

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 27 avril 2022

Projet de loi

approuvant le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2021

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les article 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 de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2021;
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 8 mars 2022,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2021 est approuvé.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

Le projet de loi qui vous est présenté vise à approuver le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2021

L'Aéroport international de Genève (ci-après : AIG) est un établissement public autonome régi par la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 (LAIG; rs/GE H 3 25), et son règlement d'application du 13 décembre 1993 (RAIG; rs/GE H 3 25.01).

L'année 2021 a été marquée par le prolongement de la pandémie apparue au début de l'année 2020. Cette crise sanitaire, sans précédent depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, a continué à affecter l'ensemble des acteurs du secteur aérien.

Malgré une reprise du trafic marquée dès l'été 2021, le niveau d'activité est resté nettement inférieur à la situation d'avant la COVID-19. En 2021, l'AIG a accueilli 5 923 035 passagers, soit 5,75% de plus qu'en 2020, mais 67% de moins qu'en 2019 (17 926 625 passagers), en raison des impacts liés à la pandémie (vols annulés, frontières fermées, modification régulière de la liste des pays jugés à risque, quarantaines obligatoires, etc.). Le trafic de ligne et charter a été légèrement supérieur (+ 5,8%) par rapport à 2020.

En 2021, l'AIG a relié 137 destinations contre 147 un an plus tôt. Dès le mois de juillet 2021, l'AIG a pu compter sur le retour des long-courriers, avec notamment Air Canada, en plus d'Ethiopian Airlines, Emirates et Etihad qui avaient déjà repris leurs dessertes auparavant. En novembre, la réouverture des frontières avec les Etats-Unis a permis à l'AIG de restaurer l'intégralité de sa desserte de l'Amérique du Nord (SWISS vers New York/JFK, United vers New York/Newark et Washington et Air Canada vers Montréal), même si les fréquences restent inférieures à la situation pré-pandémie.

Pour la deuxième fois de son histoire, l'AIG enregistre une perte massive de 88,9 millions de francs, inférieure à la perte de 129,5 millions de francs en 2020. Cette réduction de la perte est essentiellement due à un nouvel effort important de compression des coûts.

Sur le plan économique, la plateforme aéroportuaire héberge quelque 200 entreprises, qui emploient environ 11 000 personnes. Selon une étude du bureau de recherche BAK Basel fin 2017, l'activité aéroportuaire contribue en période de fonctionnement normal à créer de la richesse à hauteur de 4,1 milliards de francs et génère environ 33 000 emplois. La forte baisse du trafic en 2020 et 2021 a donc engendré de lourdes conséquences économiques pour la région et notamment pour nombre d'entreprises en lien avec le transport aérien, le commerce international, le tourisme et les activités de congrès.

Les chiffres clés de l'année 2021 pour l'AIG sont les suivants :

- 997,9 employés (équivalent temps plein) (1 041 en 2020);
- 209,0 millions de francs de chiffre d'affaires (191,2 millions de francs en 2020);
- 88,9 millions de francs de déficit (129,5 millions de francs en 2020);
- 111 millions de francs d'investissements réalisés (134,6 millions de francs en 2020);
- 137 destinations (147 en 2020) ;
- 5,92 millions de passagers (5,6 millions en 2020);
- 59 462 tonnes de fret (52 659 tonnes en 2020);
- 1 335 missions d'accueil protocolaires (1 101 en 2020).

Sur le plan des ressources humaines, l'AIG compte, au 31 décembre 2021, 997,9 ETP (équivalent temps plein) contre 1 041 ETP au 31 décembre 2020. Au 31 mars 2020, au début de la crise, le nombre d'ETP était de 1 084,3.

Depuis le début de la crise, compte tenu de la situation financière de l'AIG, le gel des embauches, le non-remplacement automatique des postes libérés, le non-renouvellement des contrats à durée déterminée, l'encouragement à la retraite anticipée, la suppression de primes et annuités ont été décidés.

L'AIG a encore été contraint d'adapter sa structure en 2021. Après avoir mené une analyse structurelle de l'entreprise, service par service, la Direction générale a pris des mesures de réduction d'effectifs : 22 postes ont ainsi été supprimés. La Direction Ressources humaines a piloté la mise en œuvre de cette décision et ses conséquences sur les personnes concernées, et a mis en place des mesures d'accompagnement, en évaluant notamment les possibilités de reclassement interne et externe.

Toutefois, il reste important de préserver la pérennité de l'entreprise pour l'après-crise et de veiller à garder les compétences indispensables au retour à un niveau quasi égal des activités. Depuis l'été 2020, chaque embauche est soumise à la validation préalable de la Direction générale, et la mobilité interne est privilégiée. Ainsi, en 2021, 65% des postes mis au concours ont été repourvus en interne (ce taux était de 44,3% en 2020).

La forte réduction des activités et la suspension de certains investissements et projets a nécessité le recours au chômage partiel. Le niveau moyen de réduction de l'horaire de travail (RHT) a atteint 27,9% en 2021.

Sur le plan financier, l'AIG a réalisé en 2021 un chiffre d'affaires de 209,0 millions de francs et enregistré un déficit de 88,9 millions de francs. Pour mémoire, les revenus d'avant-crise totalisaient 493,9 millions de francs.

Les revenus aéronautiques ont augmenté de 14,1% par rapport à 2020, à 107,6 millions de francs. Cette progression est principalement liée à l'augmentation du trafic (mouvements et passagers) et à la hausse des redevances aéronautiques (de +4,45 francs/passager) introduite en juillet 2021, suite aux négociations ayant eu lieu au cours de l'été 2020 avec les compagnies aériennes. Les recettes non aéronautiques (commerces, parkings, loyers, etc.), dont seule une partie est corrélée au trafic, augmentent de 4,7%, à 101,4 millions de francs.

La part des recettes non aéronautiques dans le total des produits de l'AIG en 2021 s'établit à 48,5%, contre 50,7% en 2020.

Les investissements ont été réduits à 111 millions de francs – 75 projets –, soit une baisse de 24 millions de francs par rapport à 2020, année qui avait déjà enregistré une réduction de plus de 40% des investissements. Cette baisse conséquente résulte de choix budgétaires liés à la pandémie avec, comme ligne directrice, que le futur de l'AIG ne soit pas hypothéqué. De ce fait, la poursuite des plus grands projets, soit l'achèvement de l'Aile Est, le remplacement du Centre logistique de tri-bagages (BLC) et le développement du réseau thermique en collaboration avec les SIG (GeniLac), ont été préservés. Les projets Aile Est et BLC ont représenté quasiment 90% des investissements.

En 2021, deux infrastructures majeures ont été mises en service : la nouvelle terrasse Panorama en juin et l'Aile Est en décembre. En outre, un grand projet a pris son envol : le 29 juin 2021, le conseil d'administration de l'AIG a approuvé le crédit d'étude pour les projets CAP2030 (première phase du remplacement du terminal de 1968) et Plateforme multimodale

(amélioration de la connectivité avec les transports publics). Cette étape essentielle a permis de lancer ces deux projets qui visent une transformation majeure de l'aéroport d'ici à une dizaine d'années.

Sur le plan de la responsabilité sociale, environnementale et économique de l'entreprise, l'AIG se doit de satisfaire de manière durable la demande de mobilité aérienne en menant une politique environnementale engagée. En mai 2021, il a formalisé une politique de développement durable. Il s'engage ainsi à offrir aux usagers des infrastructures et des services efficaces et durables, à préserver le cadre de vie et à renforcer ses liens avec la région. Il agit en qualité d'employeur responsable et met en œuvre des achats et partenariats responsables.

Limiter les nuisances sonores pour les riverains

Conscient de son caractère urbain, l'AIG prend des mesures afin de contenir l'impact des nuisances sonores de la plateforme. Il déploie depuis 2003 un programme d'insonorisation des habitations dans les communes proches de l'aéroport. Plus de 4 000 logements ont été insonorisés pour un montant de 57 millions de francs. L'AIG continuera d'œuvrer à l'insonorisation de 3 000 logements supplémentaires dans les années à venir.

Favoriser les transports en commun et la mobilité douce

L'AIG souhaite favoriser la mobilité douce sur la plateforme. Depuis le 2 décembre 2021, une station de VéloPartage, accessible à tous les usagers et collaborateurs, a pris place au niveau des départs. Côté tarmac, deux nouveaux bus électriques dédiés au transport des passagers ont été reçus cette année. A terme, la flotte sera composée de 30 bus dont 14 électriques. Cette stratégie a pour objectif de limiter les émissions des véhicules sur le tarmac.

Réduire les émissions CO₂

L'AIG participe aux réflexions du secteur aérien afin de minimiser son empreinte climatique. Il a ainsi participé à la rédaction d'une déclaration d'intention commune des acteurs de l'aviation suisse (SWISS, easyJet, aéroports de Zurich et de Bâle, Association suisse de l'aviation d'affaires) en faveur d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, zéro émission nette, au niveau des objectifs fixés pour 2050.

Compenser les émissions de ses vols

Toujours dans cette perspective, les passagers ont la possibilité de compenser les émissions CO₂ de leur vol grâce à un partenariat avec *myclimate* lancé en juin 2021.

Sur le plan aéronautique, l'AIG a accueilli, en 2021, quelque 5,9 millions de passagers, soit une hausse de 5,75% par rapport à 2020. Dans le même temps, le total des atterrissages et des décollages a augmenté de 14,9% par rapport à 2020 pour atteindre 99 249 mouvements. Dans le secteur de l'aviation d'affaires, les mouvements d'avions ont augmenté de 2,8% en 2021 par rapport à l'avant-crise (2019).

L'année 2021 a confirmé la reprise du fret aérien entamée au cours du deuxième trimestre 2020. Le tonnage annuel traité à l'AIG s'est élevé à 58 095 tonnes, soit 14,7% de plus qu'en 2020, mais 27,9% de moins qu'en 2019. Tous les segments d'activité ont suivi cette orientation à la hausse soutenue par une conjoncture économique positive et la reconstitution graduelle du réseau long-courriers, accroissant la connectivité au départ et à destination de Genève.

La compagnie easyJet reste leader à Genève en 2021, avec une part de marché de 48,6%. De son côté, SWISS occupe 12% du marché. La troisième place est occupée par la compagnie espagnole Iberia, avec 3,9%. Suivent Air France (3,8%) et KLM Royal Dutch Airlines (3,1%).

Sur le plan non aéronautique corrélé au trafic passagers (commerces, restauration, location de voitures, affichage publicitaire, services), le chiffre d'affaires global a progressé de 2,3% par rapport à 2020, mais reste inférieur de 66,9% au chiffre de 2019, en raison du trafic passagers. Cependant, ce recul n'est pas uniforme et varie en fonction de la localisation et des secteurs d'activité. Ainsi, le *retail airside* a par exemple limité la baisse (- 58,5% par rapport à 2019), alors que les secteurs d'activité *landside*, soit avant le passage de sûreté, ont sous-performé. En raison des variations d'activités et de flux, plusieurs commerces n'ont pu opérer que partiellement avec des horaires d'ouverture très réduits. La totalité des commerces n'a été rouverte qu'au cours du quatrième trimestre 2021.

Sur le plan de la Genève internationale, l'année 2021 a été marquée par un événement exceptionnel : le sommet diplomatique entre Joe Biden et Vladimir Poutine le 16 juin 2021. L'aéroport, choisi comme porte d'entrée pour les présidents et les délégations russes et américaines, a participé au succès de cette rencontre importante pour la Suisse et la Genève internationale. Pendant près de 3 semaines, une cellule spéciale réunissant quotidiennement plusieurs services de l'AIG et la police internationale a collaboré pour réussir cette mission, sur les plans opérationnels, protocolaires, logistiques et sécuritaires. Le service du protocole a, par son

expertise et son engagement, confirmé la qualité d'accueil de l'AIG dans de telles circonstances.

L'AIG a également préparé avec diligence l'arrivée des participants à la 12^e Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), qui devait se tenir du 30 novembre au 3 décembre 2021. La Conférence devait notamment réunir près de 4 000 personnes, dont quelques chefs d'Etat et près de 220 ministres. L'OMC a annulé l'événement 3 jours avant son ouverture en raison de l'apparition du variant Omicron en Afrique du Sud. La Conférence devrait se tenir en 2022.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexe :

Rapport annuel 2021 de l'Aéroport international de Genève

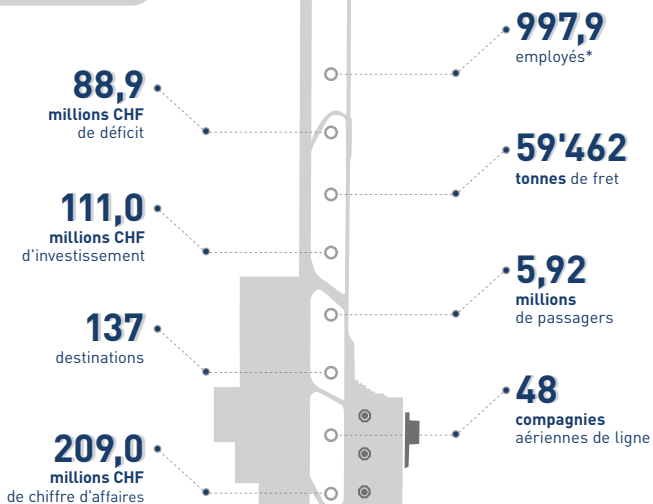
RAPPORT ANNUEL 2021

Sommaire

	Pages
1. Editorial de Corine Moinat, Présidente du Conseil d'administration	4
2. Editorial d'André Schneider, Directeur général	5
Membres du Conseil d'administration & de la Direction générale	7
3. Les résultats financiers de Genève Aéroport en 2021	10 - 14
4. Reprise du réseau malgré un trafic en baisse	15 - 23
5. Recul du chiffre d'affaires des commerces lié au trafic passagers	24
6. Accompagner la reprise	25
7. Objectifs stratégiques maintenus malgré la crise	26 - 31
8. Gérer la crise et préparer la reprise	32 - 33
9. Politique de développement durable	34 - 35
10. La porte d'entrée de la Genève internationale	36 - 37
11. Acteur engagé pour la reprise du secteur aérien	38
→ Chiffres clés	3



CHIFFRES CLÉS



* Equivalent plein temps



01

BESOIN DE SE RÉINVENTER

La pandémie de COVID-19 est sans nul doute le plus grand défi que le secteur de l'aviation ait connu à une échelle internationale et l'année 2021 marquera une période charnière de son histoire. Mais contre vents et marées, les équipes de Genève Aéroport ont traversé ces mois avec courage, patience et résilience. Dans l'adversité, nous avons poursuivi nos efforts tous ensemble, au prix de douloureux sacrifices parfois, guidés par une volonté commune : assurer un renouveau et un avenir à Genève Aéroport.

