



Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 26 avril 2023

Projet de loi **approuvant le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2022**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;
vu l'article 34 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017;
vu l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;
vu le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2022;
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 7 mars 2023,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2022 est approuvé.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent projet de loi vise à approuver le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (ci-après : AIG) pour l'exercice 2022.

L'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'AIG opère conformément à la concession fédérale pour l'exploitation de l'Aéroport international de Genève du 31 mai 2001, ainsi qu'à la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique concernant l'aéroport (fiche PSIA) adopté par le Conseil fédéral en 2018.

Pour rappel, le Plan sectoriel des transports, partie infrastructure aéronautique (PSIA), est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il fixe de manière contraignante pour les autorités les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse et définit les conditions générales d'exploitation de l'aéroport.

La partie générale du PSIA précise que « les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable [...] ». En revanche, il leur donne le droit de déroger aux règles et aux seuils d'émission de bruit indiqué dans l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41). En contrepartie, les riverains sont en droit de demander des indemnités. Il s'agit, en droit, d'une expropriation formelle du droit de voisinage, car non respecté par l'AIG.

Plus spécifiquement, le PSIA analyse, traite et impose des règles propres à chacun des aéroports nationaux dans une fiche PSIA spécifique. Elle permet de déterminer le potentiel de la croissance de l'AIG au-delà du bruit actuel et au-delà de la limite prévue par la loi. Ce potentiel de croissance signifie un agrandissement de la « courbe » de bruit, matérialisée par une carte qui indique la zone autorisée dans laquelle le seuil du bruit peut être dépassé, permettant ainsi à l'AIG d'atteindre les objectifs d'augmentation du trafic aérien déterminé.

En conséquence, l'AIG a déposé en septembre 2019 un nouveau règlement d'exploitation visant à concrétiser ce potentiel de développement défini dans le PSIA. Il contient la nouvelle courbe de bruit admissible, l'instauration de quotas pour les vols prévus avant 22 h 00 mais décollant en retard et de même que la possibilité de prévoir trois départs par semaine de vols long-courriers entre 22 h 00 et 24 h 00, exploités par les aéronefs les plus performants au niveau acoustique.

Le nouveau règlement d'exploitation de l'AIG et la nouvelle courbe de bruit admissible ont fait l'objet de recours auprès du Tribunal administratif fédéral de la part de communes, d'associations de riverains et de riverains en janvier 2023. Leur mise en œuvre est donc suspendue en attendant la décision de justice.

En outre, l'AIG opère conformément à la convention d'objectifs entre la République et canton de Genève et l'AIG pour les années 2019 à juin 2024. La convention d'objectifs fixe les jalons essentiels du développement et de l'exploitation maîtrisés de la plateforme aéroportuaire, y compris son accessibilité terrestre.

En 2022, la reprise des activités aériennes a été très forte. Après un début d'année impacté par le variant Omicron qui avait brusquement plombé le trafic en novembre et décembre 2021, la levée progressive de toutes les mesures sanitaires mi-février a permis un démarrage décalé mais très soutenu de la saison d'hiver. Cette reprise s'est prolongée durant les vacances de Pâques et s'est encore intensifiée au cours de l'été et au-delà.

Au final, l'AIG a accueilli en 2022 14 085 280 passagers, soit 137,8% de plus qu'en 2021 (5 923 035 passagers). Cette fréquentation s'inscrit 21,4% en retrait du niveau de passagers de 2019, année avant la pandémie. Pour rappel, en 2019, l'AIG avait accueilli 17 920 625 passagers. Le total du trafic (lignes, charters, aviation commerciale et non commerciale) s'inscrit en hausse de 64,4% par rapport à 2021, soit 163 168 mouvements.

En 2022, l'AIG a relié 146 destinations contre 139 un an plus tôt. Outre la remontée importante du volume de passagers, 2022 est marquée par le rétablissement quasi complet du réseau long-courriers d'avant pandémie. A l'exception d'Air China, dont le retour est intervenu en février 2023, toutes les destinations initiales en Amérique du Nord, au Moyen-Orient et en Afrique subsaharienne ont été rétablies et le niveau de fréquence des vols a retrouvé celui d'avant pandémie. Il a parfois été étoffé. Ainsi, Ethiopian Airlines a ajouté une quatrième relation hebdomadaire à son offre, répondant à une demande des milieux diplomatiques et des communautés africaines.

Sur le plan économique, après 2 années de lourdes pertes, l'AIG enregistre un bénéfice de 61,8 millions de francs avant rétrocession à l'Etat, et de 46,3 millions de francs après rétrocession.

L'AIG a débuté son processus de désendettement conformément à la stratégie approuvée par le conseil d'administration.

La forte reprise a également eu un impact positif pour les quelque 200 entreprises opérant sur la plateforme aéroportuaire et pour nombre d'entreprises de la région en lien avec le transport aérien, le commerce international, le tourisme et les activités de congrès.

Les chiffres clés de l'année 2022 pour l'AIG sont les suivants :

- 423,1 millions de francs de chiffre d'affaires (209 millions de francs en 2021);
- 46,3 millions de francs de bénéfice (perte de 88,9 millions de francs en 2021);
- 60,4 millions de francs d'investissements réalisés (111 millions de francs en 2021);
- 146 destinations desservies (139 en 2021);
- 14,09 millions de passagers (5,92 millions en 2021);
- 70 566 tonnes de fret (59 462 tonnes en 2021);
- 971,8 employés (équivalent temps plein) (997,9 en 2021);
- 3 254 accueils protocolaires (1 335 en 2021).

Sur le plan des ressources humaines, l'AIG compte, au 31 décembre 2022, 971,8 ETP (équivalent temps plein) contre 997,9 ETP au 31 décembre 2021. Cela représente un niveau d'effectif équivalent à celui de septembre 2017. Cette évolution est le résultat d'un monitoring précis des mouvements, d'une politique de remplacement stricte et limitée, ainsi que de quelques suppressions de postes qui ne répondaient plus aux défis actuels.

Nonobstant cette réduction, l'AIG a procédé en 2022 à 124 recrutements, et 54 nouvelles collaboratrices et nouveaux collaborateurs ont été accueillis. La mobilité interne a été privilégiée, avec plus de la moitié des postes repourvus en interne.

Afin de contribuer à la pérennité économique de l'AIG, le conseil d'administration a demandé au directeur général de proposer une nouvelle politique de rémunération qui permette un meilleur pilotage de la masse salariale tout en renforçant l'attractivité de l'entreprise en tant qu'employeur. Reconnaître la performance, encourager le développement des compétences

et garantir une plus grande transparence font également partie des objectifs de ce projet.

Dans cette optique, les ressources humaines (RH) ont élaboré et présenté à la direction générale et au conseil d'administration un projet de nouvelle politique de rémunération répondant aux enjeux identifiés. Le conseil d'administration en a pris connaissance et a mandaté la direction générale pour consultation des partenaires sociaux sur le sujet dès début 2023, dans l'optique de valider ensuite cette nouvelle politique pour une mise en œuvre le 1^{er} janvier 2024.

Sur les plans de la responsabilité sociale, environnementale et économique de l'entreprise, ces 3 piliers du développement durable ont continué de soutenir les décisions et actions de l'AIG. Malgré la crise et le gel de plusieurs projets pour des raisons budgétaires, l'AIG poursuit ses objectifs stratégiques dans le respect du PSIA et de la convention d'objectifs. Pour rappel, les 5 objectifs stratégiques de l'AIG sont : opérabilité de la plateforme, satisfaction de la clientèle, pérennité économique, gestion de l'humain et des compétences et affirmation de l'identité responsable.

En matière de bruit, la situation actuelle est liée au niveau du trafic. L'empreinte sonore 2022 n'a pas encore été calculée. Comme chaque année, le résultat sera connu au cours de l'été.

Pour la période 2019 à 2021, dernières données publiées, la surface des zones exposées au bruit avait diminué de 18,1 km². Cette situation est essentiellement la conséquence de la diminution globale des mouvements d'avions entre ces 2 années.

Depuis de nombreuses années, l'AIG, conformément aux engagements pris dans le cadre du PSIA, s'est mobilisé pour réduire les nuisances liées au bruit, en particulier de nuit.

Bien que les perturbations (techniques, sociales et politiques) aient fortement entravé le trafic aérien en 2022 et provoqué de nombreux retards, le nombre des vols après 22 h 00 a été contenu sous le niveau de 2019.

En 2022, les mouvements entre 22 h 00 et 6 h 00 du matin, toutes catégories confondues, y compris les vols sanitaires, sont au nombre de 9 261 (contre 10 037 en 2019), soit 5,68% de la totalité des mouvements (5,39% en 2019).

Par ailleurs, l'usage par les compagnies aériennes d'avions moins bruyants (classe 5) et moins polluants est croissant. En 2022, la classe 5 a représenté 24,95% des mouvements d'avions de ligne et charters. Les 2 meilleures classes (respectivement 5 et 4) représentent en 2022 au total 90,88% des mouvements d'avions.

En sus des actions quotidiennes menées avec l'ensemble des opérateurs de la plateforme pour limiter au maximum les décollages retardés après 22 h 00, l'AIG pourra, dès la mise en vigueur du « Dossier après plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) » déposé en 2019 et adopté le 15 novembre 2022 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), implémenter d'autres initiatives de réduction des nuisances sonores. Concrètement, le nouveau règlement d'exploitation introduit un système innovant de quotas imaginé par l'AIG afin de limiter les décollages planifiés avant 22 h 00, mais retardés au-delà de cette échéance. Ce système prévoit la perception de taxes progressives et dissuasives au cas où les quotas seraient dépassés.

Sur le plan financier, l'AIG a réalisé en 2022 un bénéfice de 61,8 millions de francs avant rétrocession à l'Etat, soit 46,3 millions de francs après rétrocession. L'entreprise avait enregistré une perte cumulée de 218,4 millions de francs pour 2020 et 2021.

Les revenus, portés par la forte reprise du trafic, ont progressé de 102,4% par rapport à 2021 pour atteindre 423,1 millions de francs. Pour mémoire, les revenus d'avant crise, en 2019, totalisaient 493,9 millions de francs.

Les revenus aéronautiques ont augmenté de 130,7%, à 248,1 millions de francs, par rapport à 2021. 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. Les recettes non aéronautiques (commerces, parkings, loyers, etc.), dont seule une partie est corrélée au trafic, augmentent de 72,5% à 175 millions de francs. Pour l'année écoulée, la part des recettes aéronautiques dans le total des produits de l'AIG est portée à 58,6% contre 41,4% pour la part des recettes non aéronautiques.

Sous l'effet conjoint de la maîtrise stricte des coûts d'exploitation et de la hausse des redevances aéronautiques, l'AIG améliore fortement sa rentabilité. La marge sur le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (EBITDA) progresse de +5,7points par rapport à 2019.

Le pic de la dette est passé et l'établissement a entamé, dès 2022, son processus de désendettement, conformément à la stratégie approuvée par le conseil d'administration. La dette, nette des liquidités et des placements, diminue de 88 millions de francs pour s'établir à 685 millions de francs à fin 2022 contre 773 millions de francs au pic de la dette à fin 2021 (-11%).

L'Etat de Genève accompagne l'AIG dans cette sortie de crise en décidant de limiter le montant de la rétrocession à 25% du résultat 2022, quand la convention d'objectifs prévoit une rétrocession de 50%. Cette décision permet à l'AIG d'accélérer la réduction de son niveau d'endettement et favorise l'organisation des investissements prévus pour décarboner les infrastructures aéroportuaires à l'horizon 2037, à l'exemple du développement du réseau thermique en collaboration avec les SIG (GeniLac).

Sur le plan aéronautique, l'AIG a accueilli, en 2022, 14,09 millions de passagers, soit une hausse de 137,8% par rapport à 2021. Dans le même temps, le total des atterrissages et des décollages a augmenté de 64,4% par rapport à 2021 pour atteindre 163 168 mouvements. Dans le secteur de l'aviation générale et d'affaires, les mouvements d'avions ont augmenté de 14,2% en 2022 par rapport à l'avant-crise (2019).

L'année 2022 a confirmé la reprise du fret aérien. Le tonnage annuel traité a atteint 70 566 tonnes, soit 18,7% de plus qu'en 2021. La croissance a été portée dans un premier temps par le rétablissement du réseau long-courriers et les capacités offertes des avions gros-porteurs. Dans un deuxième temps, cet élan a été enrayé par des développements négatifs d'ordre géopolitique et la dégradation des échanges économiques internationaux.

La compagnie easyJet reste leader à Genève en 2022, avec une part de marché de 49,6%. De son côté, SWISS occupe 11,5% du marché. La troisième place est reprise par la compagnie British Airways, avec 4,7%, devant Air France (3,9%) et Iberia (2,9%).

Sur le plan non aéronautique (commerces, restauration, location de voitures, affichage publicitaire, services), le chiffre d'affaires global a progressé de 72,5% par rapport à 2021.

Avec le retour des passagers, les recettes commerciales progressent de 46 millions de francs, soit une hausse de 151,1%. La plus forte reprise est observée au niveau des redevances liées à la restauration. Tous les points de vente ont à nouveau ouvert, au plus tard en février 2022, alors qu'ils étaient totalement ou partiellement fermés en 2021.

Sur le plan de la Genève internationale, 2022 a été une année de reprise des conférences internationales en présentiel à Genève. Conséquence directe : les activités du service du protocole de l'AIG ont fortement progressé. Deux événements d'importance ont marqué ces 12 derniers mois. D'abord, la 75^e Assemblée mondiale de la Santé, en mai 2022. Ensuite, la 12^e Conférence ministérielle de l'OMC, du 6 au 25 juin 2022; elle avait été annulée 3 jours avant son ouverture fin novembre 2021 en raison du variant Omicron en Afrique du Sud.

Outre ces deux conférences qui ont entraîné une activité protocolaire particulièrement intense sur la plateforme, le service du protocole de l'AIG a accompli, en 2022, 3 254 accueils protocolaires, dont 36 accueils de chefs d'Etat, 14 accueils de premiers ministres et 422 accueils de membres de familles royales.

