne reflète aucunement une telle inflexion, ne peut donc pas être soutenu.

Au vu des explications qui précèdent, le rapporteur de minorité vous invite à ne pas accepter le rapport d'activité de l'aéroport pour 2019.

---

<sup>3</sup> Voir l'exposé des motifs du PL 12541 contre la sous-traitance à l'aéroport, en particulier dans le domaine de la sûreté : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12541.pdf>