Je tiens à remercier toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs de Genève Aéroport pour leur engagement, ainsi que la Direction générale qui a tenu la barre avec agilité et détermination pendant cette longue période pavée d'incertitudes. Le Conseil d'administration a également joué un rôle crucial, en accompagnant et en soutenant les choix de la Direction générale. Sans cette collaboration tripartite étroite entre la Direction générale, le Conseil d'administration et le propriétaire (l'État de Genève), le succès de la gestion de la crise n'aurait pas été au rendez-vous.

En 2020 comme en 2021, chacune de nos décisions a eu pour but principal de maintenir la pérennité de Genève Aéroport. Chaque décision a suivi deux points cardinaux essentiels : l'intérêt de tous se devait de passer avant l'intérêt de chacun ; l'union des forces devait à tout prix surmonter les divergences de vue.

Malgré la tempête, nous tenons le cap. Et dans une telle situation, il est opportun de se souvenir de la mission de Genève Aéroport : contribuer à couvrir la demande de liaisons aériennes de la Suisse en tant qu'aéroport national, satisfaire de manière durable aux besoins de la région, et assurer la gestion et l'exploitation de l'installation aéroportuaire en fournissant des infrastructures et des services efficaces. C'est notre mission et nous y sommes tous très attachés : avancer les attentes de nos clients qui ont désormais évolué et défendre un aéroport connecté au monde, efficace et durable, fécond pour la région, tout en réduisant les nuisances subies par ses riverains. Il faut préciser ici que les aéroports, – partie visible au sol du transport aérien –, sont loin d'être en terrain inconnu lorsqu'il s'agit de gestion efficace des émissions de CO₂. Depuis plus d'une décennie, Genève Aéroport a massivement réduit ses émissions et affiche de très bons résultats environnementaux ; il est parfaitement aligné avec les objectifs du Conseil fédéral fixés pour après-demain.

La mission se poursuit. La période que nous venons de traverser a accentué le besoin de se réinventer et représente une formidable opportunité de s'inscrire dans une stratégie qui dessine le transport aérien de demain. Nous y travaillons tous ensemble et les défis sont passionnants.

Corine Moinat
Présidente du
Conseil d'administration



02

ASSURER DEMAIN

Depuis mars 2020, la pandémie de COVID-19 a fortement touché l'industrie de l'aviation et l'ensemble de ses acteurs. Parmi eux, Genève Aéroport ne fait pas exception. Cette crise, brutale et prolongée, a eu de lourds impacts opérationnels, organisationnels, sociétaux, humains et économiques. Malgré les mesures engagées dès le début de la crise, prolongées et accentuées encore en 2021 – pertes réduites malgré un niveau quasi stable du nombre de passagers –, les conséquences financières sont lourdes. Presque 220 millions de francs de déficit cumulé en deux ans. Notre substance financière est atteinte.

Cette crise brutale a forcé Genève Aéroport à augmenter sa dette pour pouvoir affronter cette période, à prioriser et à réduire ses investissements, à trouver par conséquent un équilibre entre le niveau de la dette et les besoins d'investissement pour assurer la pérennité de l'Aéroport, acteur clé pour Genève, le tissu économique régional et la Genève internationale.

Préparer et assurer demain est essentiel car, crise ou non, les infrastructures de Genève Aéroport continuent de vieillir, à titre d'exemple le terminal T1 construit en 1968.

Malgré les aléas affrontés durant ces deux années, Genève Aéroport a maintenu les projets essentiels, tels que la mise en service de l'Aile Est permettant d'offrir des salles d'embarquement pour les vols intercontinentaux répondant aux exigences de sécurité, de confort, d'efficacité et de développement durable; la prochaine mise en œuvre de l'installation tri-bagages (BLC) pour répondre aux changements réglementaires européens et améliorer le service aux passagers; le développement du réseau thermique Génilac pour atteindre la décarbonisation de Genève Aéroport et enfin la première étape de CAP2030 pour engager la mise à niveau du terminal principal et la création d'une vraie plateforme multimodale entre bus, trains, véhicules privés et avions.

Régulièrement, nous sommes interrogés sur le délai de reprise d'un trafic normal. Quand le trafic aérien va-t-il retrouver son niveau de 2019? En 2024? En 2025? L'expérience nous a enseigné la prudence. Mais une certitude existe. Que ce soit pour des raisons familiales, privées ou professionnelles, par plaisir ou par nécessité, des millions de femmes, d'hommes et d'enfants voyageront, en avion, dans les prochaines années. Nous poursuivons notre mission: leur offrir le service et les équipements attendus, avec une volonté de limiter notre impact sur les riverains et l'environnement.

André Schneider
Directeur général



MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

En 2021

Présidente du Conseil d'administration

- M^{me} Corine Moinat

Membres désignés par le Grand Conseil

- M. Michel Fabre (PS)
- M. Lulzim Jahiu (MCG)
- M. Yves Nidegger (UDC)
- M. Bertrand Robert Reich (PLR)
- M. Patrick Schmied (PDC)
- M. Quentin Stauffer (EAG)
- M. Tristan Balmer Mascotto (V)

Membres désignés par le Conseil d'Etat

- M^{me} Corine Moinat
- M. Pierre Bernheim
- M. Jean-Luc Favre

- M. Jacques Jeannerat
- M. Stanislas Zuin

Membre du Conseil administratif du Grand-Saconnex

- M. Laurent Jimaja

Membre du Conseil administratif de Meyrin

- M. Laurent Tremblet

Membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition de la Conférence des chefs des départements de l'économie publique de la Suisse occidentale

- M^{me} Karin Perraudin
- M. David Pignolet

Membre désigné par le Conseil d'Etat, sur proposition des présidents des Conseils généraux des départements français limitrophes

- M^{me} Aurélie Charillon

Représentant désigné par le Conseil d'Etat avec voix consultative

- M. Philippe Matthey

Membres élus par le personnel de l'établissement

- M. Olivier Hohl
- M. Thierry Mellina-Bares
- M. Nicolas Vuille

MEMBRES DE LA DIRECTION

En 2021

André Schneider

Directeur général

Aline Vaglio

Directrice des finances

Christine Widmann

Secrétaire générale et affaires juridiques

Giovanni Russo

Directeur des opérations

Ignace Jeannerat

Chef du Service communication
(ad interim)

Marc Mounier

Chef du Service environnement
et développement durable

Massimo Gentile

Directeur des technologies

Philippe Moraga

Directeur des infrastructures

Pierre Germain

Directeur commercial et développement

Susanna Swann

Directrice des ressources humaines







LES RÉSULTATS FINANCIERS DE GENÈVE AÉROPORT EN 2021

L'année 2021 a été à nouveau marquée par les effets de la crise sanitaire liée au COVID-19. L'apparition de nouveaux variants (Delta et Omicron) a fortement perturbé les activités, tout particulièrement au premier semestre. Genève Aéroport enregistre une perte de 88,9 millions de francs contre une perte de 129,5 millions de francs en 2020.

En 2021, les revenus de Genève Aéroport ont progressé de 9,3% par rapport à 2020 pour atteindre 209,0 millions de francs. Pour mémoire, les revenus d'avant-crise totalisaient 493,9 millions de francs.

Les revenus aéronautiques ont augmenté de 14,1% par rapport à 2020 à 107,6 millions de francs. Cette progression est principalement liée à l'augmentation du trafic (mouvements et passagers) et à la hausse des redevances aéronautiques, de +4,45 francs/passager, introduite en juillet 2021, suite aux négociations ayant eu lieu au cours de l'été 2020 avec les compagnies aériennes.

Les recettes non aéronautiques (commerces, parkings, loyers, etc.), dont seule une partie est corrélée au trafic,

augmentent de 4,7% à 101,5 millions de francs, malgré des périodes à très faible niveau de passagers, des ouvertures partielles de commerces et restaurants et des périodes de télétravail, obligatoire ou recommandé, qui ont réduit le nombre de consommateurs sur site. L'augmentation des recettes parking (+22,9% par rapport à 2020) est très supérieure à l'évolution du trafic global.

La part des recettes non aéronautiques dans le total des produits de Genève Aéroport en 2021 diminue pour s'établir à 48,5% (contre 50,7% en 2020). Cette évolution est liée à la croissance des passagers et à la hausse tarifaire intervenue au début du second semestre sur les redevances aéronautiques.

Révisées à la baisse à plusieurs reprises en cours d'année, les dépenses d'exploitation s'élevaient en 2021 à 227 millions de francs. Ces réductions de coût sont le résultat de mesures d'économie conjoncturelles et structurelles. Un suivi financier strict et agile, tout au long de l'année, a permis de réviser les dépenses à la baisse et de contenir le niveau de la perte, pour l'exercice 2021, à un niveau très inférieur au déficit de 2020.

Genève Aéroport a su capitaliser sur l'expérience acquise en 2020 pour gérer les effets de cette crise qui s'est installée dans la durée. Des outils et processus de suivi financier efficaces ont été mis en place et ont permis de réagir rapidement, tout au long de l'année, à l'évolution de la situation sanitaire et à ses impacts sur le trafic aérien.

La mise en œuvre d'économies conjoncturelles et les outils de soutien ponctuel à l'économie en temps de crise, tels que la RHT*, ont permis :

→ de contenir les charges de personnel à un montant total de 125,5 millions de francs, soit une réduction de la masse salariale de 20,2 millions de francs (-13,9%) par rapport à 2020. Les mesures de RHT, dont le montant perçu au titre de 2021, représentent 24,1 millions de francs, soit 2,8 millions de plus qu'en 2020. Le taux de RHT, en 2021, est de 27,5%, contre 27,4% en 2020. Ce soutien, mis en place par la Confédération, a été un outil efficace pour préserver les emplois. Sans ce dispositif, Genève Aéroport aurait dû procéder à des licenciements conjoncturels massifs.

* Réduction de l'horaire de travail

→ de réduire les charges de fonctionnement de 3,8 millions de francs supplémentaires par rapport à l'année précédente;

→ de maintenir les investissements à 111 millions de francs, soit -24 millions de francs par rapport à l'exercice 2020 et -139 millions par rapport au niveau record de 2019. De nombreux projets ont été arrêtés ou repoussés sans préjudice à l'opérabilité actuelle et future de la plateforme. La poursuite des plus grands projets, tels que l'Aile Est, le remplacement du tri-bagages (BLC) et le développement du réseau thermique en collaboration avec les SIG (GeniLac), a toutefois été préservée.

Le plan d'économies a, pour la première fois, également intégré des décisions de réductions structurelles des coûts. Genève Aéroport a annoncé, en 2021, la suppression de 22 postes, correspondant à des prestations qui ne seront plus assurées dans le futur. Ces suppressions de postes se traduiront par des licenciements, en 2022, pour les collaborateurs qui n'auront pas pu bénéficier d'un départ en pré-retraite ou d'un reclassement à l'interne.

En application des normes IFRS, l'impact économique de cette décision

a été comptabilisé dans les comptes 2021. L'impact net de ces licenciements sur le résultat 2021 est un produit de 3,3 millions de francs qui tient compte de l'effet de ces départs sur la dette d'engagement de retraite.

Au 31 décembre 2021, Genève Aéroport compte 997,9 EPT, soit le même nombre qu'au mois d'août 2018. L'année 2021 a enregistré une réduction nette de 43 EPT, par rapport à fin décembre 2020, résultat d'une politique stricte de non-remplacement des départs volontaires et des pré-retraites. Cette réduction de 43 EPT n'intègre pas la totalité des suppressions de postes annoncées fin 2021 et réalisées en 2022.

La marge sur le résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et amortissements (EBITDA) 2021 est négative à -7,5%. Elle s'améliore néanmoins fortement par rapport à la marge négative de -31,3% de l'exercice 2020, sous l'effet d'une augmentation des redevances aéroportuaires et d'une gestion rigoureuse des dépenses.

Pour sécuriser sa trésorerie et assurer sa capacité d'autofinancement, un nouvel emprunt obligataire a été émis en mars 2021 pour un montant de 180 millions de francs, avec un coupon de

0,95% et une maturité de dix ans.