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 2022 de l'Aéroport international de Genève

RAPPORT
ANNUEL

2022



GENÈVE
AÉROPORT





GENÈVE
AÉROPORT



RAPPORT ANNUEL

Sommaire

<i>Les chiffres clés</i>	p05
<i>Editorial de André Schneider, Directeur général</i>	p06
<i>Editorial de Pierre Bernheim, Président du Conseil d'administration</i>	p07
<i>Membres du Conseil d'administration</i>	p08
<i>Gouvernance</i>	p10
<i>Membres de la direction</i>	p12
01 Retour à un résultat positif	p15
02 Forte reprise du trafic	p25
03 La nouvelle dynamique des commerces	p41
04 Cap sur les grands chantiers	p45
05 La transformation digitale continue	p51
06 Avancées sur le chemin d'un développement plus durable	p55
07 Gérer la crise puis la reprise	p63
08 Une ouverture sur le monde	p69



2 0 2 2

Les chiffres clés



Des succès, mais la partie n'est pas gagnée...



André Schneider
Directeur général

2022 restera comme une année particulière dans l'histoire du monde aérien. Après le choc des années de crise 2020 et 2021 liée à la pandémie, tous les acteurs de l'aviation, aéroports, compagnies aériennes, entités au service du voyage, ont assisté l'an dernier à une montée en flèche spectaculaire du trafic passagers.

Pour Genève Aéroport, dès le mois de février et la levée des restrictions de voyage, la reprise a été forte. Elle s'est poursuivie durant tout l'été et est demeurée très soutenue par la suite. Une vague de fond, prolongée en dépit des chocs géopolitiques, guerre en Ukraine notamment, et de la détérioration de la situation macroéconomique.

Cette reprise a été nourrie par la demande des passagers pour visiter familles et amis, pour changer d'horizons et pour tisser de nouvelles relations. Tous ont exercé leur liberté retrouvée de voyager...

Après cela, au moins deux grandes satisfactions nous habitent.

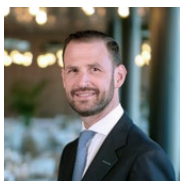
En premier, être parvenu à répondre à ce défi. Dans un contexte particulièrement difficile – contrôle aérien européen et grands hubs en sous-capacité, tensions sociales, aléas météorologiques – Genève Aéroport et ses partenaires de la plateforme ont su répondre, sans perturbations majeures, à ces volumes d'activités, notamment par le choix stratégique d'avoir gardé la quasi-totalité des collaboratrices et collaborateurs pendant la crise grâce aux indemnités allouées pour les mesures de réduction du temps de travail (RHT).

En second, avoir retrouvé les chiffres noirs de manière significative et pouvoir ainsi engager un processus de désendettement de Genève Aéroport. Différentes mesures prises pendant la crise pour abaisser le point d'équilibre financier de l'entreprise vont encore déployer leurs effets positifs dans les prochains exercices.

La partie n'est pas définitivement gagnée. Un optimisme prudent est nécessaire. L'industrie aérienne affronte encore moult défis : réductions structurelles des compagnies aériennes, retard de livraison d'avions, pénurie de main d'œuvre sur certains marchés, inflation généralisée, tensions géopolitiques, etc.

À notre échelle d'aéroport, nous sommes entrés dans une étape de stabilisation. Nous devons poursuivre les investissements essentiels pour être un aéroport efficace, convivial, respectueux de l'environnement et bientôt complètement décarboné. Ce sera à court et moyen terme la prochaine mise en œuvre de l'installation tri-bagages (BLC), le chantier GeniLac qui permettra l'abandon des énergies fossiles ou encore le projet CAP2030, soit la mise à niveau du terminal principal et la création d'une plateforme multimodale entre bus, trains, véhicule privés et avions.

Un engagement collectif indispensable



Pierre Bernheim
Président du Conseil
d'administration

Etre président du Conseil d'administration de Genève Aéroport est une responsabilité et un honneur. Depuis 2022, j'en mesure la grandeur et la charge.

En premier lieu, je voudrais saluer ici ma prédécesseure, M^{me} Corine Moinat Vité qui, présidente depuis le 1^{er} janvier 2015, s'est engagée durant de nombreuses années avec énergie, constance et passion pour notre aéroport. Première présidente non membre du Conseil d'État genevois, elle a modelé la gouvernance actuelle de l'aéroport. Membre et vice-président du Conseil durant de nombreuses années, j'ai été le témoin de ce travail.

Aujourd'hui à la tête d'une équipe élargie qui a accueilli plusieurs nouveaux membres en cours d'année, et en étroite collaboration avec la Direction générale et le Département de tutelle, nous travaillons dans la diversité des composantes du Conseil d'administration à la défense des intérêts, à la pédagogie des enjeux et au développement de Genève Aéroport.

L'année 2022 marque, pour le Conseil d'administration, l'achèvement de nos travaux d'adaptation de notre gouvernance après un bilan quinquennal. C'est également l'aboutissement d'un travail en profondeur à se rappeler notre raison d'être et à dessiner notre « vision pour 2040 ». En concertation avec la Direction générale, nous nous sommes fixés de concrétiser, résumés en quelques phrases clés, le cadre stratégique, l'horizon de l'entreprise et notre aspiration pour son futur développement.

Le déploiement de cette vision coïncide avec le retour dans les chiffres noirs de Genève Aéroport après deux exercices lourdement déficitaires, conséquence de la grave crise de la pandémie. Je suis heureux de ce rétablissement et de l'élan retrouvé. Je veux dire ma gratitude et celle du Conseil d'administration à la Direction générale, à toutes les collaboratrices et collaborateurs de Genève Aéroport et à tous les acteurs qui œuvrent sur la plateforme pour les efforts déployés pour cette sortie de crise. Je remercie également le Conseil d'État et le Grand Conseil genevois pour leur écoute et leur soutien.

Cet engagement collectif est indispensable à la pérennité d'un équipement essentiel pour les habitants de la région, pour l'économie franco-suisse et le tourisme, et pour la Genève Internationale.

Après une année de présidence, l'importance vitale de cette action est au cœur de tous mes échanges avec les principales parties prenantes. Inlassablement, je souhaite faire mieux connaître l'Aéroport, aussi bien son fonctionnement que ce qui nous inspire et nous guide.

Des investissements indispensables se dessinent, à commencer par l'adaptation équilibrée de notre terminal aux besoins de demain (CAP2030). Nous devons répondre aux exigences de construire beau, efficace et durable. La réussite de cet équilibre s'inscrit parfaitement dans la vision du Conseil d'administration pour l'aéroport et pour l'avenir de nos enfants.



Membres du Conseil d'administration

Président du Conseil d'administration

- M. Pierre Bernheim

Membres désignés par le Grand Conseil

- M. Tristan Balmer Mascotto (V)
- 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)



Membres désignés par le Conseil d'État

- M^{me} Corinne Momal-Vaniani
- M. Pierre Bernheim (Président)
- M. Jean-Luc Favre
- M. Jacques Jeannerat
- M. Stanislas Zuin (Vice-président)

Membres désignés en leur sein par les Conseils administratifs de 2 communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, désignées par le Conseil d'État

- M. Willy Cretegy
- M. Bernard Taschini

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'État, 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'État, sur proposition des présidents des Conseils généraux des départements français limitrophes

- M^{me} Aurélie Charillon

Membres élus par le personnel de l'établissement

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

Représentante désignée par le Conseil d'État avec voix consultative

- M^{me} Léonie Chevret

Changement de présidence en 2022

Le 2 mars 2022, le Conseil d'État genevois a décidé de confier la présidence du Conseil d'administration de Genève Aéroport à M. Pierre Bernheim, premier vice-président. Le 3 juin 2022, sur recours de la présidente M^{me} Corine Moinat, la Chambre administrative de la Cour de justice a annulé l'arrêté du Conseil d'État qui avait écarté M^{me} Moinat de son poste.

Quatre semaines plus tard, lors de l'inauguration officielle de l'Aile Est, M^{me} Corine Moinat a annoncé sa démission de présidente du Conseil d'administration de Genève Aéroport pour le 30 juin.

Simultanément, par communiqué de presse, le Conseil d'État indiquait que « dans le souci partagé de préserver les intérêts supérieurs de l'Aéroport international de Genève (AIG) et d'assurer sa sereine gouvernance, le Conseil d'État et M^{me} Corine Moinat Vité, présidente du Conseil d'administration, étaient parvenus à un accord satisfaisant les deux parties ». M^{me} Moinat a assumé ses fonctions jusqu'au 30 juin 2022, date à laquelle elle a quitté le Conseil d'administration de Genève Aéroport.

Désigné par le Conseil d'État, M. Pierre Bernheim a repris la présidence du Conseil d'administration à compter du 1^{er} juillet 2022. M. Bernheim siège depuis 2010 au Conseil d'administration.

Vision 2040

En 2022, le Conseil d'administration de Genève Aéroport a achevé une longue démarche interactive et itérative de réflexion interne, conduisant à élaborer et formaliser

sa vision stratégique pour 2040. Et avant d'aboutir à un texte, élaboré et structuré en collaboration étroite avec la Direction générale, un travail interne au sein du Conseil a permis de sensibiliser les administratrices et les administrateurs aux cadres législatif et réglementaire, aux spécificités de Genève Aéroport et aux enjeux stratégiques pour l'aéroport.

Cette vision 2040 a, au final, été présentée au Conseil d'État de Genève le 5 octobre 2022.

En 2040, Genève Aéroport est **un centre de mobilité compétitif et convivial** dont la desserte aérienne répond aux besoins de la population, des acteurs économiques et de la Genève internationale.

Pour assurer sa pérennité, Genève Aéroport s'est **adapté** aux évolutions sociétales et technologiques et offre un **cadre dynamisant** à toutes les parties prenantes.

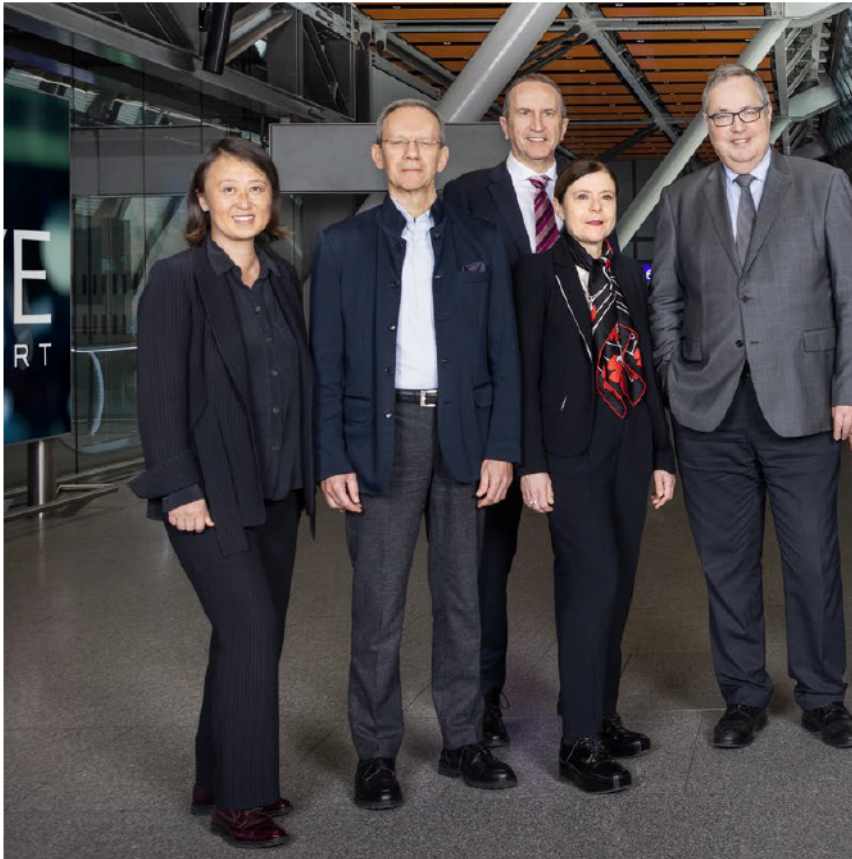
Genève Aéroport est **exemplaire** dans les domaines du développement durable et de l'innovation en collaboration avec ses partenaires. Genève Aéroport est un **employeur attractif et responsable**.

Changements au sein de la Direction

Au fil de l'année 2022, deux nouveaux membres associés ont rejoint la Direction générale : M^{me} Sandy Bouchat en tant que Cheffe du Service communication après treize mois d'interim assuré par l'adjoint de ce service et M^{me} Nathalie Rossier-Iten, Cheffe du Service Environnement et Développement durable. M^{me} Rossier-Iten remplace M. Marc Mounier, appelé à d'autres fonctions auprès du Directeur général.







Membres de la direction

Directeur Général

• André Schneider

Cheffe du Service communication

• Sandy Bouchat

Directeur des technologies

• Massimo Gentile



Directeur commercial et développement

• Pierre Germain

Directeur des infrastructures

• Philippe Moraga

Cheffe du Service environnement et développement durable

• Nathalie Rossier-Iten

Directeur des opérations

• Giovanni Russo

Directrice des ressources humaines

• Susanna Swann

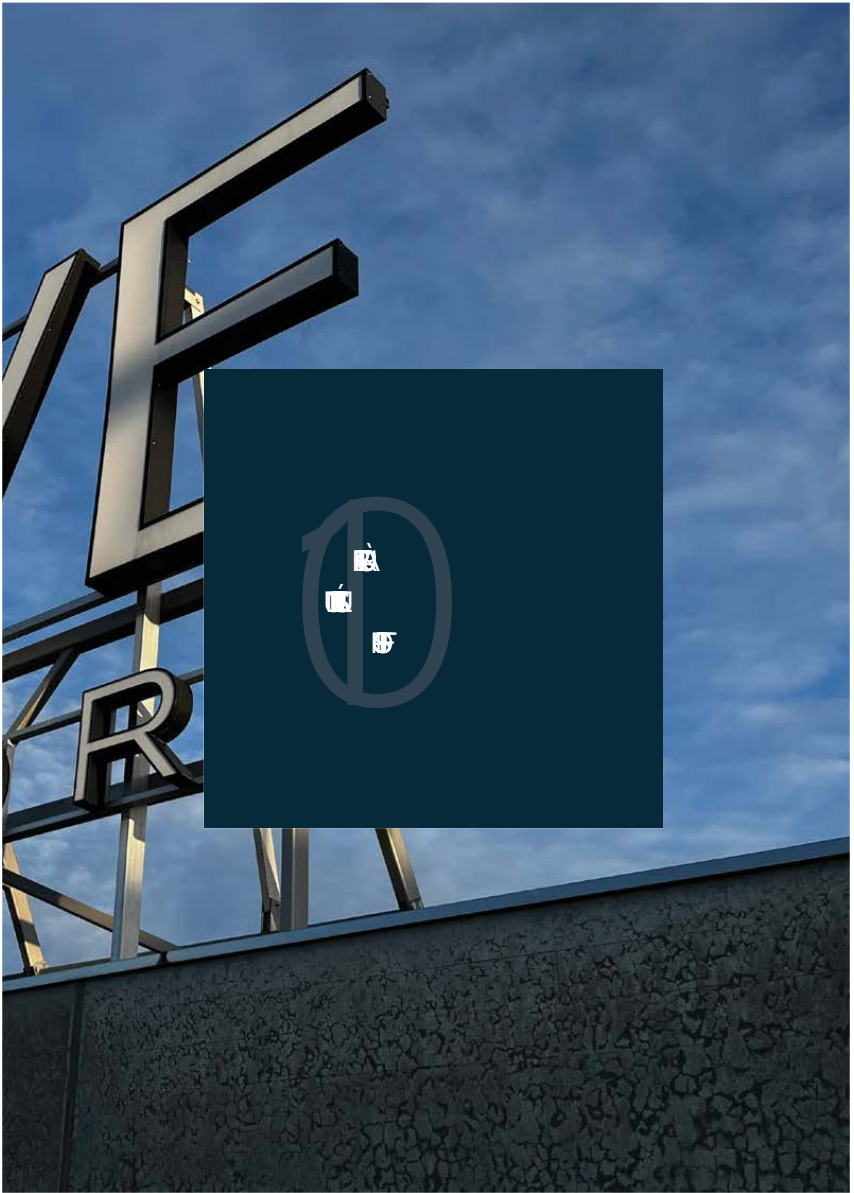
Directrice des finances

• Aline Vaglio

Secrétaire générale et responsable des affaires juridiques

• Christine Widmann





En 2022, Genève Aéroport enregistre un bénéfice de 61,8 millions de francs avant rétrocession à l'État de Genève et de 46,3 millions de francs après rétrocession. Au plus fort de la crise sanitaire, l'entreprise avait accusé une perte cumulée de 218,4 millions de francs pour 2020 et 2021.

Sous l'effet conjoint de la maîtrise stricte des coûts d'exploitation et de la hausse des redevances aéronautiques, Genève Aéroport améliore sa rentabilité. La marge sur EBITDA progresse de +5,7 points par rapport à 2019.

Le pic de la dette est passé et Genève Aéroport entame dès 2022 son processus de désendettement, conformément à la stratégie approuvée par le Conseil d'administration.

L'État de Genève accompagne l'aéroport dans cette sortie de crise en décidant de limiter le montant de la rétrocession à 25 % du résultat 2022 quand la Convention d'objectifs prévoit une rétrocession de 50 %. Cette décision forte permet à Genève Aéroport de contenir son niveau d'endettement et favorise l'organisation des investissements prévus pour décarboner les infrastructures aéroportuaires à l'horizon 2037.

Revenus en progression de 102,4 %

Portés par la reprise du trafic passagers, les revenus 2022 progressent de 102,4 % par rapport à 2021 et atteignent 423,1 millions de francs. Pour mémoire, le chiffre d'affaires d'avant crise s'élevait à 493,9 millions de francs à fin 2019.

Les revenus aéronautiques augmentent de 130,7 % par rapport à 2021. Cette progression est liée à l'augmentation du trafic et à l'effet de la hausse tarifaire de 4,45 francs par passager sur une année pleine. L'augmentation des redevances passagers est intervenue en juillet 2021. Elle finance l'amortissement des lourds investissements réalisés ces dernières années pour adapter l'infrastructure, notamment la construction de la nouvelle Aile Est mise en service en décembre 2021.

Les recettes non aéronautiques (commerces, parkings, loyers, etc.) augmentent de 72,5 %. Avec le retour des passagers, les recettes commerciales progressent de 46 millions de francs, soit une hausse

de 151,1 %. La plus forte reprise est observée au niveau des redevances liées à la restauration. Tous les points de vente ont pu à nouveau être ouverts au plus tard en février 2022 alors qu'ils avaient été totalement ou partiellement fermés en 2021.

La part des recettes aéronautiques dans le total des produits de Genève Aéroport augmente. Elle représente 58,6 % à fin 2022 quand elle était de 51,5 % à fin 2021. Cette évolution reflète l'effet de l'augmentation des taxes aéronautiques de 4,45 francs par passager dans la structure des revenus de l'aéroport.

EBITDA 2022 en hausse par rapport à 2019

La marge sur résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et amortissements (EBITDA) est à nouveau positive à +37,4 %. Ceci confirme la capacité de résilience de Genève Aéroport avec la reprise du trafic. Sous l'effet conjoint de l'augmentation des tarifs et de la gestion stricte des charges d'exploitation, la marge progresse de +5,7 points par rapport à 2019, exercice d'avant crise (31,7 % en 2019).

L'évolution favorable de cet indicateur témoigne de l'amélioration de la performance économique de Genève Aéroport, fruit d'un effort collectif d'optimisation et de maîtrise des coûts à chaque échelon de l'entreprise, pendant et au sortir de la crise sanitaire.

Des charges d'exploitation sous contrôle peu touchées par les effets de l'inflation

Les dépenses d'exploitation augmentent logiquement avec le retour de l'activité et atteignent 264,7 millions de francs à fin 2022 (+17,8 % par rapport à 2021). Les dépenses de fonctionnement progressent de 20,1 millions de francs pour s'établir à 119,3 millions de francs (+20,3 % par rapport à 2021) et sont inférieures aux projections sous l'effet d'un suivi strict des dépenses opéré à tous les niveaux de l'entreprise.

Les charges de personnel 2022 sont maîtrisées et augmentent de 19,9 millions de francs par rapport à 2021 en raison de la fin du système de réduction de l'horaire de travail (RHT). Cette mesure efficace a permis de préserver l'emploi au plus fort de la crise sanitaire.

A fin 2022, Genève Aéroport compte 971,8 EPT (Equivalent Plein Temps), soit le même effectif qu'au mois de septembre 2017. Au 31 décembre 2021, le nombre d'EPT était de 997,9. Cette évolution est le résultat d'une politique de remplacement très stricte et limitée ainsi que de quelques suppressions de postes qui ne répondaient plus aux défis actuels.

Genève Aéroport est peu touché par les effets de l'inflation marquée en 2022 sur les achats d'énergie, grâce notamment à la signature de contrats multi-années.

Rétrocession à l'État

Considérant le caractère obligatoirement sur le bénéfice 2022, cette charge est provisionnée pour un montant de 15,4 millions de francs dans les comptes 2022, alors qu'elle était portée en réduction des fonds propres avant la crise sanitaire.

Le Conseil d'État a décidé, par arrêté du 14 septembre 2022, de porter la rétrocession sur le bénéfice 2022 de Genève Aéroport à 25 % du bénéfice avant rétrocession, quand la Convention d'objectifs prévoit un taux de rétrocession de 50 %. En réduisant le montant de la rétrocession, le Conseil d'État permet à l'aéroport de contenir le niveau d'endettement et d'investir dans les projets qui contribuent à la transition énergétique, tels que GenILac.



En 2022, les investissements facturés représentent 60,4 millions de francs, un niveau inférieur aux années précédentes et qui privilégie la réalisation des projets clés pour le développement de l'infrastructure dans le

respect de la planification stratégique (remplacement du système de tri-bagages notamment).

Le pic de la dette est passé, Genève



Genève Aéroport a débuté son processus de désendettement conformément à la stratégie approuvée par le Conseil d'administration.

La dette, nette des liquidités et des placements, diminue de 88 millions de francs pour s'établir à 685 millions de francs à fin 2022 contre 773 millions au pic de la dette à fin 2021.

Genève Aéroport, est retourné sur les marchés obligataires avant la remontée des taux d'intérêt pour préfinancer une partie du remboursement de l'emprunt obligataire de 300 millions émis lors de la crise Covid et dont l'échéance est prévue en mai 2023. Dans cette perspective, un nouvel emprunt de 100 millions de francs a été émis avec succès en septembre 2022.

Par ailleurs, Genève Aéroport n'a pas utilisé la ligne de crédit de 200 millions de francs votée par le Grand Conseil genevois le 28 janvier 2022. A ce jour, l'État n'a pas eu besoin de débloquer ces fonds considérés et prévus comme un filet de sécurité utilisable uniquement en cas d'une éventuelle nouvelle détérioration drastique et prolongée du trafic.

Compte tenu des perspectives de trafic et de l'activité observée sur les mois de janvier et février, l'année 2023 devrait confirmer la poursuite du désendettement entamé en 2022.



Chiffres clés

En

	2022	2021	2020
Chiffre d'affaires	1 200	1 000	900
EBITDA	300	250	200
Résultat net	100	100	100
Cash flow opérationnel	200	100	100
Cash flow d'investissement	100	200	100
Dettes nettes *	200	100	100

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

Ratios

	2022	2021
EBITDA / Chiffre d'affaires	3%	-7,5 %
Résultat net / Chiffre d'affaires	1%	-42,5 %
Cash flow opérationnel / cash flow d'investissement	10%	-21,7 %
Dette nette / EBITDA	3	4

* non applicable

FINANCES

Bilan au 31 décembre

	2022	2021
ACTIFS		
Immobilisations corporelles	1'274'956	1'303'618
Immobilisations incorporelles	29'105	-
Actifs en location-financement	-	483
Total des actifs non courants	1'304'061	1'304'101
Stocks	6'322	5'448
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	4'716	10'348
Débiteurs clients	72'932	37'481
Placement à court terme	177'500	15'000
Disponibilités	64'832	39'988
Total des actifs courants	326'302	108'265
Total des actifs	1'630'363	1'412'366
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		
CAPITAUX PROPRES		
Réserves	260'902	155'909
Résultat de l'exercice	46'343	-88'900
Total des capitaux propres	307'245	67'009
PASSIFS		
Fonds environnement	16'889	18'494
Emprunts et autres dettes non courants	626'591	826'811
Provisions non courantes	70'197	42'000
Engagements de prévoyance et autres avantages à long terme	185'614	368'162
Instruments financiers dérivés non courants	254	-
Autres passifs non courants	10'871	7'884
Total des passifs non courants	910'416	1'263'351
Emprunts et autres dettes courants	300'426	875
Instruments financiers dérivés courants	-	498
Rétrocession due à l'État	15'448	-
Comptes de régularisation passifs	47'540	57'475
Fournisseurs	49'288	23'158
Total des passifs courants	412'702	82'006
Total des passifs	1'323'118	1'345'357
Total des passifs et des capitaux propres	1'630'363	1'412'366

FINANCES

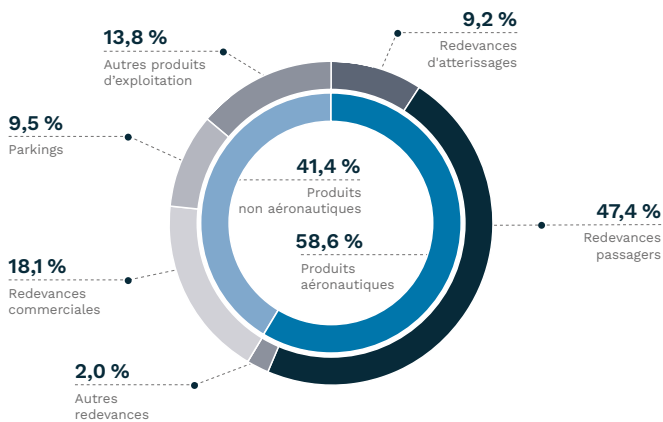
Compte de résultat

	2022	2021
PRODUITS		
Redevances d'atterrissages	38'759	18'640
Redevances passagers	200'423	82'167
Autres redevances aéronautiques	8'944	6'755
Total des redevances aéroportuaires	248'126	107'562
Redevances commerciales	76'437	30'435
Parkings	40'290	24'018
Loyers et droits de superficie	24'965	24'359
Revenus annexes de location	7'479	6'679
Recettes infrastructures centralisées	15'769	7'254
Autres produits d'exploitation	10'062	8'707
Total des produits d'exploitation	175'002	107'452
Total des produits	423'128	209'014
CHARGES		
Salaires et allocations	-92'356	-78'267
Assurances sociales, maladie et accident	-13'190	-12'982
Autres charges du personnel	-8'010	-3'922
Charge de prévoyance	-31'873	-30'306
Total des charges de personnel	-145'429	-125'477
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	-28'715	-21'453
Sous-traitance sûreté et surveillance	-26'118	-18'445
Frais de police pour sûreté au sol	-10'340	-9'538
Énergie, entretien et loyers	-46'578	-44'469
Marchandises	-4'065	-3'439
Autres dépenses de fonctionnement	-5'106	-4'196
Prélèvement net sur le fonds environnement	1'605	2'341
Total des dépenses de fonctionnement	-119'317	-99'199
Total des charges d'exploitation	-264'746	-224'676
Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA*)	158'382	-15'662
Amortissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	-88'087	-64'831
Amortissement sur actifs en location-financement	-483	-725
Total des charges d'amortissements	-88'570	-65'556
Résultat opérationnel	69'812	-81'218
Charges financières	-8'590	-7'689
Produits financiers	569	7
Total des charges financières	-8'021	-7'682
Résultat avant rétrocession	61'791	-88'900
Rétrocession due à l'État	-15'448	-
Résultat net de l'exercice	46'343	-88'900