Par ailleurs, le vote par le Grand Conseil genevois, le 28 janvier 2022, d'un prêt de 200 millions de francs en faveur de Genève Aéroport réduit le risque de liquidité à court terme en cas de détérioration drastique du trafic. Genève Aéroport considère ce prêt sous forme de ligne de crédit comme un filet de sécurité dont il ne fera usage qu'en dernier recours.

Au terme de l'exercice, et compte tenu de la perte de 129,5 millions de francs en 2020 et de 88,9 millions de francs en 2021, l'endettement financier net augmente de 154 millions de francs pour atteindre 773 millions de francs à fin 2021. Grâce aux décisions prises pour réduire les dépenses, la dette nette a pu être contenue à un niveau inférieur à 800 millions de francs.

Compte tenu de la situation financière de Genève Aéroport, aucune redevance n'a été versée à l'État de Genève en 2021.

L'année 2022 se profile comme une année de transition vers une reprise. Un retour marqué du trafic (mouvements et passagers) enregistré pour les deux premiers mois de 2022 invite à un optimisme raisonnable.

CHIFFRES CLÉS

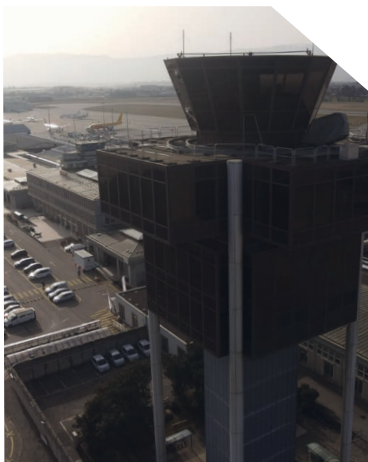
En millions de CHF

	2021	2020
Chiffre d'affaires	209,0	191,2
EBITDA	-15,7	-59,7
Bénéfice net	-88,9	-129,5
Cash-flow opérationnel	-26,2	-8,6
Cash-flow d'investissement	-121,1	-126,5
Endettement net*	772,7	619,0

RATIOS

	2021	2020
EBITDA / Chiffre d'affaires	-7,5%	-31,3%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires	-42,5%	-67,7%
Cash-flow opérationnel /		
Cash-flow d'investissement	-21,7%	-6,8%
EBITDA / Endettement net	-2,0%	-9,7%

* Emprunts et autres dettes non courants et courants, diminués des disponibilités et des placements à court terme.



BILAN AU 31 DÉCEMBRE

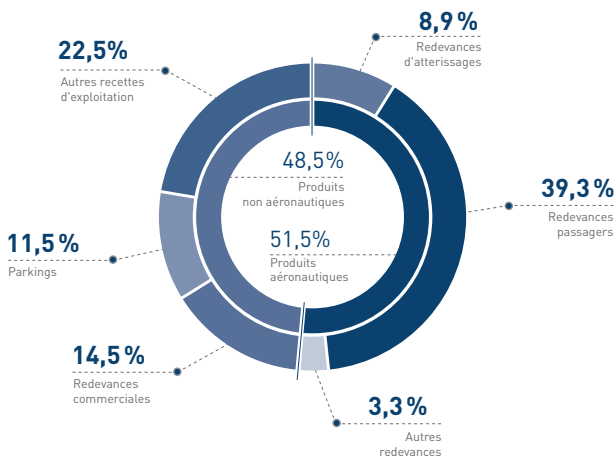
	2021	2020
ACTIFS		
Immobilisations corporelles	1'303'618	1'257'773
Actifs en location-financement	483	1'188
Total des actifs non courants	1'304'101	1'258'961
Stocks	5'448	6'951
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	10'348	13'150
Débiteurs clients	37'481	14'325
Placement à court terme	15'000	-
Disponibilités	39'988	29'979
Total des actifs courants	108'265	64'405
Total des actifs	1'412'366	1'323'366
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		
CAPITAUX PROPRES		
Réserves	155'909	225'561
Résultat de l'exercice	-88'900	-129'464
Total des capitaux propres	67'009	96'097
PASSIFS		
Fonds environnement	18'494	20'835
Emprunts et autres dettes non courants	826'811	647'734
Provisions non courantes	42'000	42'000
Engagements de prévoyance et autres avantages à long terme	368'162	413'336
Instruments financiers dérivés non courants	-	256
Autres passifs non courants	7'884	6'066
Total des passifs non courants	1'263'351	1'130'227
Emprunts et autres dettes courants	875	1'239
Instruments financiers dérivés courants	498	948
Comptes de régularisation passifs	57'475	58'339
Fournisseurs	23'158	36'516
Total des passifs courants	82'006	97'042
Total des passifs	1'345'357	1'227'269
Total des passifs et des capitaux propres	1'412'366	1'323'366

COMPTE DE RÉSULTAT

	2021	2020
PRODUITS		
Redevances d'atterrissages	18'640	17'052
Redevances passagers	82'167	68'627
Autres redevances aéronautiques	6'755	8'600
Total des redevances aéroportuaires	107'562	94'279
Redevances commerciales	30'435	31'177
Parkings	24'018	19'547
Loyers et droits de superficie	24'359	23'360
Revenus annexes de location	6'679	6'484
Recettes infrastructures centralisées	7'254	7'165
Autres produits d'exploitation	8'707	9'144
Total des produits d'exploitation	101'452	96'877
Total des produits	209'014	191'156
CHARGES		
Salaires et allocations	-78'267	-87'292
Assurances sociales, maladie et accident	-12'982	-14'228
Autres charges du personnel	-3'922	-5'755
Charge de prévoyance	-30'306	-38'445
Total des charges de personnel	-125'477	-145'720
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	-21'453	-29'163
Sous-traitance sûreté et surveillance	-18'445	-20'539
Frais de police pour sûreté au sol	-9'538	-8'421
Énergie, entretien et loyers	-44'469	-39'082
Marchandises	-3'439	-2'505
Autres dépenses de fonctionnement	-4'196	-5'046
(Attribution) / Prélèvement net sur le fonds environnement	2'341	-425
Total des dépenses de fonctionnement	-99'199	-105'181
Total des charges d'exploitation	-224'676	-250'901
Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA*)	-15'662	-59'745
Amortissement sur immobilisations corporelles	-64'831	-64'527
Amortissement sur actifs en location-financement	-725	-371
Total des charges d'amortissements	-65'556	-64'898
Résultat opérationnel	-81'218	-124'643
Charges financières	-7'689	-4'821
Produits financiers	7	-
Total des charges financières	-7'682	-4'821
Résultat net de l'exercice	-88'900	-129'464

*EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation

RÉPARTITION DES PRODUITS



PRINCIPAUX INDICATEURS

en millions de CHF

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires	445,3	466,4	490,2	493,9	191,2	209,0
Bénéfice net	80,8	78,9	85,1	84,1	-129,5	-88,9
Part du résultat versé à l'Etat en N+1	40,4	39,4	42,6	42,0	0,0	0,0
Droit de superficie	5,0	4,9	5,0	5,0	5,0	5,0
Cash-flow d'investissement	-158,9	-119,0	-143,8	-232,5	-126,5	-121,1
Passagers (millions)	16,5	17,4	17,7	17,9	5,6	5,9



REPRISE DU RÉSEAU MALGRÉ UN TRAFIC EN BAISSSE

En 2021, Genève Aéroport a accueilli 5'923'035 passagers, soit 67 % de moins qu'en 2019 (17'926'625 passagers), en raison de la pandémie qui a fortement touché le transport aérien durant de nombreux mois (vols annulés, frontières fermées, pays à risque modifiés, quarantaines obligatoires, etc.). En revanche, le trafic a été légèrement supérieur (+5,8%) par rapport à 2020.

Parallèlement, le total des atterrissages et des décollages a augmenté

de 14,9% par rapport à 2020, pour atteindre 99'249 mouvements contre 186'043 mouvements en 2019, ce qui équivaut à une chute de 46,7% par rapport à 2019. Dans le secteur de l'aviation d'affaires, les mouvements d'avions ont augmenté de 2,8% en 2021 par rapport à l'avant-crise (2019).

Au vu de la situation pandémique, l'année 2021 est considérée comme une année de repli du trafic, puis de consolidation et de reprise du

réseau qui s'était érodé au fil des mois. Cela a exigé des contacts étroits et réguliers avec les compagnies aériennes ainsi qu'avec les acteurs de la plateforme. Malgré un contexte sanitaire morose, deux nouvelles compagnies ont fait leur apparition à Genève: Air Serbia a introduit deux vols par semaine entre Genève et Belgrade, à partir du 1^{er} mars 2021. De même, une nouvelle compagnie, AirArabia, a lancé en juin 2021 deux liaisons par semaine vers Casablanca. Quelques mois

1. RÉSULTAT TRAFIC GLOBAL

Passagers	2021	2020	2019	Var. 21/20	Var. 21/19
Trafic de ligne*	5'850'497	5'513'798	17'755'766	+6,11%	-67,05%
Trafic charter*	3'926	33'473	86'126	-88,27%	-95,44%
Autre trafic commercial	46'017	38'004	54'818	+21,08%	-16,05%
Total trafic non commercial	22'595	15'619	29'915	+44,66%	-24,47%
Total trafic global	5'923'035	5'600'894	17'926'625	+5,75%	-66,96%

Mouvements	2021	2020	2019	Var. 21/20	Var. 21/19
Trafic de ligne passagers	55'885	51'914	143'303	+7,65%	-61,00%
Trafic charter passager	88	272	667	-67,65%	-86,81%
Autre trafic commercial	27'406	20'879	26'442	+31,26%	+3,65%
Total trafic non commercial	15'870	13'289	15'631	+19,42%	+1,53%
Total trafic global	99'249	86'354	186'043	+14,93%	-46,65%

* trafic de ligne et charter passagers

plus tard, le Maroc ferait à nouveau ses frontières, appliquant des mesures sévères face au COVID-19.

Face à l'augmentation de la demande touristique observée au printemps 2021, le trafic passagers a atteint en juillet 47 % par rapport à la même période en 2019 et jusqu'à

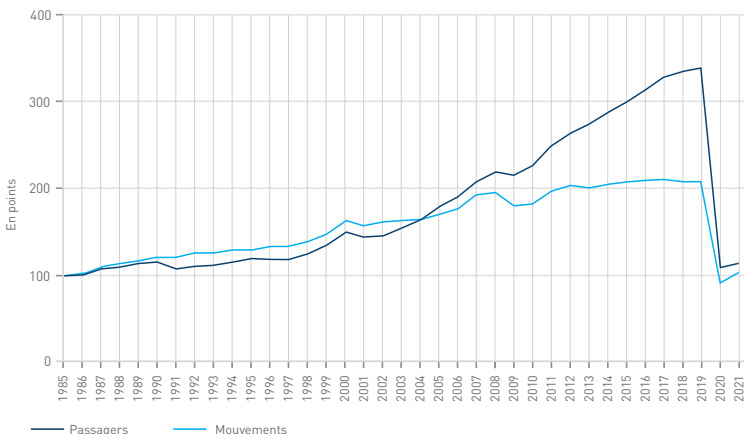
58 % au mois d'août. La semaine la plus fréquentée de l'été a été celle du 2 au 8 août avec 219'000 passagers.

La force du réseau de connexions intra-européennes a constitué l'élément fort du rebond d'activités enregistré de mi-juin à fin août. La

desserte de Genève Aéroport, qui comptait 147 destinations en 2020 a légèrement diminué pour atteindre 137 destinations en 2021. Quant au nombre de compagnies de ligne opérant de et vers Genève Aéroport, il s'élevait à 48 en 2021 (contre 54 en 2020 et 57 en 2019).

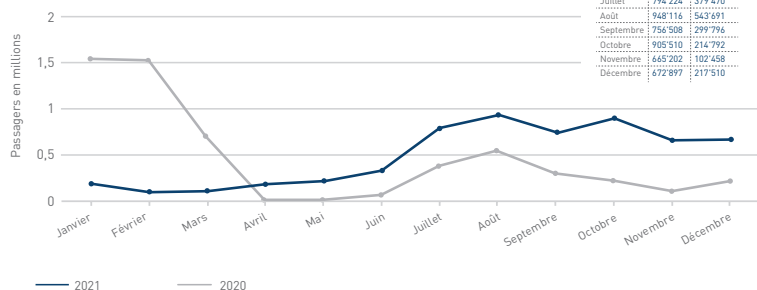
2. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS ET DE MOUVEMENTS

Mouvements d'avions : uniquement le trafic commercial (1985 : indice 100)



3. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS PAR MOIS

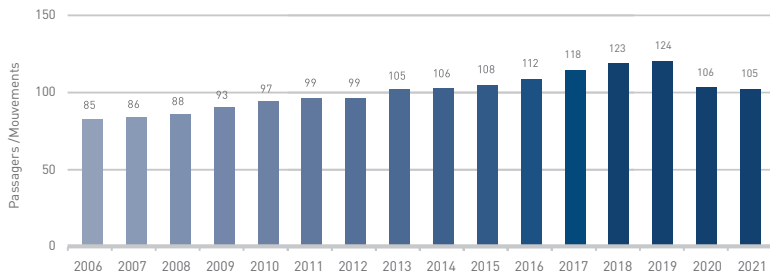
Tous types de trafic



	2021	2020
Janvier	187'192	1'540'699
Février	109'601	1'519'864
Mars	126'929	697'092
Avril	191'216	6'347
Mai	230'120	13'597
Juin	335'521	65'479
Juillet	794'224	379'470
Août	948'116	543'691
Septembre	756'508	299'796
Octobre	995'510	214'792
Novembre	665'202	102'458
Décembre	672'297	217'510

4. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS PAR MOUVEMENT

Ligne et charter, passagers uniquement



La demande estivale pour des voyages touristiques ou de visites familiales a constitué le principal déclencheur de la reprise et a permis à de nombreux pays méditerranéens de limiter les pertes de trafic. Il s'agit notamment du Portugal (-43,1% vs 2019, mais 36,8% de plus qu'en 2020), de l'Espagne (-53,4% vs 2019, mais +98% vs 2020) et de la France (-62,9% vs 2019, mais +11% vs 2020).