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

FINANCES

Répartition des produits

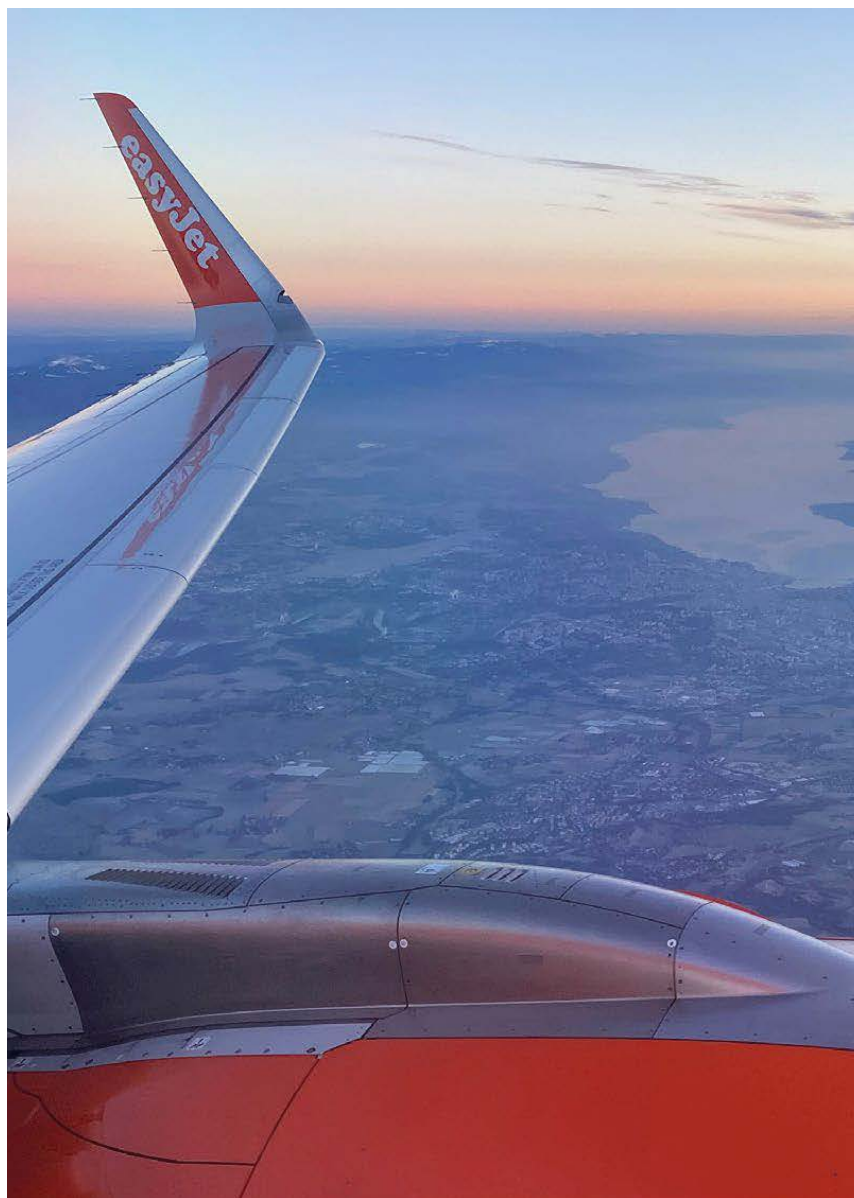


Principaux indicateurs

en millions de CHF

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Chiffre d'affaires	466,4	490,2	493,9	191,2	209	423,1
Résultat net	78,9	85,1	84,1	-129,5	-88,9	46,3
Part du résultat versé à l'État en N+1	39,4	42,6	42	0	0	15,4
Droit de superficie	4,9	5	5	5	5	5
Cash-flow d'investissement	-119	-143,8	-232,5	-126,5	-121,1	-61,2
Passagers (millions)	17,4	17,7	17,9	5,6	5,9	14,1





An aerial photograph of a landscape at sunset. The sky is a mix of blue, orange, and yellow, with scattered clouds. Below the horizon, there are rolling hills and a valley with some buildings and fields. In the bottom left corner, the orange and white fuselage of an airplane is visible. A dark teal rectangular overlay is centered in the image, containing the text 'FORTE REPRISE DU TRAFIC' in white, with a large, faint '02' in the background.

FORTE REPRISE
DU TRAFIC

En 2022, Genève Aéroport a accueilli 14'085'280 passagers, soit 137,8 % de plus qu'en 2021 (5'923'035 passagers). Cette fréquentation, qui a plus que doublé en cette année de reprise marquée, s'inscrit 21,4 % en retrait du niveau de passagers de 2019, année avant pandémie. Pour rappel, en 2019, Genève Aéroport avait accueilli 17'920'625 passagers. Le total du trafic (lignes, charters, aviation commerciale et non commerciale) s'inscrit, lui, en hausse de 64,4 % par rapport à 2021, soit 163'168 mouvements. Malgré la forte hausse du trafic de ligne et charters et une activité importante de l'aviation d'affaires, le nombre de mouvements en 2022 reste en dessous (-12,3 %) des 186'043 mouvements enregistrés en 2019. L'activité du fret aérien affiche une croissance de 18,67 % avec 70'566 tonnes traitées, aidée par le retour des capacités sur les avions gros-porteurs.

Une reprise importante

Après un début d'année très fragile, lié à la vague du virus Omicron qui avait brusquement plombé le trafic en novembre et en décembre 2021, la levée progressive des mesures sanitaires à mi-février envers les ressortissants britanniques a permis un décollage décalé, mais très soutenu de la saison d'hiver. En mars 2022, Genève Aéroport a connu une envolée du nombre de passagers en direction des pistes de ski de Suisse et de France voisine.

Cette forte accélération du nombre de passagers alors que les effectifs des acteurs de la plateforme étaient encore limités par la crise économique a créé quelques difficultés. Rapidement, tirant les leçons de ces expériences parfois chaotiques, des mesures ont été retenues pour aborder la saison estivale, avec notamment formation et renfort des équipes.

Et les prévisions se sont concrétisées! Ce fort appétit pour voyager à nouveau s'est prolongé durant les vacances de Pâques et s'est encore intensifié au cours de l'été. Au final, l'année 2022 boucle sur un niveau de trafic passagers quasi au niveau des prévisions faites en automne 2021, à savoir 21,4 % de moins que 2019. Genève Aéroport et l'ensemble des acteurs de la plateforme ont su montrer leur capacité à faire face de manière remarquable à cette situation de reprise soutenue et à offrir l'intégralité des prestations aux passagers.

La forte croissance du trafic passagers en 2022 à Genève, consécutive à la levée quasi totale des entraves au voyage, s'explique par plusieurs éléments. D'abord, l'envie forte de voyager, de visiter parents et amis et de prendre des vacances sous d'autres horizons. Ce besoin de mobilité est particulièrement élevé à Genève en raison de l'importance du trafic VFR (Visit Friends and Relative) lié à la composition très internationale de la population du bassin premier de l'aéroport de Genève.

Enfin, cette reprise a également été soutenue par le niveau économique important de Genève et sa région, avec une part de population plus aisée par rapport à d'autres villes européennes.

Taux de remplissage élevé

Autre élément intéressant de l'année 2022 : un taux de remplissage supérieur et par conséquent un niveau de passagers par vol élevé. Ce mouvement est profond. Avec 112 et 118 passagers par vols en moyenne en 2016 et 2017, le niveau était monté à 123 et 124 en 2018 et 2019. Il est retombé à 106 et 105 en 2020 et 2021 pour s'élever à 122 passagers par mouvements de vols lignes et charters en 2022.

Année après année, le nombre d'avions de la classe 5 (la moins bruyante) augmente à Genève Aéroport. De 22,25 % en 2021, la part des vols lignes et charters réalisés par des avions de classe 5 atteint 24,95 % en 2022. Cette part était de 18,75 % en 2019. Ensemble, les deux meilleures classes (respectivement 4 et 5) représentent un total de 90,98 % des mouvements l'an dernier.

Un réseau long-courriers totalement rétabli

Outre la remontée importante du volume de passagers, 2022 est marqué également par le rétablissement quasi complet du réseau long-courriers de Genève Aéroport d'avant crise. À l'exception d'Air China dont le retour est programmé courant février 2023, toutes les destinations initiales en Amérique du Nord, au Moyen-Orient et en Afrique subsaharienne ont été rétablies et le niveau de fréquences de vol a retrouvé celui d'avant pandémie. Il a parfois été étoffé. Ainsi Ethiopian Airlines a ajouté une quatrième relation hebdomadaire à son offre, répondant à une demande des milieux diplomatiques et des communautés africaines.

Résultat trafic global

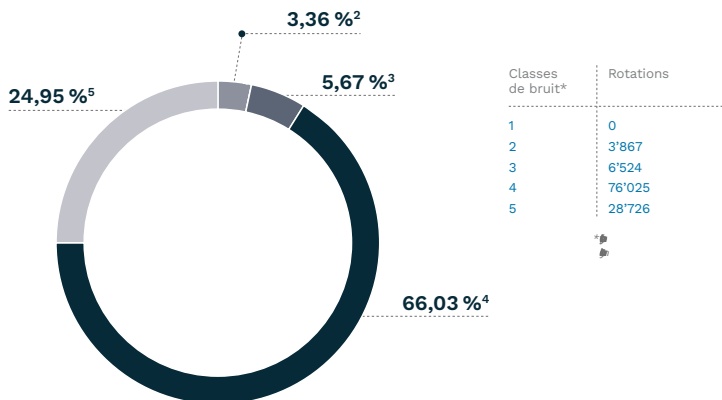
Passagers trafic global	2022	2021	2020	Var. 22/2021	Var. 22/2020
Autre trafic commercial	60'795	46'095	38'004	31,89 %	59,97 %
Total trafic non commercial	27'196	22'595	15'619	20,36 %	74,12 %
Trafic charter pax	35'542	3'926	33'473	805,30 %	6,18 %
Trafic de ligne pax	13'961'747	5'850'419	5'513'798	138,65 %	153,21 %
Total pax trafic global	14'085'280	5'923'035	5'600'894	137,81 %	151,48 %

Mouvements trafic global

Autre trafic commercial	31'960	27'407	20'879	16,61 %	53,07 %
Total trafic non commercial	16'066	15'870	13'289	1,24 %	20,90 %
Trafic charter pax	290	88	272	229,55 %	6,62 %
Trafic de ligne pax	114'852	55'884	51'914	105,52 %	121,24 %
Total mouvements trafic global	163'168	99'249	86'354	64,40 %	88,95 %

Répartition par classe de bruit

Ligne et charter, passagers uniquement



A ce réseau s'ajoute l'arrivée annoncée de la compagnie américaine Delta au printemps 2023 avec une liaison sur New York qui souligne l'attractivité de Genève et de sa zone de chalandise.

En 2022, la part de trafic passagers de et vers un aéroport non européen atteint désormais 10,92 %.

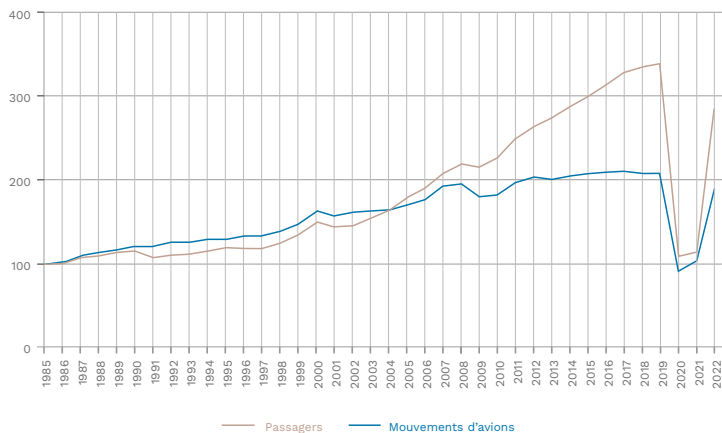
La desserte de Genève Aéroport qui comptait 139 destinations en 2021 a progressé pour atteindre 146 destinations en 2022. Quant au nombre de compagnies de ligne opérant de et vers Genève il s'élevait à 52 en 2022 contre 48 en 2021. Parmi les nouveautés de l'année 2022, des vols vers Enfidha-Hammamet, Corfou, Izmir pour l'été et Venise, Tenerife, Funchal (Madère) et Kittilå (Laponie) pour la saison hivernale.

La compagnie easyJet reste leader avec 49,6 % de parts de marché. De son côté SWISS atteint une part de marché de 11,5 % et British Airways de 4,7 %. Suivent en 2022, dans le TOP 10, Air France (3,9 %), Iberia (2,9 %), KLM Royal Dutch Airlines (2,3 %), TAP Portugal (2,1 %), Turkish Airlines (2 %), Lufthansa (1,9 %) et Emirates (1,6 %).

Dans le palmarès des villes les plus visitées, Londres, Paris, Porto et Amsterdam retrouvent, comme avant pandémie, quatre des cinq premières places du classement. Lisbonne, numéro 3 en 2021, fait désormais partie des cinq destinations les plus fréquentées de et vers Genève. En recul, Barcelone glisse à la septième position derrière Madrid. La première destination non européenne en 2022 est Dubaï qui figure à la 15^e place.