Au cours de l'année 2021, toutes les destinations desservies au départ de Genève ont subi une forte chute de passagers, en particulier Londres avec -60,1%. Dans le palmarès des

villes les plus visitées figurent Porto, Londres et Lisbonne. Elles sont suivies par Paris, Madrid, Amsterdam et Istanbul (223'078 passagers de ligne arrivées et départs).

Par rapport à 2020, les villes qui ont connu la plus forte progression sont Palma de Majorque, Malaga, Pristina et Istanbul (+68,9% par rapport à 2020). La Turquie s'est révélée particulièrement bien connectée durant l'été 2021, avec cinq compagnies aériennes desservant Antalya et des nouveautés telles qu'Izmir (Turkish Airlines, SunExpress) et Kayseri (Turkish Airlines). Ce pays de desti-

nation, qui avait eu le vent en poupe durant l'été 2020, se profile à nouveau comme lieu de vacances en vogue.

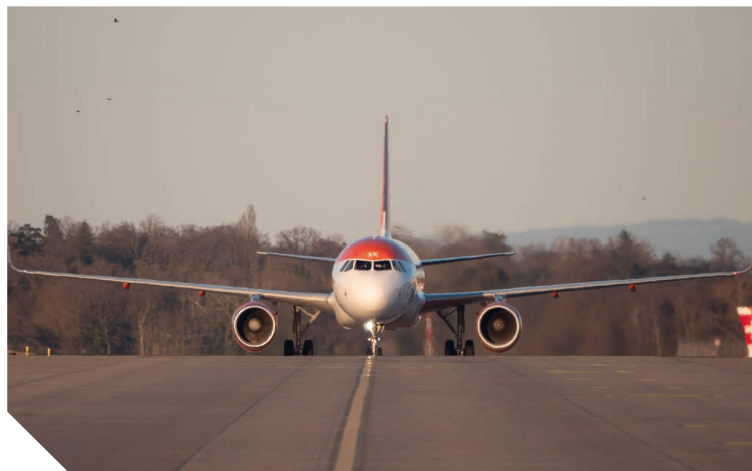
La compagnie easyJet reste leader à Genève en 2021 avec une part de marché de 48,6% contre 44,8% en 2019. De son côté, SWISS occupe 12% du marché contre 14% deux ans plus tôt. La troisième place est occupée par la compagnie espagnole Iberia avec 3,9%. Suivent Air France (3,8%), KLM Royal Dutch Airlines (3,1%), Turkish Airlines (2,7%), British Airways (2,6%), TAP Portugal (2,3%), Emirates (2,1%) et Brussels Airlines (1,9%).

5. TOP 20 DES DESTINATIONS PAR VILLE

Trafic de ligne

Villes	Passagers	Variation
Porto	374'240	+29,6%
Londres	345'646	-60,1%
Lisbonne	331'459	+28,0%
Paris	292'082	-10,1%
Madrid	266'042	+61,9%
Amsterdam	241'112	+0,8%
Istanbul	223'078	+68,9%
Zurich	186'205	+8,0%
Barcelone	178'663	+34,7%
Bruxelles	177'661	+1,5%

Nice	172'829	+30,0%
Pristina	138'353	+109,6%
Francofort	137'259	+12,6%
Dubaï	121'228	+43,6%
Athènes	120'864	+25,4%
Malaga	115'727	+176,5%
Bordeaux	107'796	+50,0%
Nantes	101'149	+2,2%
Palma De Mallorca	95'261	+329,7%
Rome	92'225	+0,2%

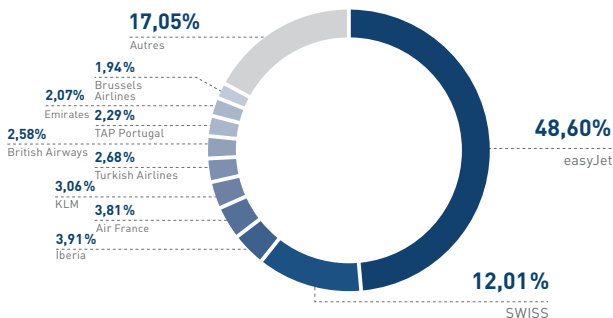


6. TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION ET PAR PAYS

Destinations	Passagers	Variation	Destinations	Passagers	Variation	Destinations	Passagers	Variation
AFRIQUE	230'560	+52,21%	Ibiza	49'880	+379,20%	Monténégro	5'383	--
Égypte	53'682	+102,27%	Madrid	266'042	+61,91%	Tivat	5'383	--
Le Caire	19'934	+49,15%	Mahon	13'126	+335,21%	Norvège	767	-94,48%
Hurghada	28'871	+124,87%	Malaga	115'727	+176,52%	Oslo	767	-94,48%
Sharm El Sheikh	4'877	--	Palma	95'261	+329,70%	Pays-Bas	241'202	-0,64%
Ethiopie	34'356	+168,18%	Saint-Jacques	--	--	Amsterdam	241'112	+0,82%
Addis-Abeba	34'356	+168,18%	de Compostelle	52'287	+92,47%	Rotterdam	90	-97,50%
Maroc	97'469	+61,27%	Séville	23'721	+161,13%	Pologne	45'568	+13,94%
Agadir	8'352	+30,81%	Ténérife	28'188	+158,53%	Varsovie	45'568	+28,99%
Casablanca	51'091	+167,38%	Valence	19'461	+167,80%	Portugal	785'358	+36,81%
Marrakech	38'026	+8,82%	Finlande	16'593	-46,46%	Faro	73'238	+179,37%
Tunisie	45'053	+49,23%	Helsinki	16'486	-43,34%	Funchal	4'150	--
Djerba	6'317	+30,19%	Kittilä	107	-94,35%	Lisbonne	331'459	+27,95%
Tunis	38'737	+52,88%	France	822'954	+10,81%	Ponta Delgada	2'271	--
AMÉRIQUES	44'260	-43,28%	Ajaccio	26'997	+139,08%	Porto	374'240	+29,59%
Canada	28'710	-12,74%	Bâle / Mulhouse	78	-49,02%	République tchèque	16'576	-3,80%
Montréal	28'710	-12,74%	Bastia	16'960	+215,30%	Prague	16'576	-3,80%
Etats-Unis	15'550	-65,54%	Biarritz	9'278	-22,13%	Roumanie	22'384	+19,52%
Newark	10'277	-47,76%	Bordeaux	107'796	+49,96%	Bucarest	22'384	+19,52%
New York	3'027	-81,86%	Calvi	4'550	+42,77%	Royaume-Uni	425'028	-67,69%
Washington, DC	2'246	-74,37%	Figari	21'397	+148,83%	Aberdeen	14	-99,57%
ASIE			La Rochelle	7'085	+164,76%	Belfast	470	-96,62%
& MOYEN-ORIENT	226'873	+5,43%	Little	26'908	+7,74%	Birmingham Intl	4'407	-92,32%
Arabie saoudite	26'123	+102,25%	Marseille	10'406	+372,36%	Bournemouth	746	-95,67%
Djeddah	12'762	+71,58%	Nantes	101'149	+2,23%	Bristol	15'682	-80,21%
Riyad	13'361	+143,90%	Nice	172'829	+30,00%	East Midlands	78	-97,45%
Emirats arabes unis	145'930	+36,26%	Paris CDG	221'316	-3,03%	Edinburgh	13'911	-78,40%
Abou Dabi	24'702	+8,80%	Paris Orly	70'766	-26,74%	Glasgow	372	-96,13%
Dubai	121'228	+43,65%	Rennes	11'577	-22,18%	Leeds Bradford	463	-98,04%
Israël	20'329	-34,01%	Toulouse	13'862	-58,04%	Liverpool	1'726	-97,01%
Tel Aviv	20'329	-34,01%	Grèce	254'852	+68,30%	London Gatwick	93'365	-68,87%
Jordanie	2'099	-72,81%	Athènes	120'864	+25,37%	London LCY	4'029	-88,56%
Aqaba	2'099	-62,54%	Corfou	6'020	+201,30%	London LHR	219'773	-34,49%
Koweït	7'909	+94,80%	Héraklion	47'901	+112,68%	London Luton	27'950	-76,39%
Koweït	7'909	+94,80%	Kalamata	1'197	-1,97%	London Stansted	529	-99,11%
Liban	24'483	+22,33%	Kos	4'443	+184,99%	Manchester	41'002	-53,51%
Beyrouth	24'483	+22,33%	Mykonos	30'036	+134,36%	Newcastle	159	-99,17%
EUROPE	5'348'804	+5,52%	Rhodes	8'733	+19,20%	Southampton	352	-96,08%
Albanie	24'815	+155,27%	Santorin	27'389	+216,64%	Russie	81'931	+0,76%
Tirana	24'815	+155,27%	Thessalonique	3'425	+88,91%	Moscou DME	1'639	-88,05%
Allemagne	247'958	-0,48%	Zante	4'844	+75,76%	Moscou SVO	71'430	+16,41%
Berlin	43'408	+3'786,12%	Hongrie	31'362	+23,79%	Saint-Petersbourg	8'862	+42,13%
Düsseldorf	7'342	-44,30%	Budapest	31'362	+23,79%	Serbie	33'624	+146,76%
Francofort	137'259	+12,59%	Irlande	21'318	-43,98%	Belgrade	33'624	+146,76%
Munich	59'949	+5,56%	Cork	142	--	Suède	30'252	-21,12%
Autriche	67'476	-0,27%	Dublin	21'176	-44,35%	Göteborg	398	-84,40%
Vienne	67'476	-0,27%	Islande	5'366	--	Stockholm	29'854	-16,62%
Belgique	177'661	+1,50%	Reykjavik	5'366	--	Suisse	186'205	+8,03%
Bruxelles	177'661	+1,50%	Italie	318'577	+37,85%	Zürich	186'205	+8,03%
Bulgarie	18'661	-8,31%	Alghero	2'314	--	Turquie	265'931	+85,58%
Sofia	18'661	-8,31%	Brindisi	56'998	+33,40%	Ankara	2'285	+15,17%
Chypre	5'931	+211,01%	Cagliari	21'253	+102,10%	Antalya	34'516	+272,86%
Larnaca	5'931	+211,01%	Catane	48'610	+72,05%	Istanbul IST	148'393	+68,93%
Croatie	42'163	+251,07%	Lamezia Terme	5'738	+146,16%	Istanbul SAW	74'685	+68,91%
Dubrovnik	11'018	+359,27%	Naples	46'230	+91,43%	Izmir	4'111	--
Pula	89	--	Olbia	32'574	+193,88%	Kayseri	1'941	--
Split	31'056	+223,13%	Palerme	12'635	+192,00%	Ukraine	11'624	+9,19%
Danemark	51'433	-30,09%	Rome FCO	92'225	+0,25%	Kiev	11'624	+9,19%
Copenhague	51'433	-30,09%	Kosovo	138'353	+109,57%			
Espagne	928'885	+98,01%	Pristina	138'353	+109,57%			
Alicante	68'239	+130,57%	Lettonie	1'039	-72,42%			
Barcelone	178'663	+34,73%	Riga	1'039	-72,42%			
Bilbao	8'855	+873,08%	Luxembourg	8'817	-25,06%			
Fuerteventura	5'073	-8,68%	Luxembourg	8'817	-25,06%			
Grd Canaria	4'362	+6,39%	Macédoine du Nord	5'613	--			
			Skopje	5'613	--			
			Malte	7'145	+76,73%			
			Malte	7'145	+76,73%			

7. PARTS DE MARCHÉ PAR COMPAGNIE

Trafic de ligne



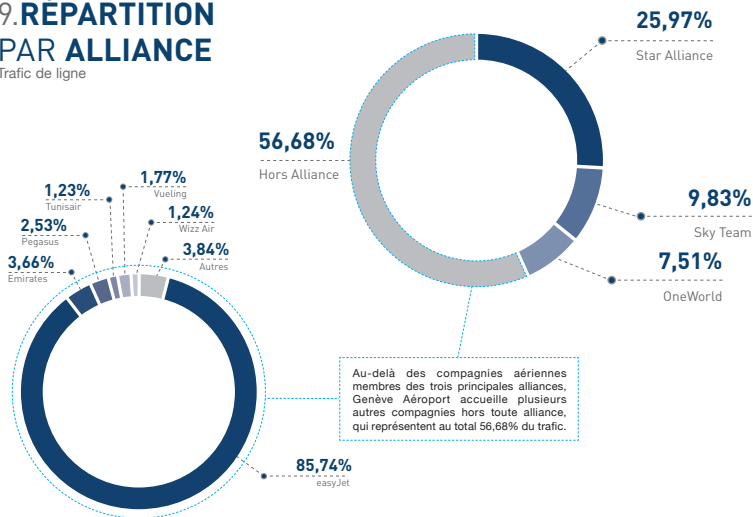
8. TRAFIC DE LIGNE PAR COMPAGNIE

Compagnies	PAX 2021	PAX 2020	PAX 2019	Var. 21/20	Var. 21/19
Aegean Airlines	75'258	52'292	109'005	+43,9%	-31,0%
Aer Lingus	8'979	27'349	101'176	-67,2%	-91,1%
Aeroflot	71'430	61'361	191'676	+16,4%	-62,7%
Air Arabia Maroc	7'507	0	0		
Air Baltic	1'039	3'767	28'223	-72,4%	-96,3%
Air Canada	28'710	32'902	142'634	-12,7%	-79,9%
Air France	222'723	233'643	732'377	-4,7%	-69,6%
Air Malta	1'815	4'043	8'313	-55,1%	-78,2%
Air Serbia	6'754	0	0		
Austrian	67'476	58'591	208'637	+15,2%	-67,7%
British Airways	151'157	301'556	884'582	-49,9%	-82,9%
Brussels Airlines	113'786	110'213	383'983	+3,2%	-70,4%
Chair Airlines	1'884	3'634	9'050	-48,2%	-79,2%
easyJet	2'843'430	2'519'967	7'962'814	+12,8%	-64,3%
Egyptair	19'934	13'365	41'659	+49,2%	-52,1%
El Al	2'925	11'447	53'671	-74,4%	-94,6%
Emirates	121'228	84'394	303'287	+43,6%	-60,0%
Ethiopian Airlines	44'811	15'128	25'033	+196,2%	+79,0%
Etihad Airways	24'702	22'704	105'847	+8,8%	-76,7%
Eurowings	12'781	15'661	82'801	-18,4%	-84,6%
Finnair	16'486	29'097	101'893	-43,3%	-83,8%
Iberia	228'502	130'766	399'189	+74,7%	-42,8%
Icelandair	5'366	0	21'101		-74,6%
ITA Airways (Alitalia)	51'278	60'982	191'640	-15,9%	-73,2%
Jet 2	2'475	81'588	118'755	-97,0%	-97,9%
KLM Royal Dutch Airlines	179'162	162'208	446'993	+10,5%	-59,9%
Kuwait Airways	7'909	4'060	21'658	+94,8%	-63,5%
LOT Polish Airlines	45'568	35'327	105'313	+29,0%	-56,7%
Lufthansa	95'951	49'935	320'504	+92,2%	-70,1%
Luxair	8'817	11'766	53'931	-25,1%	-83,7%
MEA Middle East Airlines	24'483	20'014	68'279	+22,3%	-64,1%
Norwegian	798	15'279	49'151	-94,8%	-98,4%
Nouvelair	2'978	0	0		
Pegasus	83'919	49'698	100'249	+68,9%	-16,3%
Rossiya	8'636	3'400	3'178	+154,0%	+171,7%
Royal Air Maroc	43'584	19'108	76'318	+128,1%	-42,9%

Compagnies	PAX 2021	PAX 2020	PAX 2019	Var. 20/21	Var. 21/19
SAS scandinavian airlines	22'241	63'466	150'411	-65,0%	-85,2%
Saudia	26'123	12'916	72'910	+102,3%	-64,2%
SunExpress	10'157	0	0		
SWISS	702'685	761'874	2'487'200	-7,8%	-71,7%
TAP Air Portugal	133'800	120'785	389'203	+10,8%	-65,6%
Transavia Airlines	90	3'600	8'147	-97,5%	-98,9%
Tunisair	40'699	28'659	83'403	+42,0%	-51,2%
Turkish Airlines	156'719	92'760	278'170	+69,0%	-43,7%
Ukraine International	11'624	10'646	56'581	+9,2%	-79,5%
United Airlines	12'523	28'438	196'384	-56,0%	-93,6%
Vueling	58'550	31'053	179'273	+88,5%	-67,3%
Wizz Air	41'045	39'171	86'617	+4,8%	-52,6%
Total	5'850'497				

9. RÉPARTITION PAR ALLIANCE

Trafic de ligne



Genève Aéroport a été fortement affecté par les effets du Brexit, par la pandémie et les spécificités britanniques en matière de restrictions et de quarantaines. Le trafic en lien avec les affaires et les sports d'hiver a été largement péjoré au vu des restrictions particulièrement sévères établies au début et en fin d'année 2021 pour rejoindre la France depuis l'aéroport de Genève.

Saisonnalité du trafic aérien

Le premier semestre a constitué la phase aiguë de la pandémie avec seulement 10-15% de trafic en raison de fortes restrictions de voyage (quarantaines, tests PCR, fermetures

de frontières, etc.). Lorsque les frontières se sont à nouveau ouvertes en été, les vols familiaux vers les Balkans et la Méditerranée ont repris fortement. Ainsi, des pays tels que la Grèce et la Turquie, attractifs pour des vacances culturelles et balnéaires, ont vécu un été à la hauteur de celui de 2019. Par ailleurs, c'est la première fois de toute l'histoire de Genève Aéroport que cinq compagnies - Turkish Airlines, Pegasus, SWISS, easyJet et SunExpress - proposent une destination identique durant l'été avec Antalya! En automne, cette tendance positive se poursuit, avec notamment un retour progressif des voyages d'affaires en

direction de villes européennes, telles que Londres, Amsterdam et Francfort à titre d'exemple.

Cap sur les long-courriers

Dès le mois de juillet 2021, Genève Aéroport a pu compter sur le retour des long-courriers, avec notamment Air Canada - en plus d'Ethiopian Airlines, Emirates et Etihad qui avaient déjà repris leur desserte auparavant. Les vols intercontinentaux ont permis de répondre à une certaine demande de passagers, notamment des expatriés souhaitant retourner chez eux, ainsi qu'une activité fret importante pour la région, aussi bien à l'import qu'à l'export de marchandises.

Le rôle de l'aéroport reste avant tout de relier Genève aux grands pôles économiques et politiques dans le monde, que ce soit dans le Golfe, le continent africain et l'Amérique du Nord, notamment pour répondre aux attentes de la Genève internationale. Pour rappel, les conditions restrictives liées à l'Amérique du Nord avaient débouché sur une suspension de la ligne dès octobre 2020, s'étaient poursuivies en 2021 jusqu'au moment où l'Amérique ouvrait à nouveau ses frontières aux personnes vaccinées en novembre 2021. Cette occasion a permis à Genève Aéroport de restaurer l'intégralité de sa desserte de l'Amérique du Nord (SWISS vers New York – JFK, United vers New York – Newark et Washington et Air Canada déjà cité), même si les fréquences restaient inférieures à la situation pré-pandémie.

La restauration du réseau intercontinental a nécessité des efforts en continu et a coïncidé avec la mise en service de l'Aile Est le 14 décembre 2021, le jour même du vol inaugural de réouverture de Genève-New York, assuré par SWISS.

Connectivité de Genève Aéroport

Ce travail de longue haleine pour rétablir le réseau long-courriers a porté ses fruits et relie désormais à nouveau Genève aux grands centres de décision mondiaux. La reprise des voyages notamment en lien avec les activités diplomatiques et de conférences est ainsi garantie.

Un sondage auprès de responsables d'agences et d'organisateur de voyages d'organisations internationales et d'entreprises a été réalisé afin d'évaluer leurs besoins futurs. Il a confirmé le besoin de voyager

pour les personnes sondées qui sont prêtes à reprendre les voyages, indispensables aux négociations et aux rencontres non virtuelles avec des clients. Une nouvelle tendance voit cependant le jour: les vols directs sont privilégiés afin notamment de minimiser les risques en période de pandémie.

Aviation d'affaires: une activité en progression

Près d'un quart des mouvements à Genève l'an dernier a été généré par des avions privés. Ce secteur enregistre davantage de vols en 2021 qu'avant la pandémie. Cette activité fait de Genève Aéroport le troisième aéroport européen pour le trafic de jets privés, selon l'Association européenne de l'aviation d'affaires (EBAA).

Surfant sur les vagues du COVID-19, l'aviation d'affaires a rattrapé son niveau de 2019 et dès juillet 2021, la progression - auparavant variable - est assez nette avec une reprise en automne avant de s'essouffier à nouveau à la fin de l'année. Concernant l'aviation générale et d'affaires (GABA), le nombre de mouvements 2021 s'élevait à 40'805 (contre 31'771 en 2020 et 39'677 en 2019). Soit une augmentation de 28,4 % entre 2020 et en 2021, et une augmentation de 2,8 % entre 2019 et 2021 alors que ces mouvements avaient baissé de 19,9 % entre 2019 et 2020.

Cargo-fret: une activité dense

L'année 2021 a confirmé la reprise du fret aérien entamée au cours du deuxième trimestre 2020. Le tonnage annuel fret aérien et poste traité à Genève Aéroport s'est élevé à 59'462 tonnes, soit une progression de 12,9 % par rapport à 2020 et une réduction de 30 % par rapport à 2019.

Tous les segments d'activité ont suivi cette orientation à la hausse soutenue par une conjoncture économique positive et la reconstitution graduelle du réseau long-courriers, accroissant la connectivité au départ et à destination de Genève.

Le fret transporté en soute des avions de ligne pour passagers a enregistré l'évolution la plus marquée (+19,1 %), suivi par le fret camionné opéré par les compagnies aériennes (+12,4 %) talonné par celui des intégrateurs tels DHL, FedEx, etc. (+9,2 %). La répartition du fret entre l'export, l'import et le transit s'est élevée respectivement à 37,5 %, 37,7 % et 24,8 % du total du fret traité à Genève Aéroport.

Emirates a dominé le haut du classement des compagnies de lignes présentes dans le fret aérien avec une part de marché de 32,7 % suivie par Etihad (17,5 %) et Lufthansa (8,3 %). Au niveau des compagnies de courrier express, DHL Express maintient sa position de leader sur ce segment avec 84,0 % de part de marché devant FedEx (8,17 %) et UPS (7,83 %).

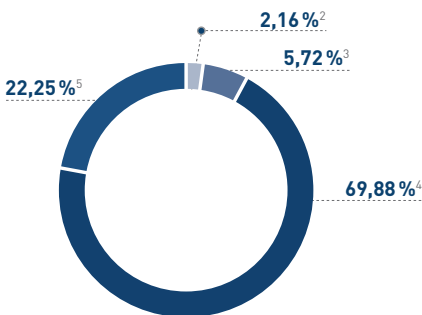
Le cargo, avant tout lié à l'exportation (industrie pharmaceutique, horlogerie, chimie, parfums...), a bénéficié de la bonne santé de l'économie suisse en 2021. Le fret a certes perdu des parts de marché par manque de capacité en vue de l'exportation, notamment en raison de la chute des vols long-courriers. Une période de transition a été nécessaire afin d'être en mesure de répondre à la demande. D'autre part, il est intéressant de relever que les marchandises circulent davantage qu'avant la pandémie, notamment avec l'essor des achats en ligne.

10. RÉSULTAT DU TRAFIC FRET ET POSTE

Fret	2021	2020	2019	Var. 20/21	Var. 21/19
Ligne	37'810	31'734	55'011	+19,15%	-31,27%
Charter	114	994	3'061	-88,49%	-96,26%
Fret aérien avionné	37'924	32'728	58'072	+15,88%	-36,69%
Fret aérien camionné	20'170	17'941	22'529	+12,42%	-10,47%
Total fret aérien	58'095	50'669	80'601	+14,66%	-27,92%
Fret postal	1'367	1'990	4'326	-31,31%	-68,40%
Total fret aérien et poste	59'462	52'659	84'927	+12,92%	-29,98%

11. RÉPARTITION PAR CLASSE DE BRUIT

Ligne et charter, passagers uniquement



Classes de bruit*	Rotations
1	0
2	1'207
3	3'199
4	39'113
5	12'454

*1 étant la plus bruyante, 5 la moins bruyante.

Classes de bruit

Durant la crise, les compagnies aériennes ont misé sur des avions de dernière génération, plus économes en frais de fonctionnement. Contribuant à limiter les émissions sonores, les avions classés dans la catégorie 5, moins bruyants et moins gourmands en kérosène (les Bombardier C Series, les A 320neo,

les A 350 ou les Boeing 787), ont représenté 22,3% des mouvements d'avions de ligne et charters contre 18,7% en 2019. Les deux meilleures classes (respectivement 5 et 4) représentent en 2021 au total 92,1% des mouvements d'avions.

Dès janvier 2021, des redevances aéronautiques incitatives en faveur

des avions de dernière génération ont été mises en place. Il est intéressant de constater que le programme d'incitation produit ses effets en 2021, avec un impact clair dans la force de progression d'avions de nouvelle génération, moins polluants et moins sonores.





05

RECU DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES COMMERCES LIÉ AU TRAFIC PASSAGERS

L'année 2021 s'est déclinée au fil des fermetures, réouvertures, restrictions sanitaires et cela a affecté le chiffre d'affaires de divers commerces et restaurants du terminal. L'été a été fructueux, l'automne encourageant, mais avec l'arrivée du variant Omicron, l'activité a fortement reculé au mois de décembre.

Le chiffre d'affaires global (commerces, restauration, location de voitures, affichage publicitaire, services) a progressé de 2,3% par rapport à 2020, mais fondu de 66,9% par rapport à 2019, soit une diminution en phase avec le trafic passagers (-67,1%). Cependant, ce recul n'est pas uniforme et varie en fonction de la localisation et des secteurs d'activité. Ainsi, le *retail airside* a par exemple limité la baisse (-58,5% vs 2019), alors que les secteurs d'activité *landside* ont sous-performé.