Évolution du nombre de passagers et de mouvements

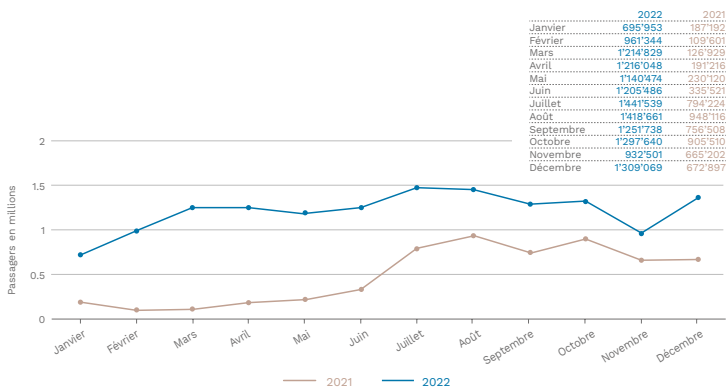
Mouvements d'avions : uniquement le trafic commercial (1985 : indice 100 points)



02 | FORTE REPRISE DU TRAFIC

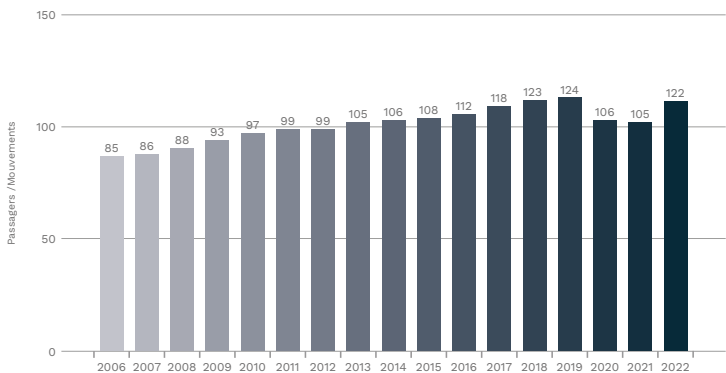
Évolution du nombre de passagers par mois

Tous types de trafic



Évolution du nombre de passagers par mouvement

Ligne et charter, passagers uniquement



Guerre en Ukraine et ciel européen perturbé

La guerre en Ukraine et la situation géopolitique dans cette partie de l'Europe ont eu un impact réel mais modéré sur le volume de vols et des passagers, avec l'annulation des liaisons directes vers Moscou et Kiev et un ralentissement du volume de passagers vers les pays limitrophes. Avant la guerre, il y avait en février 4 vols par semaine entre Kiev et Genève et une dizaine de vols par semaine vers la Russie (SWISS et Aeroflot).

Ce conflit a eu en particulier un fort impact sur les flux aériens à travers l'Europe – lignes détournées par les opérations militaires – entraînant une surcharge d'activités importante pour le centre de contrôle aérien de Karlsruhe (Allemagne) en particulier.

Effet collatéral de la guerre et surtout des sanctions européennes envers la Russie, un Airbus d'Aeroflot n'est pas retourné à Moscou avant la fermeture de l'espace aérien européen. Depuis le 27 février 2022, il demeure stationné sur le tarmac de Genève.

À contrario, Genève Aéroport a constaté un regain important de la clientèle du Golfe persique en été et un fort retour de la clientèle nord-américaine en Europe, grâce à un renforcement du dollar envers l'euro.

Outre la situation géopolitique liée à la guerre en Ukraine, le ciel aérien a connu d'autres défis en 2022, défis qui ont eu des impacts pour le trafic et pour nombre d'aéroports européens. Le changement d'équipements de contrôle aérien et notamment l'intégration des systèmes TopSky et 4-Flight ont entraîné de fortes perturbations aux centres de contrôle de Lisbonne, Reims et Marseille.

Développement et connectivité

Suspendu pendant la pandémie, le Salon Envol s'est métamorphosé en 2022 en un nouvel événement, organisé désormais sur trois jours, hors des murs de l'aéroport. Accueilli dans le centre commercial genevois Balexert, il a connu un grand succès avec une vingtaine d'exposants (compagnies aériennes, tour-opérateurs, offices de tourisme) et un invité exceptionnel, Skyguide, engagé dans une opération de séduction et de recrutement de nouveaux collaborateurs. De même, en vue d'élargir la qualité de la connectivité, principalement en matière de destinations long-courriers, les équipes de Genève Aéroport ont repris le chemin des grands rendez-vous professionnels à l'étranger et celui des salons régionaux, en Suisse et en France.

En 2022, Genève Aéroport a lancé une vaste étude sur les voyages d'affaires auprès des multinationales, des organisations internationales et des associations faitières de la région. Il en ressort en particulier une reprise des voyages d'affaires au deuxième semestre, une part limitée de voyages (20 %) remplacée par des séances vidéos et une confirmation de l'importance du déplacement pour rencontrer physiquement les clients, développer de nouveaux prospects et participer aux grandes conférences. Par ailleurs, cette enquête a mis en évidence les destinations long-courriers particulièrement souhaitées et privilégiées par les entreprises du bassin régional, soit largement en tête Singapour, suivie de Tokyo et Sao Paulo. Enfin, l'enquête a révélé la bonne image de l'aéroport et de la nouvelle Aile Est pour cette clientèle.

Satisfaction des passagers proche de la note 4

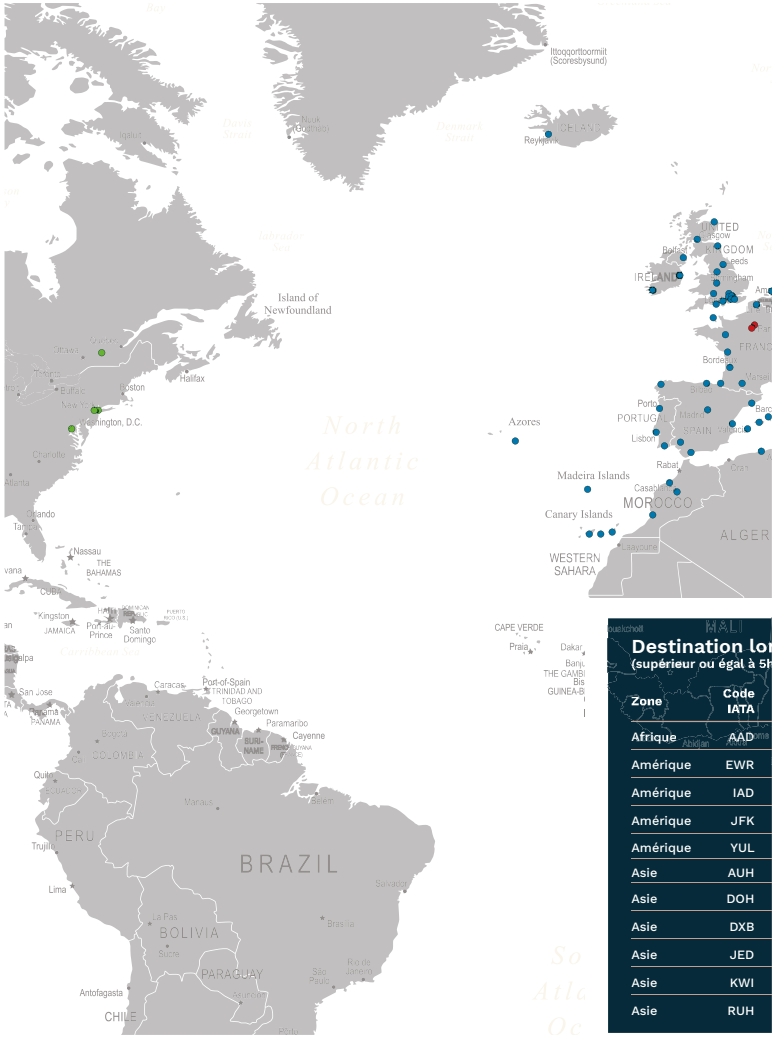
Après une interruption liée à la pandémie, Genève Aéroport a renoué avec la régularité trimestrielle des enquêtes de satisfaction, dont le *Airport Service Quality* (ASQ). L'échelle d'évaluation du sondage ASQ, géré par l'ACI et mené auprès de plus de 280 aéroports, va de 1 (mauvais) à 5 (excellent).

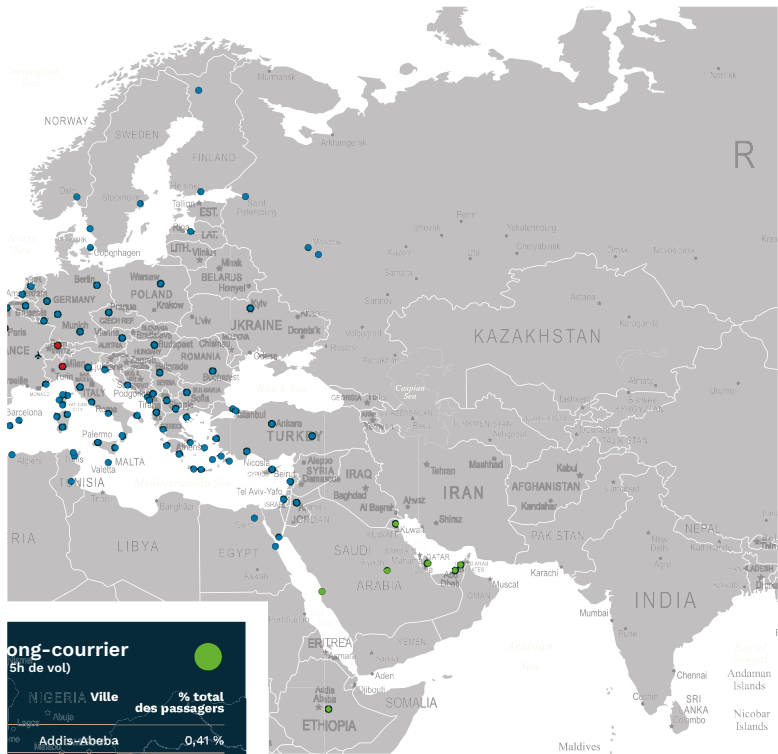
À la suite des notes de satisfaction très élevées en 2020 et 2021, avec la reprise du trafic les notes enregistrées en 2022 se sont rapprochées de celles de 2019. La satisfaction globale s'est élevée à 3,94 au 4^e trimestre 2022, identique à la même période de 2019.

Ces résultats confirment que le nombre de passagers est le facteur qui influence le plus la satisfaction de Genève Aéroport. En effet, ce nombre impacte l'espace disponible pour se déplacer dans le terminal, les temps d'attente au *check-in* ou à la sûreté, le nombre de places assises en salle d'embarquement, etc. L'exiguïté du T1, un terminal construit en 1968 pour un nombre de passagers de l'ordre de dix millions, est à Genève une contrainte qui se traduit par des notes en retrait dès que l'affluence est très forte. Preuve en est, lors des jours de moindre affluence, la satisfaction est nettement plus élevée. A terme, la réalisation future du projet CAP2030 répondra à ce défi.

L'enquête a montré l'impact très positif de l'Aile Est sur la satisfaction globale des passagers. On peut aussi relever la qualité du service offert par le personnel aéroportuaire, dont la satisfaction figure parmi les résultats les plus élevés des critères testés.







Long-courrier (5h de vol)

NIGERIA Ville	% total des passagers
Addis-Abeba	0,41 %
Newark	0,64 %
Washington	0,31 %
New York JFK	0,66 %
Montréal	0,82 %
Abou Dabi	0,59 %
Doha	0,62 %
Dubaï	1,63 %
Djeddah	0,30 %
Koweït	0,17 %
Riyad	0,30 %

Trajet en train (en heures)

Temps	Zone	Code IATA	Destinations	Passagers touchés	Passagers touchés en excluant l'utilisation du hub
≤ 2,5	Aucune			0,00 %	0,00 %
≤ 5,0	Europe	ZRH	Zürich	2,42 %	0,24 %
≤ 5,0	Europe	CDG	Paris	3,90 %	1,95 %
≤ 5,0	Europe	ORY	Paris	1,19 %	1,19 %
≤ 5,0	Europe	LIN	Milan	0,08 %	n/c

Trafic de ligne par région et par pays

Destinations	Passagers	Variation
AFRIQUE	498'899	+116,39%
Algérie	29'148	--
Houari Boumediene	29'148	--
Egypte	84'372	+57,17%
Le Caire	38'651	+93,89%
Hurghada	41'228	+42,80%
Sharm El Sheikh	4'493	-7,87%
Ethiopie	57'257	+66,66%
Addis-Abeba	57'257	+66,66%
Maroc	211'618	+117,11%
Agadir	24'830	+197,29%
Casablanca	86'280	+68,88%
Marrakech	100'508	+164,31%
Tunisie	116'504	+158,59%
Djerba	13'265	+109,99%
Enfidha	28'987	--
Tunis	74'252	+91,68%
AMÉRIQUES	344'711	+678,83%
Canada	115'159	+301,11%
Montréal	115'159	+301,11%
États-Unis	229'552	+137,26,22%
Newark	91'886	+794,09%
New York	93'830	+2'999,77%
Washington, DC	43'836	+1'851,74%
ASIE		
& MOYEN-ORIENT	680'016	+199,73%
Arabie saoudite	83'009	+217,76%
Djeddah	41'530	+225,42%
Riyad	41'479	+210,45%
Émirats arabes unis	309'292	+111,95%
Abou Dabi	81'290	+229,08%
Dubai	228'002	+88,08%
Israël	106'421	+423,49%
Tel Aviv	106'421	+423,49%
Jordanie	17'776	+746,88%
Amman Queen Alia	10'654	--
Aqaba	7'122	+239,30%
Koweït	23'884	+201,99%
Koweït	23'884	+201,99%
Liban	51'548	+110,55%
Beyrouth	51'548	+110,55%
Qatar	88'086	--
Doha	88'086	--
EUROPE	12'438'122	+132,54%
Albanie	47'611	+91,86%
Tirana	47'611	+91,86%
Allemagne	610'813	+146,34%
Berlin	150'215	+246,05%
Düsseldorf	24'382	+232,09%
Francfort	274'368	+99,89%
Munich	161'848	+169,98%
Autriche	120'601	+78,73%
Vienne	120'601	+78,73%
Belgique	427'308	+140,52%
Bruxelles	427'308	+140,52%
Bulgarie	27'215	+45,84%
Sofia	27'215	+45,84%
Chypre	9'815	+65,49%
Larnaca	9'815	+65,49%
Croatie	72'751	+72,55%
Dubrovnik	18'946	+71,95%
Pula	4'467	+4919,10%
Split	49'338	+58,87%
Danemark	172'002	+234,42%
Copenhague	172'002	+234,42%