Globalement, le chiffre d'affaires est aligné au trafic passagers et cela, malgré de nombreux points de vente fermés lors du premier semestre ainsi que certaines infrastructures de Genève Aéroport, et des horaires d'ouverture fortement réduits. Il aura fallu attendre le mois de juin 2021 pour envisager une reprise plus soutenue de l'activité. La

totalité des commerces n'a finalement été rouverte qu'au cours du 4^e trimestre 2021.

La reprise estivale a été bénéfique pour l'aéroport. En effet, le panier moyen a augmenté en 2021, ce qui a eu pour effet d'atténuer quelque peu les effets de la crise sanitaire. L'offre commerciale est restée attractive. Afin de suivre les tendances du marché, le concept *shop & collect Duty free* a été déployé en collaboration avec Aelia/Lagardère (opérateur des boutiques hors taxes) et Inflyter (*start up* innovante de promotion des ventes en ligne). Il s'agit de simplifier et de faciliter l'achat *duty free* en ligne dès la réservation d'un vol, avec récupération des produits en boutique ou en salle d'embarquement. Par ailleurs, un distributeur de produits *duty free* (une première en aéroport) a également été installé pour permettre les achats en dehors des horaires d'ouverture des boutiques.

Dès la mise en service de l'Aile Est en décembre 2021, trois surfaces commerciales ont été intégrées dans les nouvelles salles d'embarquement. Il s'agit d'un *Duty Free «Green»*, d'un Kiosk et d'un bar. L'évolution du concept «Aelia Duty Free» de l'Aile Est

a pour objectif d'intégrer la responsabilité environnementale sur l'ensemble des dimensions d'un concept, afin de réduire significativement l'empreinte carbone du projet architectural. Cela s'inscrit en phase avec la philosophie de réalisation de l'Aile Est et les valeurs de développement durable de Genève Aéroport.

Campagne de communication

Dès la mi-juin, une nouvelle campagne institutionnelle des commerces et des restaurants a été déployée au sein du terminal. De nouveaux pictogrammes digitaux ont été déclinés sur les écrans lumineux du terminal, sur de nombreux supports digitaux, ainsi qu'à divers endroits stratégiques, visant notamment à attirer l'attention sur la diversité de l'offre. Elle sera accompagnée au fil du temps d'animations diverses qui ont dû être reportées en raison de la pandémie.





J'y suis!

Décollez en toute tranquillité,
vers plus de 100 destinations.

06

ACCOMPAGNER LA REPRISE

Campagne «J'y suis»

Le Service Marketing et Business Development a accompagné la reprise de la demande pour les voyages en lançant au début de l'été la campagne «J'y suis». Celle-ci décline le besoin de s'évader pour des vacances, des loisirs, de retrouver des parents, tout en mettant du sens autour de ces déplacements. La campagne s'est déployée sur divers supports (affichage, réseaux sociaux, campagne digitale, etc.) misant sur les vols directs au départ de Genève. En été, plus de 100 destinations étaient ainsi proposées simultanément.

Le magazine *Take Off* reste également un outil important dans le cadre de la promotion des voyages. Édité deux fois par an, il est distribué dans divers points de l'aéroport. Sa diffusion a été réduite de moitié, passant ainsi de 40 000 à 20 000, économies obligent.

E-commerce

Depuis le mois d'août, la plateforme e-commerce propose de nouveaux produits tels qu'un abonnement *Priority Lane* (coupe-file au contrôle de sûreté) pour trois, six ou 12 mois à un prix préférentiel. De même, le *ResaPark* a désormais été étendu à trois parkings.

Lancée en juillet 2020, la plateforme *gva.boutique* connaît un certain succès et continue à vendre des objets des 100 ans de Genève Aéroport, tout en étoffant sa gamme avec des produits *brandés*, conditionnés et expédiés par la fondation Foyer Handicap dans le cadre des efforts de Responsabilité sociétale des entreprises (RSE).

En constante évolution, le site *gva.ch* a fait l'objet de nombreuses requêtes durant la pandémie. Une

augmentation de 13% du trafic par rapport à 2020 est enregistrée, toutefois elle reste inférieure au trafic de 2019 qui s'élevait à 28% de plus. Les pages les plus consultées concernent les arrivées et départs du jour, l'accueil passagers ainsi que les pages internet divulguant des informations sur les centres de test ou le COVID-19 – en particulier les pages FAQ. Relevons que la majorité des utilisateurs proviennent de Suisse (57%), de France (27%) et du Royaume-Uni (4%).





07

OBJECTIFS STRATÉGIQUES MAINTENUS MALGRÉ LA CRISE

Restrictions sanitaires, chute drastique des passagers, espoirs de reprise : Genève Aéroport est, pour la 2^e année consécutive, durement touché par l'épidémie de COVID-19. La Direction générale a maintenu ses objectifs stratégiques et avancé sur les projets essentiels pour la pérennité de la plateforme aéroportuaire. En parallèle, elle a dû adapter la structure de l'entreprise et prendre des décisions difficiles en matière de réduction d'effectifs et de report de programmes.

Investissements stratégiques

La pandémie survenue en mars 2020 a eu et a encore aujourd'hui un impact très important sur les travaux en cours et les investissements de Genève Aéroport. Depuis le début de la crise, l'aéroport procède à un réexamen régulier de tous ses projets sous un angle budgétaire et stratégique. Avec un objectif : maintenir les programmes indispensables sans mettre en péril sa situation financière. En conséquence, certains projets ont été, cette année encore, suspendus, reportés, voire abandonnés.

En 2021, 75 projets ont été menés,

pour un investissement de quelque 111 millions de francs. Les projets Aile Est et Centre logistique de tri-bagages (BLC) ont représenté quasiment 90% de ces investissements. Près de 120 projets prévus dans la planification ont été gelés, permettant une réduction des investissements de 90 millions pour les années 2021 et 2022 et de 200 millions de francs pour les années 2023 à 2024.

L'Aile Est prend son envol

Parmi les projets achevés en 2021, citons la construction de l'Aile Est. Elle incarne la réalisation la plus spectaculaire de travaux entrepris sur une décennie à Genève Aéroport. L'Aile Est vise à améliorer l'accueil des passagers des vols continentaux et intercontinentaux, tout en répondant aux standards actuels. Elle remplace le pavillon gros-porteurs, construit à titre provisoire en 1975. Ce parallélépipède au design audacieux présente des dimensions impressionnantes : avec une inclinaison de 26 degrés vers le tarmac, il mesure 520 mètres de long sur 20 mètres de large.

Dix ans d'études et de travaux ont été nécessaires. Sa construction a été un défi technique de taille avec le tarmac

d'un côté, des bâtiments très proches de l'autre ainsi que des restrictions en hauteur liées au plafond aérien. Autant dire que la surface disponible pour ce nouvel édifice était extrêmement limitée.

Nouvelles technologies

L'Aile Est intègre des équipements novateurs indispensables pour la connectivité intercontinentale de Genève. Un système de gestion des ouvertures et fermetures de toutes les portes d'embarquement et de débarquement a ainsi été déployé. Le *Gate Access System*, conçu et développé en interne, permet d'améliorer les flux des passagers ainsi qu'une bonne application des procédures de sûreté.

Un nouveau système d'annonces automatique a par ailleurs été déployé dans l'Aile Est. Depuis la mise en service du bâtiment, la langue arabe a déjà été rajoutée au dispositif. Il permet une meilleure compréhension des messages et marque la première étape de transition vers un environnement « Silent airport ».

Des technologies de pointe intégrées au bâtiment permettent par ailleurs d'améliorer notablement le bilan

énergétique de l'aéroport. Avec ses 110 sondes géothermiques, 7'000 m² de panneaux photovoltaïques sur le toit ou encore 10'600 m² de façades à triple vitrage de haute performance, l'Aile Est est neutre énergétiquement. De plus, son raccordement au réseau thermique durable Génilac est prévu pour 2024.

Tester le bâtiment avec des figurants

Avant sa mise en service officielle, deux tests d'expérience passagers, appelés tests ORAT (Operational Readiness Airport Transfer), ont été organisés en novembre et en décembre. Cette étape essentielle avait pour objectif de préparer toutes

les entités aéroportuaires pour le jour J et de repérer d'éventuels dysfonctionnements. Plus de 700 bénévoles ont joué les figurants. C'était la toute première fois que Genève Aéroport testait l'un de ses bâtiments avec autant de participants externes! Un défi d'autant plus grand qu'il a été mené en période de crise sanitaire.



Le coût du secteur Aile Est s'élève à 610 millions de francs. Il comprend le bâtiment Aile Est, la route douanière, la construction et la démolition du GP+ (pour gros-porteurs), l'INAD Nord (dédié aux personnes non admises sur le territoire suisse) ainsi que les travaux préparatoires de GeniLac.

Le 14 décembre 2021, l'Aile Est a été mise en service à l'occasion d'un vol SWISS Genève - New York. En raison des conditions sanitaires, son inauguration officielle a été repoussée au printemps 2022.



Vidéo inauguration Aile Est

Le tri-bagages avance

Les travaux du nouveau Centre logistique de tri-bagages (BLC) se sont poursuivis en 2021. Cette nouvelle installation a pour objectif de remplacer le système de tri actuel (en raison de l'obsolescence de plusieurs équipements), de répondre aux besoins accrus de traitement des bagages et d'être aux normes en matière de sûreté avec la mise en place de scanners de dernière génération (EDS3) avant le 1^{er} septembre 2023, délai fixé par la réglementation européenne.

Ce chantier particulièrement complexe a pris une année de retard en

raison de la pandémie. Quoi qu'il en soit, les enveloppes bâties sont désormais quasi terminées, la moitié des tapis de livraison bagages « arrivée » est réalisée. Une partie des nouveaux guichets *check-in* du terminal principal est en place et 20% des lignes de convoyages sont achevées.

Enfin, les huit scanners sont en place avec les premières mises en fonction prévues pour l'été 2022. Le nouveau Centre logistique de tri-bagages sera terminé dans le courant de l'année 2024.

L'arrivée de GeniLac se précise

Autre projet qui poursuit son avancement, le raccordement de la plateforme aéroportuaire au réseau thermique durable GeniLac. Après l'accord de partenariat signé en novembre 2019 entre Genève Aéroport et les Services industriels de Genève (SIG), l'Aéroport a reçu le 22 décembre 2021 l'approbation des plans de la centrale thermique Est. Les travaux de la première infrastructure de GeniLac sur site pourront donc être lancés en 2022.



©SIG Vidéo pres. GeniLac

Il s'agit d'un projet essentiel pour Genève Aéroport qui s'est engagé à alimenter la totalité de ses infrastructures avec de l'éner-

gie 100% renouvelable à l'horizon 2026. Le raccordement au réseau GeniLac lui permettra de chauffer et de refroidir ses bâtiments avec l'eau du lac Léman dès 2024. Genève Aéroport réduira ainsi ses propres émissions de gaz à effet de serre de 60% et contribuera à l'effort cantonal pour la transition énergétique.

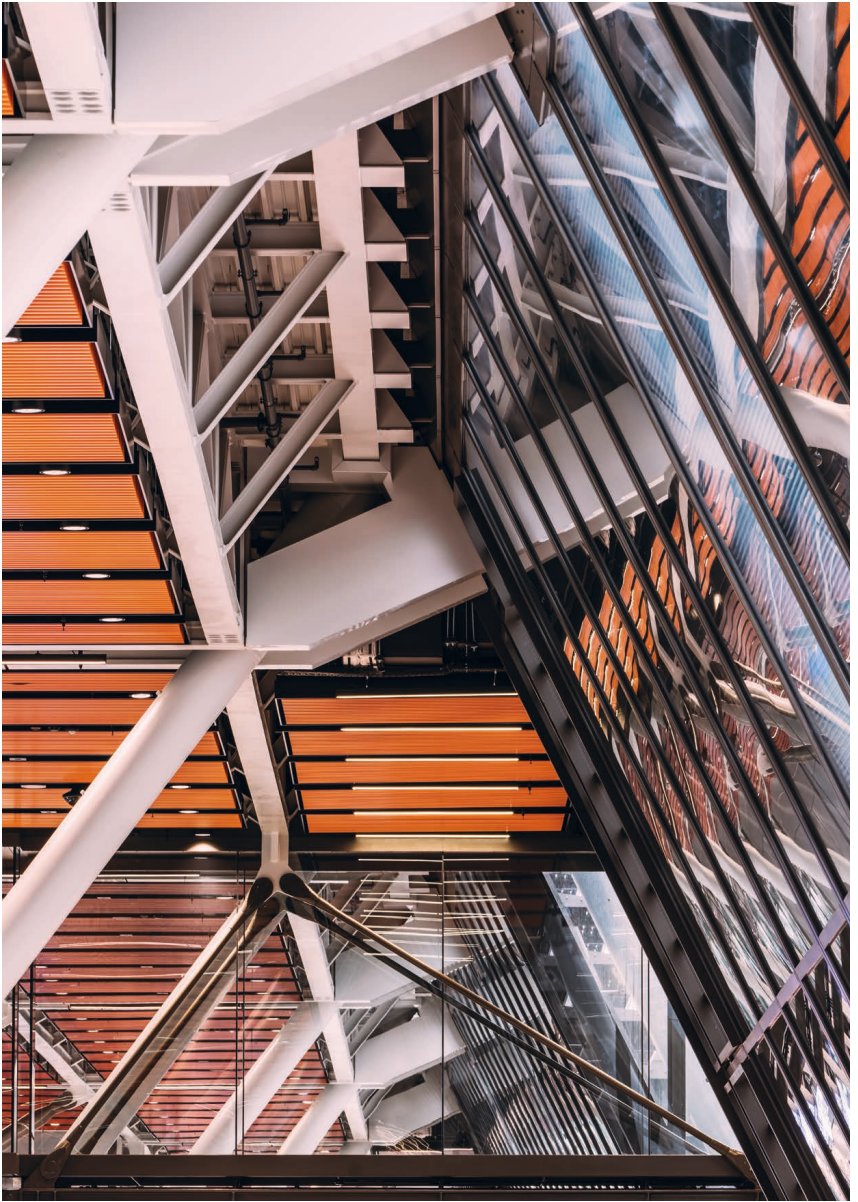
Une terrasse pour les Genevois

Autre réalisation importante et emblématique achevée en 2021 : la construction de la « Terrasse Panorama ». Cette nouvelle terrasse publique devait initialement couronner les festivités du centenaire de Genève Aéroport en septembre 2020, mais les restrictions sanitaires avaient repoussé cet événement d'une année. Elle a finalement ouvert ses portes au public le 24 juin, puis été inaugurée en septembre.