Destinations	Passagers	Variation
Espagne	1'714'520	+84,58%
Alicante	116'941	+71,37%
Barcelone	464'387	+159,92%
Bilbao	25'179	+184,35%
Fuerteventura	8'015	+57,99%
Grd Canarie	6'067	+39,09%
Ibiza	68'604	+37,54%
Madrid	518'213	+94,79%
Mahon	21'498	+63,78%
Malaga	137'539	+18,85%
Palma	144'225	+51,40%
Saint-Jacques de Compostelle	92'885	+77,64%
Séville	46'333	+95,32%
Ténérife	36'050	+27,89%
Valence	28'584	+46,88%
Finlande	71'981	+333,80%
Helsinki	70'662	+328,62%
Kittilä	1'319	+1'132,71%
France	1'819'904	+121,16%
Ajaccio	49'723	+84,18%
Bastia	29'331	+72,94%
Biarritz	9'967	+7,43%
Bordeaux	206'759	+91,81%
Calvi	4'880	+7,25%
Figari	33'223	+55,27%
La Rochelle	8'819	+24,47%
Lille	66'050	+145,47%
Marseille	11'915	+14,50%
Nantes	192'128	+89,95%
Nice	379'544	+119,61%
Paris CDG	544'153	+145,87%
Paris Orly	165'711	+134,17%
Rennes	38'268	+230,55%
Toulouse	79'433	+473,03%
Grèce	392'930	+54,18%
Athènes	213'284	+76,47%
Chania	2'980	--
Corfou	25'485	+323,34%
Héraklion	52'175	+8,92%
Rhodes	1'427	+19,21%
Kos	8'555	+92,55%
Mykonos	40'151	+33,68%
Rhodes	11'170	+27,91%
Santorin	27'897	+1,85%
Thessalonique	5'659	+65,23%
Zante	4'147	-14,39%
Hongrie	93'814	+199,13%
Budapest	93'814	+199,13%
Irlande	122'663	+475,40%
Cork	1'421	+900,70%
Dublin	121'242	+472,54%
Islande	22'374	+316,96%
Reykjavik	22'374	+316,96%
Italie	698'551	+119,27%
Alghero	7'516	+224,81%
Brindisi	96'026	+68,47%
Cagliari	37'180	+74,94%
Catane	85'629	+76,16%
Florence	6'157	--
Lamezia Terme	13'961	+143,31%
Milan LIN	10'060	--
Naples	121'002	+161,74%
Olbia	63'888	+96,13%
Palerme	24'048	+90,33%
Rome FCO	228'720	+148,00%
Venise	4'364	--
Kosovo	206'070	+48,95%

Destinations	Passagers	Variation
Pristina	206'070	+48,95%
Lettonie	3'888	+274,21%
Riga	3'888	+274,21%
Luxembourg	30'791	+249,22%
Luxembourg	30'791	+249,22%
Macédoine du Nord	37'135	+561,59%
Skopje	37'135	+561,59%
Malte	11'729	+64,16%
Malte	11'729	+64,16%
Monténégro	5'855	+8,77%
Tivat	5'855	+8,77%
Norvège	30'958	+3'936,25%
Oslo	30'958	+3'936,25%
Pays-Bas	528'487	+119,11%
Amsterdam	525'177	+117,81%
Rotterdam	3'310	+3'577,78%
Pologne	99'142	+117,57%
Varsovie	99'142	+117,57%
Portugal	1'368'065	+74,20%
Faro	89'562	+22,29%
Funchal	6'694	+61,30%
Lisbonne	623'570	+88,13%
Ponta Delgada	3'174	+39,76%
Porto	645'065	+72,37%
République tchèque	69'803	+321,11%
Prague	69'803	+321,11%
Roumanie	41'731	+86,43%
Bucarest	41'731	+86,43%
Royaume-Uni	2'609'894	+514,05%
Aberdeen	3'212	+22'842,86%
Belfast	15'130	+3'119,15%
Birmingham Intl	88'553	+1909,37%
Bournemouth	16'230	+2075,60%
Bristol	15'426	+865,60%
East Midlands	4'664	+5879,49%
Edinburgh	157'819	+1034,49%
Glasgow	13'167	+3439,52%
Guernsey	241	--
Leeds Bradford	25'412	+5388,55%
Liverpool	58'558	+3292,70%
London Gatwick	601'377	+544,11%
London LCY	85'139	+2'013,15%
London LHR	885'928	+303,11%
London Luton	227'337	+713,37%
London Stansted	20'917	+3854,06%
Manchester	238'614	+481,96%
Newcastle	6'847	+4'206,29%
Southampton	9'323	+2'548,58%
Russie	18'436	-77,50%
Moscou DME	2'963	+80,78%
Moscou SVO	13'161	-81,57%
Saint-Petersbourg	2'312	-73,91%
Serbie	45'498	+35,31%
Belgrade	45'498	+35,31%
Suède	92'268	+205,00%
Göteborg	4'844	+1117,09%
Stockholm	87'424	+192,84%
Suisse	337'936	+81,49%
Zurich	337'936	+81,49%
Turquie	471'358	+77,25%
Ankara	787	-65,56%
Antalya	70'143	+103,22%
Istanbul IST	262'563	+76,94%
Istanbul SAW	100'709	+34,85%
Izmir	36'584	+789,91%
Kayseri	572	-70,53%
Ukraine	4'226	-63,64%
Kiev	4'226	-63,64%

Top 20 des destinations par ville

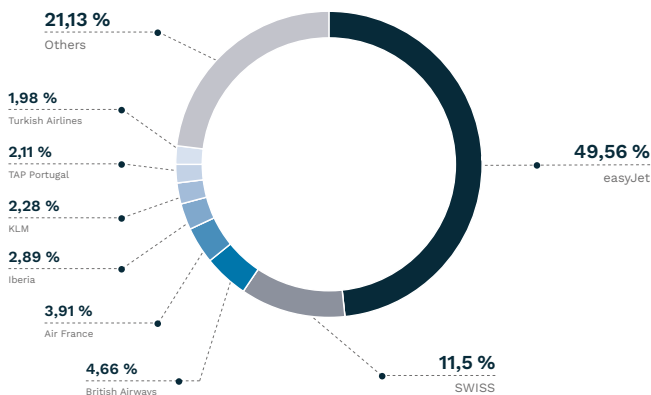
Trafic de ligne

Villes	Passagers 2022	Passagers 2021	Variation 22/2021
Londres	1'820'698	345'646	426,8 %
Paris	709'864	292'082	143 %
Porto	645'065	374'240	72,4 %
Lisbonne	623'570	331'459	88,1 %
Amsterdam	525'177	241'112	117,8 %
Madrid	518'213	266'042	94,8 %
Barcelone	464'387	178'663	159,9 %
Bruxelles	427'308	177'661	140,5 %
Nice	379'544	172'829	119,6 %
Istanbul	363'272	223'078	62,8 %
Zurich	337'936	186'205	81,5 %
Francfort	274'368	137'259	99,9 %
Manchester	238'614	41'002	482 %
Rome	228'720	92'225	148 %
Dubaï	228'002	121'228	88,1 %
Athènes	213'284	120'864	76,5 %
Bordeaux	206'759	107'796	91,8 %
Pristina	206'070	138'353	48,9 %
Nantes	192'128	101'149	89,9 %
New York	185'716	13'304	1'295,9 %



Parts de marché par compagnie

Trafic de ligne



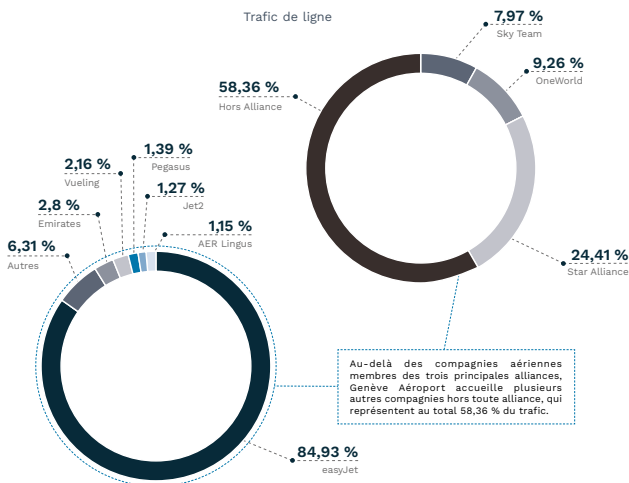
Trafic de ligne par compagnie

Compagnies	PAX 2022	PAX 2021	PAX 2020	Var. 22/21	Var. 22/20
Aegean Airlines	107'092	75'258	52'292	+42,3 %	+104,8 %
Aer Lingus	94'083	8'979	27'349	+947,8 %	+244 %
Aeroflot	13'161	71'430	61'361	-81,6 %	-78,6 %
Air Algerie	29'148	0	7'842		+271,7 %
Air Arabia Maroc	16'083	7'507	0	+114,2 %	
Air Baltic	3'888	1'039	3'767	+274,2 %	+3,2 %
Air Canada	115'159	28'710	32'902	+301,1 %	+250 %
Air France	545'567	222'723	233'643	+145 %	+133,5 %
Air Malta	5'557	1'815	4'043	+206,2 %	+37,4 %
Aurigny	241	0	0		
Austrian	120'601	67'476	58'591	+78,7 %	+105,8 %
British Airways	650'330	151'157	301'556	+330,2 %	+115,7 %
Brussels Airlines	188'630	113'786	110'213	+65,8 %	+71,2 %
easyJet	6'919'838	2'843'352	2'519'967	+143,4 %	+174,6 %
Egyptair	38'651	19'934	13'365	+93,9 %	+189,2 %
EL AL	33'088	2'925	11'447	+1031,2 %	+189,1 %
Emirates	228'002	121'228	84'394	+88,1 %	+170,2 %
Ethiopian Airlines	75'444	44'811	15'128	+68,4 %	+398,7 %
Ethiad Airways	81'290	24'702	22'704	+229,1 %	+258 %
Eurowings	37'391	12'781	15'661	+192,6 %	+138,8 %
Finnair	70'662	16'486	29'097	+328,6 %	+142,8 %
Flybe	201	0	7'290		-97,2 %
Flyr	4'203	0	0		
Iberia	402'892	228'502	130'766	+76,3 %	+208,1 %
Icelandair	22'374	5'366	0	+317 %	

02 | FORTE REPRISE DU TRAFIC

Compagnies	PAX 2022	PAX 2021	PAX 2020	Var. 22/21	Var. 22/20
ITA Airways (Alitalia)	101'766	51'278	60'982	+98,5 %	+66,9 %
Jet 2	103'656	2'475	81'588	+4088,1 %	+27 %
KLM Royal Dutch Airlines	317'794	179'162	162'208	+77,4 %	+95,9 %
Kuwait Airways	23'884	7'909	4'060	+202 %	+488,3 %
LOT Polish Airlines	99'142	45'568	35'327	+117,6 %	+180,6 %
Lufthansa	266'545	95'951	49'935	+177,8 %	+433,8 %
Luxair	30'791	8'817	11'766	+249,2 %	+161,7 %
MEA Middle East Airlines	51'548	24'483	20'014	+110,5 %	+157,6 %
Norwegian	28'355	798	15'279	+3453,3 %	+85,6 %
Nouvelair	11'100	2'978	0	+272,7 %	
Pegasus	113'186	83'919	49'698	+34,9 %	+127,7 %
Qatar Airways	88'086	0	26'172		+236,6 %
Rossiya	1'649	8'636	3'400	-80,9 %	-51,5 %
Royal Air Maroc	70'197	43'584	19'108	+61,3 %	+267,4 %
Royal Jordanian	10'654	0	2'118		+403 %
SAS scandinavian airlines	85'629	22'241	63'466	+285 %	+34,9 %
Saudia	83'009	26'123	12'916	+217,8 %	+542,7 %
SunExpress	34'035	10'157	0	+235,1 %	
SWISS	1'604'912	702'685	761'874	+128,4 %	+110,7 %
TAP Air Portugal	294'485	133'800	120'785	+120,1 %	+143,8 %
Transavia Airlines	3'310	90	3'600	+3577,8 %	-8,1 %
Tunisair	73'950	40'699	28'659	+81,7 %	+158 %
Turkish Airlines	275'900	156'719	92'760	+76 %	+197,4 %
Ukraine International	4'226	11'624	10'646	-63,6 %	-60,3 %
United Airlines	135'722	12'523	28'438	+983,8 %	+377,3 %
Vueling	175'662	58'550	31'053	+200 %	+465,7 %
Wizz Air	68'979	41'045	39'171	+68,1 %	+76,1 %

Répartition par alliance



Activité importante de l'aviation d'affaires

L'aviation d'affaires conserve toujours un rôle important en raison de son poids économique et de la clientèle à laquelle elle répond. Ses qualités intrinsèques – atteindre rapidement avec des horaires souples les villes d'affaires – demeurent un critère de choix pour une clientèle spécifique. L'aviation d'affaires privée a représenté un cinquième des mouvements d'avions en 2022. Ce secteur qui avait fortement surfé sur la vague de la pandémie a encore connu une croissance de mouvements de 16 % en 2022.

Globalement, l'aviation générale et d'affaires qui recouvre les vols commerciaux – opérés par des compagnies d'aviation privée, et les vols non-commerciaux – vols privés – mais aussi les vols militaires, les vols de formation ou d'entraînement – a représenté en 2022 48'026 mouvements contre 43'277 en 2021.

Le fret aérien poursuit sa croissance

Le fret aérien traité à Genève Aéroport en 2022 a atteint 70'566 tonnes et a continué sa croissance (+18,67 % vs 2021) en évoluant sur la base de deux paramètres principaux : le retour des capacités sur les avions gros-porteurs consécutif à un retour quasi complet du réseau long-courriers et les conditions-cadre de la conjoncture économique.

Dans un premier temps, l'activité du fret aérien a bénéficié d'un retour au niveau pré-pandémique des capacités offertes en soutes consolidant la dynamique positive entamée à fin 2021. Cette tendance a été graduellement enrayerée par les développements négatifs d'ordre géopolitique et la dégradation de l'environnement des échanges économiques internationaux. Au final, par rapport à 2019, l'année avant pandémie, le tonnage global de fret avionné et camionné traité à Genève Aéroport demeure en recul de 16,9 %.

Le classement des parts de marché par compagnie aérienne demeure occupé par le trio Emirates (21,95 %), Etihad (13,60 %) et Swiss (12,35 %), suivi par Air Canada (9,36 %) et United (7,86 %). Au niveau des intégrateurs, DHL Express domine ce segment d'activité (83,59 %) suivi par UPS (8,49 %) et FedEx (7,92 %).

Le fret postal a également bénéficié d'un regain d'activité avec un volume traité de 2'048 tonnes (+49,82 % vs 2021).

La part du trafic chargé en soutes s'est élevée à 68,69 % (vs 65,23 % en 2021) tandis que celle incombant au fret camionné transporté par les compagnies aériennes s'est inscrite à 31,31 %.

Concessions d'agents d'assistance et contrats de sûreté

En 2022, Genève Aéroport a lancé le processus d'appel d'offres pour les activités de *handling* (agents d'assistance). Le choix des entreprises qui seront mises au bénéfice d'une nouvelle concession interviendra au premier semestre 2023.

Autre appel d'offres initié l'an dernier : celui relatif aux prestations de sûreté, l'un des plus gros contrats de sous-traitance que signe GA. Pour ce dossier, la décision interviendra au cours du 1^{er} trimestre 2023, avec entrée en vigueur au 1^{er} novembre 2023.

Engagement contre les vols nocturnes

Depuis de nombreuses années, Genève Aéroport, conformément aux engagements pris dans le cadre du PSIA, s'est mobilisé pour réduire les nuisances liées au bruit, en particulier de nuit. Les vols de lignes et charters planifiés ou non planifiés après 22 heures, fortement en baisse en 2020 et 2021 en raison de l'effondrement du trafic aérien, sont en hausse, mais restent toutefois inférieurs de 7,2 % en 2022 par rapport à 2019 (8'913 mouvements contre 9'600 mouvements).

Bien que les perturbations (techniques, sociales et politiques) aient fortement entravé le trafic aérien en 2022 et provoqué de nombreux retards, le nombre des vols après 22 heures a été contenu sous le niveau de 2019.

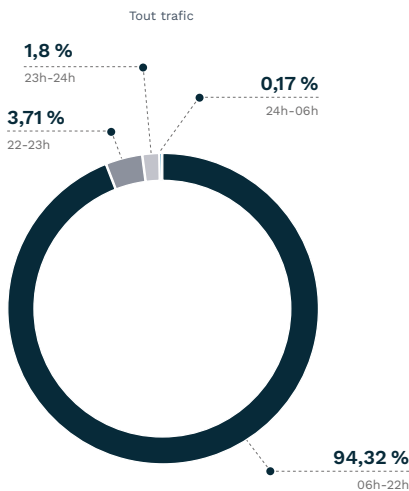
En 2022, les mouvements entre 22 heures et 6 heures du matin, toutes catégories confondues, y compris vols sanitaires, sont au nombre de 9'261 (contre 10'037 en 2019), soit 5,68 % de la totalité des mouvements (5,39% en 2019).

En sus des actions quotidiennes menées avec l'ensemble des opérateurs de la plateforme pour limiter au maximum les décollages et atterrissages retardés après 22 heures, Genève Aéroport pourra, dès la mise en vigueur du «Dossier après plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)» déposé par l'aéroport en 2019 et adopté le 15 novembre 2022 par le

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), implémenter d'autres initiatives de réduction des nuisances sonores. Concrètement, le nouveau règlement d'exploitation introduit un système innovant de

quotas imaginé par Genève Aéroport afin de limiter les décollages planifiés avant 22 heures, mais retardés au-delà de cette échéance. Ce système prévoit la perception de taxes progressives et dissuasives au cas où les quotas seraient dépassés.

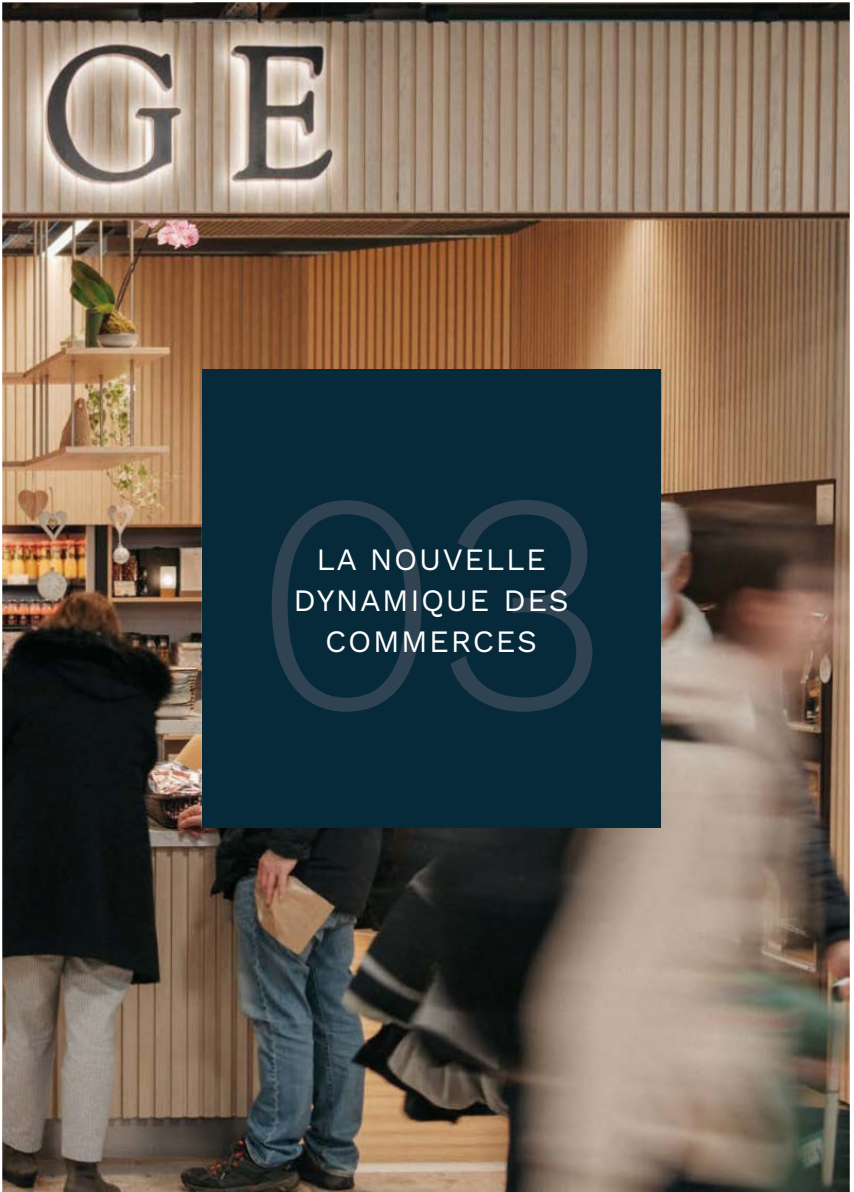
Mouvements de nuit vs mouvement total



Résultat du trafic fret et poste

Fret	2022	2021	2020	Var. 22/21	Var. 22/20
Ligne	46'834	37'810	31'734	+23,87 %	+47,58 %
Charter	235	114	994	+105,16 %	-76,39 %
Fret aérien avionné	47'069	37'924	32'728	+24,11 %	+43,82 %
Fret aérien camionné	21'449	20'170	17'941	+6,35 %	+19,56 %
Total fret aérien	68'518	58'095	50'669	+17,94 %	+35,23 %
Fret postal	2'048	1'367	1'990	+49,82 %	+2,91 %
Total fret aérien et poste	70'566	59'462	52'659	+18,67 %	+34,01 %





LA NOUVELLE
DYNAMIQUE DES
COMMERCEs

L'année 2022 est marquée au premier trimestre par une réouverture totale de tous les commerces.

Afin de renforcer ce nouvel élan, plusieurs commerces et restaurants ont initié des travaux de rénovation, d'agrandissement et quelques nouvelles enseignes sont apparues. Au long de 2022, une douzaine d'établissements ont concrétisé des travaux afin de s'adapter aux nouvelles attentes de la clientèle.

Malgré ces parenthèses de travaux pour ces points de vente, une dynamique est enclenchée après les années 2020 et 2021 de pandémie. Le chiffre d'affaires global (commerces, restauration, location de voiture, affichage publicitaire, etc.) a progressé de 139 % par rapport à 2021, avec une croissance particulièrement marquée dans les commerces situés en *airside*, après les contrôles de sûreté. Le chiffre d'affaires global reste toutefois encore en retrait de 20,9 % par rapport à 2019, dans le sillage du trafic aérien (-21,5 %)

Le panier moyen par passager dans les commerces, lieux de restauration et *duty free* s'inscrit en hausse de 4,5 % par rapport à 2019, année avant pandémie, confortant ainsi une appétence retrouvée à consommer et validant un modèle d'affaires qui repose sur une part importante des revenus commerciaux non aériens. Si en raison de la situation géopolitique ou sanitaire, la clientèle russe et chinoise a été absente en

2022, la consommation est restée élevée notamment auprès de la clientèle suisse et nord-américaine.

Aménagement encore : la suppression d'une gaine de ventilation à l'ouest du terminal 1, dit le crayon, a permis d'offrir des espaces supplémentaires pour *easy-Jet* dans la gestion des passagers au *check-in*, mais aussi pour les loueurs de voitures au niveau arrivées et, à l'étage, pour les consommateurs au *Food Court*.

L'année 2022 est aussi marquée par une relance des activités de mise en avant de l'offre commerciale. Deux campagnes thématiques ont été organisées, en été puis à Noël, avec en parallèle une action de solidarité menée avec les commerces en soutien de l'association Theodora. Cette fondation a été créée pour offrir des moments de rires et d'évasion aux enfants hospitalisés ou en situation de handicap. L'opération invitait les passagers à prendre le temps d'écrire une carte postale adressée aux enfants à eu un grand succès.

Afin de suivre les nouvelles tendances de la consommation, plusieurs projets ont été initiés ou déjà testés. Par exemple le concept de *shop and collect* pour le *duty free*, les commandes de repas livrés en *gate*, etc. À travers la base des données des clients e-commerce de Genève Aéroport, des offres commerciales ont été proposées fin 2022.

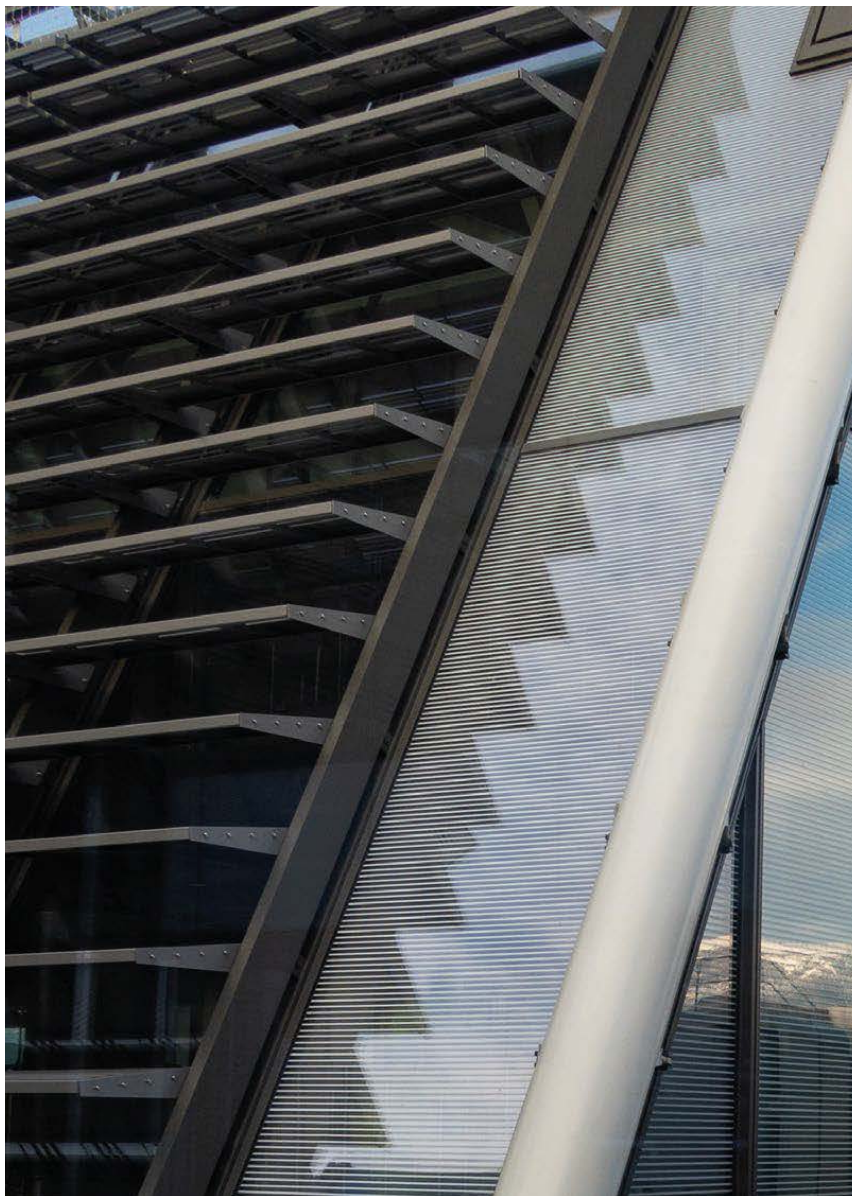


E-commerce : niveau record

Dans le souci de toujours répondre aux besoins des passagers, Genève Aéroport a poursuivi ses projets de développement e-commerce et e-services, avec

notamment le lancement en 2022 de l'abonnement *Priority Lane* pour les voyageurs réguliers. En 2022, l'activité de vente de services en ligne a atteint un chiffre d'affaires record à 1,9 million de francs.