Construite sur le toit du restaurant Le Chef, au 4^e étage du Terminal 1, la « Terrasse Panorama » offre une vue à 180° sur le tarmac, avec en toile de fond la chaîne du Jura. Les *spotters* peuvent observer la piste de bout en bout ! L'accès à cette zone d'observation de 800 m² se fait après passage d'un contrôle de sûreté spécifique, via une passerelle suspendue. Sur place, une buvette propose snacks et rafraîchissements. Les visiteurs ont également accès à une salle de projection dans laquelle sont diffusés des films sur l'aéroport et son histoire.



Vidéo inauguration terrasse



CAP 2030 bien lancé

L'année 2021 a été marquée par l'approbation le 29 juin 2021, par le Conseil d'administration de Genève Aéroport, du crédit d'étude pour les projets CAP 2030 et plateforme multimodale. Cette étape essentielle a permis de lancer véritablement ces deux projets qui consistent en une transformation majeure de l'aéroport d'ici à une dizaine d'années.

Le Terminal principal, construit en 1968, aura presque 70 ans en 2040. Il présentera d'importants problèmes de vétusté touchant la sécurité des bâtiments, l'accueil des passagers et son opérabilité. Une rénovation importante est donc nécessaire d'ici là.

Le projet CAP 2030 consiste à créer une nouvelle aérogare de 45'000 m², sur l'esplanade qui se trouve devant l'entrée principale du Terminal 1. L'aéroport de Genève devant rester opérationnel durant toute la durée des travaux, une grande partie des activités du terminal actuel sera transférée dans le nouvel édifice. Il sera ensuite possible de rénover en profondeur le T1, ou de le démolir pour le reconstruire. L'option reste ouverte.

Ce projet ne sera réalisable qu'après la création d'une plateforme multi-

modale sur la partie supérieure de la gare CFF. En 2020, Genève Aéroport avait signé une Convention d'intention avec les CFF pour en dessiner ses contours. Le projet implique notamment la démolition de la superstructure de la gare existante, qui sera remplacée par une plateforme d'échange de transport en commun permettant d'assurer un transfert de part modale ambitieux.

Ces deux projets stratégiques représentent 560 millions de francs d'investissement pour Genève Aéroport. Après la phase de sélection du concepteur-constructeur et la phase d'études, les travaux sont prévus à l'horizon 2025 pour la plateforme multimodale et dureront trois ans. L'extension du terminal devrait quant à elle démarrer en 2028 et se terminer en 2032.

Rénovation du secteur France

La rénovation du secteur France, entamée le 1^{er} décembre 2020, s'est poursuivie jusqu'au début 2022. Un plan de rénovation de cet espace a été lancé, avec pour objectif d'implanter un poste de contrôle douanier secondaire permettant l'externalisation dans la zone internationale de certains vols pour la France en fonction de pics de trafic et la modernisation des guichets d'enregistrement pour les passagers en partance pour la France.

Pilotage des opérations

La solution pilotage des OPS (POPS) est entrée en fonction en 2021. Ce système d'information permet d'avoir une vue globale sur toutes les opérations de la plateforme (des avions sur le tarmac aux passagers dans l'aéroport en passant par les bagages). L'objectif final est de simplifier et d'optimiser la conduite des opérations dans l'aéroport.

Systèmes passagers aéroportuaires

Autre réalisation de 2021: le lancement du projet SPA (Systèmes passagers aéroportuaires). Ce programme a notamment pour objectif le renouvellement des systèmes technologiques permettant de gérer le processus passagers à chaque étape, de l'enregistrement jusqu'à l'embarquement. À terme, il stimulera également le développement du libre-service pour les passagers afin de leur permettre de réaliser des opérations telles que l'enregistrement et la dépose de leurs bagages en toute autonomie.

Le déploiement de cette solution est délicat, car il doit être parfaitement coordonné avec d'autres projets en cours, comme le nouveau Centre logistique de tri-bagages (BLC) ainsi que le déploiement des nouveaux guichets d'enregistrement (NCIS).







08

GÉRER LA CRISE ET PRÉPARER LA REPRISE

Dans le prolongement de l'année 2020, la Direction ressources humaines a assuré en 2021 un rôle de pilotage pour soutenir la Direction générale dans sa gestion des impacts humains et financiers découlant de la crise qui a secoué l'entreprise.

Des efforts importants et quotidiens ont été déployés pour garantir la protection de chacune et de chacun en lien avec les recommandations sanitaires et le télétravail obligatoire. Le plan de protection mis en place afin de garantir la sécurité sanitaire de l'aéroport à l'égard des passagers, mais également des collaboratrices et collaborateurs, a été adapté à plusieurs reprises. Fort de ce plan, Genève Aéroport a obtenu, le 7 octobre, le renouvellement de sa certification Airport Health Accreditation (AHA) pour une année.

Monitorer la réduction du temps de travail, suivre le nombre de cas positifs au COVID-19 ainsi que les personnes placées en quarantaine et informer régulièrement le personnel de l'évolution de la situation ont été mis au premier plan.

Réduction des effectifs

En parallèle, la Direction ressources humaines a contribué à la gestion des impacts financiers de la situation. Confronté à une crise budgétaire majeure ainsi qu'à une chute sans précédent de son activité, Genève Aéroport a été contraint d'adapter sa structure en 2021. Après avoir mené une analyse structurelle de l'entreprise, service par service, la Direction générale a pris des mesures de réduction d'effectifs. 22 postes ont ainsi été supprimés. La Direction ressources humaines a piloté la mise en œuvre de cette décision et ses conséquences sur les personnes concernées, et a mis en place des mesures d'accompagnement, en évaluant notamment les possibilités de reclassement interne et externe.

La forte réduction des activités et la suspension de certains investissements et projets a nécessité le recours au chômage partiel. Le niveau moyen de réduction de l'horaire de travail (RHT) a atteint 27,9% en 2021.

Du côté des effectifs, les contrats à durée déterminée n'ont pas été

renouvelés et les retraites anticipées ont été encouragées. Les engagements et remplacements suite à des départs naturels ont été limités au strict nécessaire.

Les effectifs de l'entreprise ont logiquement diminué, passant de 1'041 EPT (équivalent plein temps) au 31.12.2020, à 997,93 EPT au 31.12.21. Au 31 mars 2020, au début de la crise, le nombre d'EPT était de 1'084,30. Depuis cette date, chaque embauche est soumise à la validation préalable de la Direction générale et la mobilité interne reste privilégiée. Ainsi, en 2021, 65% des postes mis au concours ont été pourvus en interne (ce taux était de 44,3% en 2020).

Côté télétravail, 19% des heures travaillées en 2021 ont été réalisées en *home office*. À titre de comparaison, ce taux était de 16% en 2020. Avant la pandémie, Genève Aéroport avait préparé un projet pilote de travail à domicile flexible et sur plusieurs jours par semaine. Repoussé en raison de la situation, ce projet nommé Flexiwork sera relancé dès la fin du télétravail obligatoire.

Maintenir le dialogue

Pour soutenir les collaboratrices et collaborateurs très impactés par la situation, la cellule de soutien psychologique externe mise en place en 2020 a été maintenue durant les premiers mois de l'année 2021. Deux forums d'échange en ligne ont par ailleurs été proposés pour que les employés puissent partager leur vécu.

Que ce soit au sein de Genève Aéroport ou des entreprises de la plateforme, la crise sanitaire a affecté les relations sociales. La Direction a donc eu à cœur de maintenir le dialogue et d'informer les employés durant toute l'année. Au total, quatre visioconférences avec l'ensemble du personnel ont été organisées chaque trimestre durant lesquelles la Direction générale et la Présidente du Conseil d'administration ont pu faire le point sur le trafic aérien, la situation financière et l'organisation de l'Aéroport.

Un nouveau canal de communication a par ailleurs vu le jour cette année au travers de sondages éclair, dits « *Pulse Surveys* ». Ils permettent de prendre le pouls des collaborateurs sur leur ressenti à travers des questions portant sur diverses thématiques, dont notamment le vécu du télétravail, le retour progressif sur site, l'efficacité du plan de protection, l'organisation du travail du point de vue des managers. Selon les réponses obtenues, des mesures ont pu être discutées et mises en place. Avec un taux de participation supérieur à la moitié de l'effectif en 2021, ce moyen de communication a démontré son utilité et sera pérennisé afin de solliciter régulièrement l'avis des collaborateurs.

Comportements attendus et compétences managériales

Une nouvelle formation managériale a été déployée au sein de Genève Aéroport en 2021 au travers d'un pilote dans le but d'en faire bénéficier à terme chaque cadre hiérarchique. Un programme sur-mesure en partenariat avec la HEG-Genève a été mis sur pied pour adapter le contenu à la culture, aux besoins et attentes de l'Aéroport. Dans l'optique de contribuer à développer des environnements de travail sains et une culture de la responsabilité et de l'exemplarité, une Charte du mana-

gement, présentant les comportements attendus dans l'entreprise, a été rédigée.

Genève Aéroport a poursuivi ses efforts afin de mettre à jour son dispositif relatif à l'éthique et aux conflits d'intérêts. La directive sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêts édictée en 2018 avait fait l'objet d'une révision en 2020. En 2021, une formation en ligne a été déployée auprès de l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs.

Un code de conduite rappelant les bonnes pratiques en matière de comportements au sein de Genève Aéroport a par ailleurs été établi et adopté en juin 2021 par le Conseil d'administration. Il a été diffusé auprès des employés et des présentations ont été réalisées en direct auprès des services dans le courant de l'année et se poursuivront jusqu'au printemps 2022.

Égalité salariale, congés paternité et parental

Une analyse interne de l'égalité salariale a été menée au mois de mars, comme la loi l'impose aux entreprises d'au moins 100 personnes depuis le 1^{er} juillet 2020. Résultat: la différence de salaire entre femmes et hommes liée au critère du sexe, les autres critères étant égaux par ailleurs, est infé-

rieure à 1%. Ce résultat respecte la légalité demandée fixée à 5%. La prochaine analyse des salaires aura lieu en 2025.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les collaborateurs masculins ont par ailleurs le droit à un congé paternité de deux semaines. Les parents d'enfants gravement malades peuvent quant à eux bénéficier d'un congé spécifique, tout comme les personnes soutenant un membre de leur famille sans lien de parenté directe en raison d'une maladie ou d'un accident. Le statut du personnel de Genève Aéroport a donc subi une mise à jour afin d'être en adéquation avec la législation fédérale.

Digitalisation des ressources humaines

Cette année, la Direction ressources humaines a fait un pas de plus vers la digitalisation en choisissant un nouvel outil de gestion des données en lien avec le personnel. La plateforme SAP SuccessFactors facilitera ainsi la gestion et l'analyse des données RH.

Une nouvelle plateforme de gestion des absences a également été sélectionnée. Elle permettra aux collaboratrices et collaborateurs de déclarer leurs absences maladie ou accident aux assurances de manière simple et efficace.





09

POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Maillon essentiel de l'infrastructure de transport national, Genève Aéroport doit satisfaire de manière durable la demande de mobilité aérienne présente et future. Pour répondre à cette mission, l'Aéroport mène une politique environnementale engagée depuis plusieurs années. En mai 2021, il a formalisé une politique de développement durable. Il s'engage ainsi à offrir aux usagers des infrastructures et des services efficaces et durables, à préserver le cadre de vie et à renforcer ses liens avec la région. Il agit en qualité d'employeur responsable et met en œuvre des achats et partenariats responsables.

Limitier les nuisances sonores pour les riverains

Conscient de son caractère urbain, Genève Aéroport prend des mesures afin de contenir l'impact des nuisances sonores de la plateforme, notamment pour les riverains. Il déploie depuis 2003 un programme d'insonorisation des habitations dans les communes proches de l'aéroport. Plus de 4'000 logements ont été insonorisés pour un montant de 57 millions de francs. Genève Aéroport continuera d'œuvrer à l'in-

sonorisation de 3'000 logements supplémentaires dans les années à venir.

Depuis le début de l'épidémie de COVID-19, le programme a connu un certain ralentissement en raison notamment des pénuries de matières premières, des retards de livraison ou de l'impossibilité de se rendre chez les propriétaires, certains étant des personnes à risque. Des entreprises réalisant les travaux d'insonorisation ont par ailleurs été contraintes de cesser leurs activités en raison de la crise économique.

Empreinte sonore

Cette année 2021, marquée par l'épidémie mondiale, a été exceptionnelle en raison de la chute du trafic aérien. Logiquement, l'impact sonore lié à l'exploitation de l'aéroport a suivi la même tendance.

L'empreinte sonore portant sur 2021 n'a pas encore été calculée. Entre 2019 et 2020, la surface des zones exposées au bruit a diminué de 21 km². Cette situation est essentiellement liée à la diminution globale des mouvements d'avions (-53,6% en 2020), en particulier après 22 heures (-71,7%).

Pour rappel, Genève Aéroport mène une politique volontariste depuis plusieurs années afin de contenir l'empreinte sonore de la plateforme. Ainsi, les compagnies aériennes sont incitées à exploiter les avions les plus modernes (donc moins bruyants), par le biais de redevances perçues à chaque atterrissage, modulées en fonction de la classe de bruit de chaque appareil. Une redevance spécifique pour les décollages après 22 heures est également appliquée. Les mouvements nocturnes étant 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.

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport fixe le cadre d'exploitation et du développement futur de Genève Aéroport. Afin de concrétiser les engagements pris dans ce document, l'aéroport a soumis en 2019 à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une demande d'approbation de plans et de mesures opérationnelles. Le projet comprend des mesures opérationnelles permettant à la plateforme de stabiliser puis de

réduire son empreinte sonore. Les communes, les autorités et la population ont pris position sur le projet dans le cadre de l'enquête publique. En 2021, Genève Aéroport a apporté des réponses aux prises de positions et en fin d'année l'ensemble des parties a eu l'opportunité de soumettre ses observations finales. Le dossier est maintenant gardé à juger par l'autorité de décision, l'OFAC.

En 2021, Genève Aéroport a pour suivi ses rencontres avec les communes afin d'effectuer des points de situation sur les sujets d'intérêt pour les habitants.

Favoriser les transports en commun et la mobilité douce

Genève Aéroport met en place des mesures pour améliorer en continu la qualité de service et l'expérience des passagers aériens. L'accessibilité de la plateforme en transports publics fait partie des axes de travail.

Depuis 2018, six lignes matinales d'Aérobis desservent gratuitement la plateforme depuis Genève et la France voisine. En raison de la chute du trafic passagers, l'offre a été temporairement réduite (12 parcours au lieu de 20). En compensation, pour les employés de l'aéroport qui ont continué à exercer leur activité, les horaires des navettes personnel aéroport ont été adaptés afin d'offrir le service nécessaire.

Genève Aéroport finance depuis plus de 10 ans des billets de transports publics gratuits pour les voyageurs. En 2021, 393'760 tickets gratuits ont été distribués. À titre de comparaison, en 2019, plus de 1'180'000 tickets ont été utilisés par les passagers, soit 3'250 tickets par jour en moyenne! Face au contexte budgétaire, Genève Aéroport a été amené à suspendre temporairement ce service.

Genève Aéroport souhaite favoriser la mobilité douce sur la plateforme. Depuis le 2 décembre 2021, une station de VéloPartage, accessible à tous les usagers et collaborateurs, a pris place au niveau des départs. Le principe est simple: l'utilisateur peut choisir n'importe quel vélo disponible et partir avec, sans obligation de retour. De même, il peut se rendre à l'aéroport avec un vélo du réseau et le garer si la place le permet.

Une application dédiée de *Donkey Republic* permet de vérifier la disponibilité des deux-roues.

Côté tarmac, deux nouveaux bus électriques dédiés au transport des passagers ont été reçus cette année. Deux bus supplémentaires doivent arriver en 2022. À terme, la flotte sera composée de 30 bus dont 14 électriques. Cette stratégie a pour objectif de limiter les émissions des véhicules sur le tarmac. Face à la baisse du trafic passagers, un bus électrique a par ailleurs été transformé, de manière temporaire, en local de pause climatisé pour les collaborateurs travaillant sur le tarmac lors des épisodes de fortes chaleurs estivales.

Réduire les émissions CO₂

Genève Aéroport participe aux réflexions du secteur aérien afin de minimiser son empreinte climatique. Il a ainsi participé à la rédaction d'une déclaration d'intention commune des acteurs de l'aviation suisse (SWISS, easyJet, aéroports de Zurich et de Bâle, Association suisse de l'aviation d'affaires) en faveur d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, zéro émission nette, au niveau des objectifs fixés pour 2050. Ce texte fait partie d'une étude intitulée «Road Map Sustainable Aviation» Suisse qui définit le chemin et les moyens pour l'aviation suisse de s'aligner avec les objectifs de la stratégie climatique du Conseil fédéral. En effet, la Suisse s'est engagée à réduire considérablement les émissions de CO₂ d'ici à 2030 et le Conseil fédéral a également adopté l'objectif de zéro émission nette d'ici à 2050.

Compenser les émissions de ses vols

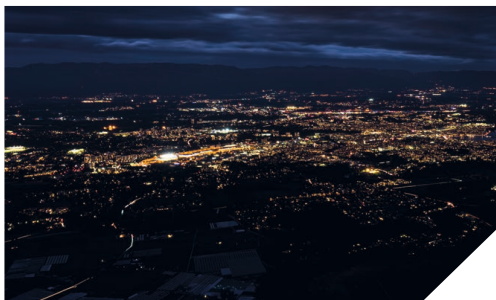
Toujours dans cette perspective, les passagers ont la possibilité de compenser les émissions CO₂ de leur vol grâce à un partenariat avec myclimate lancé en juin 2021. Pour chaque trajet compensé, Genève Aéroport investit une somme identique. Le coût de la compensation a été calculé en fonction de la distance moyenne des vols court- et long-courriers au départ de Genève, soit respectivement 900 km et 4'300 km. Il est également possible de compenser d'anciens vols.

Recyclage des masques

En août 2021, des poubelles de collecte et de recyclage des masques chirurgicaux et FFP2 ont été déployées au sein de la plateforme. Une fois pleines, elles sont acheminées vers un centre de recyclage dédié. Les masques, qui sont fabriqués en polypropylène (matériau 100% recyclable), sont ensuite transformés en granulés de polypropylène. Ils deviennent alors une matière première utilisable pour la fabrication d'objets en plastique par exemple. En cinq mois, près de 7'000 masques ont été ainsi collectés.

Pollution lumineuse: sensibiliser et agir

Pour la deuxième année, Genève Aéroport a participé à l'opération «La nuit est belle!» en vue de sensibiliser la population à la pollution lumineuse. Les lumières des satellites, de la piste et du tarmac ont été éteintes la nuit du 21 mai. Seuls les mâts d'éclairage du tarmac sont restés allumés, pour des raisons de sécurité. De plus, les travaux nocturnes sur la plateforme de Genève Aéroport et de Skyguide ont été suspendus pour l'occasion.





10

Vidéo sommet Biden/Poutine

LA PORTE D'ENTRÉE DE LA GENÈVE INTERNATIONALE

L'année 2021 a été marquée par un événement exceptionnel: le sommet diplomatique entre Joe Biden et Vladimir Poutine le 16 juin. L'aéroport de Genève, choisi comme porte d'entrée pour les présidents et les délégations russes et américaines composées de plusieurs centaines de personnes, est fier d'avoir participé au succès de cette rencontre importante pour la Suisse et la Genève Internationale.

Pendant près de trois semaines, une cellule spéciale réunissant quotidiennement plusieurs services de Genève Aéroport et la Police internationale a travaillé pour réussir cette mission, sur les plans opérationnel, logistique, sécuritaire et protocolaire. Le service du Protocole a, par son expertise et son engagement, confirmé la qualité d'accueil de Genève Aéroport dans de telles circonstances.

Genève Aéroport a également préparé l'arrivée des participants à la 12^e Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), qui devait se tenir du 30 novembre au 3 décembre 2021 à Genève. La Conférence devait

notamment réunir près de 4'000 personnes, dont quelques chefs d'État et près de 220 ministres. L'OMC a annulé l'événement trois jours avant son ouverture en raison du variant Omicron en Afrique du Sud. Les préparatifs de cette 12^e Conférence ont entraîné une activité protocolaire particulièrement intense sur la plateforme.

En 2021, le service du protocole a accompli 1'335 accueils protocolaires, dont 44 chefs d'État, 10 Premiers ministres et 218 membres de familles royales.

Interventions des sapeurs-pompiers professionnels et des ambulanciers du SLIA

Le Département Sauvetage et lutte contre les incendies aéroportuaires (SLIA) de Genève Aéroport assure une réponse opérationnelle sur le site aéroportuaire 24 heures sur 24 durant toute l'année, mais peut être amené à intervenir sur le territoire cantonal sur demande du SIS, par exemple, lors d'un important incendie à Versoix en novembre 2021.

Les ambulanciers interviennent sur l'ensemble du canton, ainsi que sur

une partie du canton de Vaud sur demande directe du 144.

Les sapeurs-pompiers professionnels de Genève Aéroport ont par ailleurs suivi, en décembre 2021, une formation de sauvetage en milieu aquatique à Marseille durant deux semaines. Ils s'entraînent en effet pour être en mesure d'intervenir sur le lac Léman en cas, notamment, d'amerrissage. Le SLIA renforce également le dispositif de sauvetage sur le lac auprès de ses partenaires.



Vidéo Formation SLIA

Sponsoring et mécénat:

actions temporairement réduites

Genève Aéroport mène depuis 2006 une politique de sponsoring active au niveau local en soutenant de nombreux partenariats dans les domaines culturel, sportif, humanitaire, aéronautique... En 2020, la pandémie de COVID-19 avait eu de

sérieuses répercussions sur cette activité. Les montants alloués avaient été réduits à 700'000 francs contre 900'000 francs en 2019. Face à la situation financière difficile de Genève Aéroport en 2021, l'activité sponsoring a été davantage réduite. 135'000 francs ont été dépensés cette année.

Conscient de sa responsabilité sociale, Genève Aéroport a respecté ses engagements en matière de sponsoring aussi longtemps que possible. Les partenariats arrivés à échéance n'ont

toutefois pas été renouvelés. Genève Aéroport, partenaire historique du club de basket des Lions de Genève depuis sa création, a ainsi dû mettre fin à cette aventure avec beaucoup de regrets. En revanche, il a accompagné le club dans sa recherche d'un nouveau partenaire (SIG). L'Aéroport a soutenu cette année encore la course 20KM de Genève Aéroport comme il s'y était engagé.

Conformément aux directives de réduction des dépenses au sein de

Genève Aéroport, aucun nouvel engagement n'a été pris. De nouvelles formes de partenariat ont été trouvées. Sollicité par le Montreux Jazz Festival et le festival de Verbier, Genève Aéroport a ainsi facilité l'accès à ses infrastructures en mettant à disposition certains parkings.

Une fois la reprise en marche, Genève Aéroport compte bien réenclencher sa politique de sponsoring afin de soutenir différentes initiatives dans sa région.





11

ACTEUR ENGAGÉ POUR LA REPRISE DU SECTEUR AÉRIEN

Genève Aéroport a vécu l'année 2021 au rythme très fluctuant du trafic passagers. Ces changements de rythme d'activité consécutifs à la mise en place ou levée de dispositifs sanitaires nécessitent un réglage opérationnel très fin et une grande flexibilité des services. Durant toute l'année, des réunions de planification bimensuelles ont été organisées permettant de mettre à disposition les infrastructures nécessaires pour les opérations. Durant les phases plus calmes, un accent particulier a été mis sur le maintien des formations continues des collaborateurs afin de maintenir un niveau d'opérabilité en tout temps.

Genève Aéroport s'est mobilisé auprès des autorités fédérales et a plaidé à de nombreuses reprises en faveur de dispositifs sanitaires simplifiés dans le domaine du voyage. En avril, il a participé au sommet virtuel «Back in the Air» avec une cinquantaine de représentants de l'aviation, de l'économie et du tourisme. À l'issue de cet événement, trois demandes ont été transmises au Conseil fédéral afin de rétablir la liberté de voyager.

Quelle aviation post-COVID-19?

Chute drastique des passagers, restrictions sanitaires: les aéroports ont été durement touchés par l'épidémie de COVID-19. Désormais, comment envisager l'avenir? Et comment accélérer la sortie de la pandémie? Toutes ces questions ont été largement débattues lors de la conférence annuelle et assemblée générale

du Conseil international des aéroports (Airport Council International - ACI) de la région Europe. Celle-ci s'est tenue au mois d'octobre dans l'Aile Est de Genève Aéroport, qui était organisateur de l'événement. Un accent particulier a été mis sur les moyens de restaurer la connectivité aérienne et de parvenir à une relance durable du secteur.







Conception, rédaction et graphisme: ©GenèveAéroport, Service communication

Crédits photos: Genève Aéroport et photographes externes: ©ZouhriMohammed, ©GuillaumeMégevand, ©Saguez&Partners, ©GillesBertrand, ©JoasSouza

Couverture: ©JoasSouza

Impression: Imprimerie Prestige Graphique SA

Papier: Nautilus SuperWhite certifié FSC recyclé

Myc

FSC

Imprimé en suisse