04
CAP SUR
LES GRANDS
CHANTIERS

2022 a été une année de reprise en termes d'investissements dans les infrastructures de l'Aéroport. Pour preuve, aucun projet prévu dans la planification directrice n'a été gelé cette année. L'épidémie de Covid-19 a eu un impact très fort sur les travaux de Genève Aéroport en 2021. Pour faire face à la crise financière, près de 120 projets prévus dans la planification ont été gelés. Cette mesure a permis de réduire les investissements de 90 millions pour les années 2021 et 2022.

En 2022, 140 projets ont été menés (contre 75 en 2021), pour un investissement de quelque 60 millions de francs. La finalisation de l'Aile Est et le chantier du Centre logistique de tri-bagages (BLC) ont représenté quasiment 60 % de ces investissements.

Aile Est, une année d'expérience

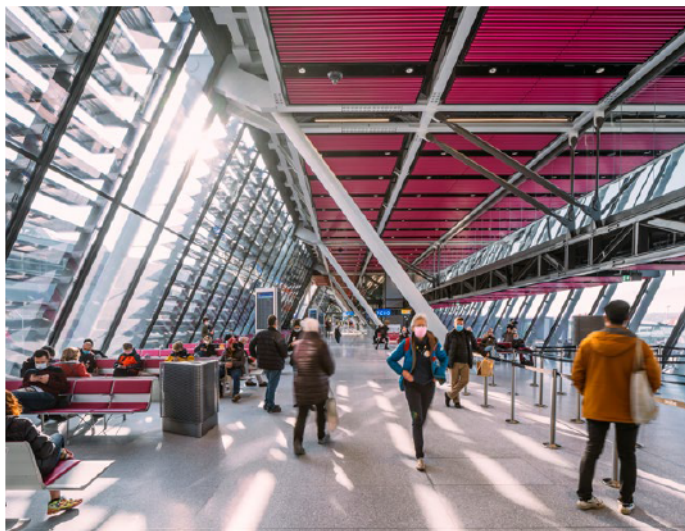
Mise en service le 14 décembre 2021, l'Aile Est a connu en 2022 sa première année complète d'exploitation. Destinée prioritairement aux long-courriers et vols non-Schengen, elle a déjà accueilli 4,48 millions de

passagers avec un record hebdomadaire en toute fin d'année à plus de 96'000 passagers.

Le 13 octobre, une installation solaire d'envergure a été mise en service sur le toit. 6'700 m² de panneaux photovoltaïques produiront 1,5 GWh d'électricité par an, ce qui permettra de couvrir la consommation de l'édifice de plus de 40'000 m² de surface.

Cette installation fait de l'Aile Est la troisième plus grande toiture solaire du canton de Genève installée par les SIG, derrière Palexpo (15'000 m²) et la Station d'épuration d'Airé (7'200 m²). Elle vient aussi compléter l'exemplarité énergétique attendue de ce bâtiment conçu pour être un modèle durable.

Cette première année d'exploitation a également permis de régler certains défauts de jeunesse du bâtiment. Des améliorations ont ainsi été apportées au fonctionnement des passerelles, ou encore aux systèmes d'ouverture des portes.





GeniLac: démarrage du chantier

L'année 2022 a été marquée par le démarrage d'un chantier essentiel pour la transition énergétique de Genève Aéroport: le raccordement au réseau thermique écologique GeniLac de SIG.

Dès 2026, l'Aéroport pourra rafraîchir et chauffer ses bâtiments avec une ressource durable et renouvelable: l'eau du lac. Il abandonnera sa chaufferie au fioul et économisera ainsi 2 millions de litres de mazout par an. Au final, l'Aéroport réduira de 60 % ses émissions de dioxyde de carbone.

Ce projet nécessite un investissement de 37 millions de francs de l'Aéroport afin d'adapter ses infrastructures et créer de nouveaux équipements. Genève Aéroport et SIG mutualisent leurs efforts en construisant ensemble une centrale thermique de 3'800 m² sur le P45. Elle hébergera d'un côté la sous-station GeniLac et, de l'autre, deux chaudières à gaz servant d'appoint en cas de grand froid et de secours en cas de panne.

Cette nouvelle centrale thermique, appelée centrale Est, a démarré en 2022 et est financée à hauteur de 54 millions par SIG et 7 millions par Genève Aéroport. En attendant sa mise en service en 2026, des travaux d'adaptation auront lieu sur les bâtiments existants du Fret jusqu'à l'aérogare. Les nouveaux bâtiments, comme l'Aile Est, seront directement raccordés à GeniLac.

Deux autres centrales thermiques seront rénovées par Genève Aéroport en 2023-2024 pour compléter le réseau.

Une nouvelle étape pour CAP 2030

L'année 2022 a été marquée par le lancement du 2^e tour des mandats d'étude parallèles du projet CAP 2030. Trois entreprises ont pour mission d'étudier ce projet de transformation majeure pour Genève Aéroport. Celui-ci sera choisi en octobre 2023.

Pour rappel, le projet CAP 2030 est la première étape qui permettra à terme de rénover ou reconstruire le Terminal 1 qui aura plus de 70 ans en 2040. Ce dernier présentera alors d'importants problèmes de vétusté. Ce projet permettra d'améliorer grandement l'accueil des passagers et l'opérabilité. Concrètement, une nouvelle aérogare de 45'000 m² sera construite sur l'esplanade devant l'entrée principale du T1. L'activité opérationnelle sera transférée dans cette nouvelle infrastructure après 2032. Le terminal existant pourra alors être soit reconstruit, soit rénové, l'option étant ouverte.

Au préalable, la superstructure de la gare CFF sera démolie et une nouvelle plateforme multimodale verra le jour. Elle permettra d'assurer un transfert de part modale ambitieux. Genève Aéroport sera encore plus facilement accessible.

Ces deux projets stratégiques sont estimés à ce stade à 560 millions de francs d'investissement pour Genève Aéroport. La réalisation des travaux s'échelonnera entre 2025 et 2032.



Centre de contrôle du BLC

Le BLC sur sa lancée

Le chantier du nouveau Centre logistique de tri-bagages (BLC) s'est poursuivi en 2022. Le remplacement du système actuel s'impose en raison de l'obsolescence de nombreux équipements. Le BLC permettra également de répondre aux besoins accrus de traitement des bagages et d'être aux normes en matière de sûreté avec la mise en place des scanners de dernière génération (EDS3).

Le chantier, lancé en avril 2019, est d'une grande complexité. Outre les défis techniques, il se déroule tout en maintenant en exploitation l'actuel tri-bagages. Désormais, les enveloppes bâties sont quasi terminées, 80 % des tapis de livraison ba-

gages « arrivées » sont réalisés. Plus de la moitié des nouveaux guichets *check-in* du terminal principal sont en place et 60 % des lignes de convoyage sont achevées. Les huit nouveaux scanners EDS3, déjà installés, seront testés au premier trimestre 2023. Les équipes de l'IT de Genève Aéroport ont mis en place la salle de pilotage, réalisé le mur d'écran de contrôle et implémenté les nouveaux modes opératoires.

Depuis son démarrage, le chantier du BLC a pris une année et demie de retard, principalement en raison de l'épidémie de Covid-19. En août 2022, les travaux ont également été interrompus durant plus de trois mois car un sous-traitant d'une entreprise

mandatée par l'Aéroport a été exclu du site. En effet des irrégularités de salaire horaire et de temps de travail concernant une cinquantaine d'employés ont été constatées. Genève Aéroport a immédiatement suspendu la société et l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT) a été saisi.

Suite à ces événements, la mise en conformité des scanners aura lieu avec retard en janvier 2024. Des mesures palliatives vont être mises en place en coordination avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Le nouveau Centre logistique de tri-bagages sera terminé à la fin de l'année 2024.

Déviations de la prise d'air du crayon

Les travaux de déviation de la prise d'air principale du Terminal 1 ont été lancés en octobre 2021. Cette prise d'air centrale, intitulée « crayon », traversait le bâtiment en son milieu et sur trois niveaux. Conséquence : un flux passagers perturbé et de l'espace exploitable occupé. Cette réalisation permet également d'améliorer l'enveloppe thermique en supprimant les ponts thermiques.

Les travaux, achevés en juillet 2022, ont permis de libérer 108 m² de surface. En parallèle, trois prises d'air ont été créées sur la façade extérieure sud du T1.

Pérennisation du CSC+

Le CSC+, contrôle de sûreté auxiliaire prévu à l'origine pour une durée de deux ans, sera finalement pérennisé. Situé dans la partie ouest de la plateforme, il a été construit en 2017 pour absorber les pics d'affluence au contrôle de sûreté principal du Terminal 1. Décision a été prise de le conserver et de l'adapter aux normes. Il pourra ainsi servir de manière ponctuelle en cas de :

- Travaux sur les autres points de sûreté
- Pics d'affluence
- D'interventions de l'équipe NEDEX « Neutralisation, enlèvement, détection d'engins explosifs » dans le T1

Le CSC+ sera opérationnel dès mars 2023.

Extension du satellite 10

En 2027, le satellite 10 présentera son nouveau visage. Le 19 septembre 2022 a été validée l'étude de faisabilité de l'extension de cette infrastructure. Ce satellite, mis en service en 2008, a été conçu

comme un « bus gate » : il est utilisé pour des avions stationnés au milieu du tarmac et accessibles uniquement par bus. Il dispose de deux niveaux de salles d'embarquement pour des vols Schengen et non-Schengen.

Les travaux de ce satellite ont plusieurs objectifs :

- Créer cinq salles d'embarquement supplémentaires
- Restructurer les zones des Douanes en améliorant les conditions de travail
- Servir de relais lors des travaux de rénovation des satellites 20, 30 et 40 dès 2029
- Créer quatre positions WiWo (embarquement/débarquement à pied depuis le tarmac)

À terme, le satellite 10, d'une surface de 6'120 m², pourra accueillir plus de 2'000 passagers par heure. Les travaux démarreront fin 2024 pour une mise en service du bâtiment par phases dès 2027.

Rénovation des portiques

En 2024, certaines dalles en béton du tarmac devront être changées. Pour réaliser cette opération minutieuse, l'Aéroport dispose de deux portiques métalliques. Le premier soulève et dégage l'ancienne dalle après découpe, le deuxième dépose la nouvelle dalle pouvant atteindre 180 tonnes. Les deux équipements utilisés pour cette mission ayant 50 ans, décision a été prise de les rénover entièrement. Quatre nouvelles remorques télécommandées ont été acquises cette année pour compléter ce dispositif et permettre de déplacer les portiques.

Création du P 41

L'approbation des plans du P 41 a été obtenue cette année. Ce parking mettra 532 places réparties sur quatre niveaux à la disposition des passagers. Il viendra remplacer l'actuel P 14 (140 places) situé sous la halle 6 de Palexpo.

En 5 minutes environ à pied, les passagers pourront rejoindre le terminal principal. Ce chantier à 20,5 millions de francs sera mis en service mi-2025.



A blurred background image of a retail store. In the foreground, a man in a black t-shirt and dark pants is seen from the back, looking towards a counter. To his right, another man in a black jacket and grey pants is partially visible. The background shows other people and store fixtures, including a sign with a red logo. A dark teal rectangular overlay is centered on the image, containing the text 'LA TRANSFORMATION DIGITALE CONTINUE' in white, uppercase letters. A large, faint number '05' is also visible behind the text.

LA
TRANSFORMATION
DIGITALE
CONTINUE

Malgré la crise Covid, la transformation digitale de l'aéroport continue et les projets essentiels pour la pérennité des opérations aéroportuaires ont été poursuivis.

Faciliter le parcours du passager

En 2022, Genève Aéroport a mis en place et finalisé le projet SPA (Systèmes passagers aéroportuaires) qui avait été lancé un an plus tôt. Ce programme a pour effet principal le renouvellement des systèmes technologiques permettant de gérer le processus passager à chaque étape, de l'enregistrement jusqu'à l'embarquement.

D'avantage visible par le passager dans son parcours de voyage, le système de dépose bagage en autonomie (SBD *Self Bag Drop*) pour le groupe Lufthansa/Swiss a été mis à jour par Genève Aéroport. Dans le cadre de ce projet, l'aéroport planifie une extension d'envergure de ce système à d'autres compagnies et dès 2023 à easyJet.

Au passage de sûreté, l'aéroport a installé des portes automatiques pour le contrôle de la carte d'embarquement, entraînant une amélioration du flux dans cette étape.

Parallèlement, la *Priority Lane*, coupe-file accessible sur achat d'un billet ou sur abonnement, permet désormais de vérifier et valider à la fois le billet et la carte d'embarquement du passager grâce à la fonctionnalité « double scan ».

Pour une meilleure information des passagers, Genève Aéroport a mis en place un nouveau système d'annonces automatiques, avec l'adjonction de la langue arabe. Ce service supplémentaire sera renforcé à moyen terme par une refonte globale cette fois de toute la sonorisation dans l'espace aéroportuaire, des parkings aux satellites.

Au niveau communication, l'aéroport a mis en place le système de *Digital Signage* qui permet de diffuser aisément et efficacement du contenu multimédia sur divers écrans disposés dans le terminal (écrans de *check-in*, passage de sûreté, *Visitor Center*, etc).

Gestion en temps réel

Moins perceptible pour le passager mais essentiel pour les activités aéroportuaires, Genève Aéroport a posé les bases du projet AOS *Airport Operation System*.

Ce système mis en phase de projet en 2022, et qui devrait être en production en 2024, a pour mission de gérer de manière efficace et efficiente les principales opérations aéroportuaires en temps réel telles que : gestion du flux d'avions, positions de stationnement sur le tarmac, planification des guichets d'enregistrement passagers (*check-in*), des portes d'embarquement et des tapis bagages à l'arrivée, jusqu'à l'affichage des informations de vol sur les écrans et les applications mobiles.

Enfin, début 2022, la vigie du SSLIA a remplacé son système informatique avec le soutien de la division technologies. L'équipement a été entièrement modernisé, aussi bien en logiciel SAGA (système d'aide à l'engagement) qu'en postes de travail, pour répondre avec efficacité aux alarmes et mobiliser toutes les entités qui doivent être engagées.

Cap sur l'innovation

Sur le plan de l'innovation, depuis l'été 2022, les passagers peuvent désormais utiliser l'application WhatsApp pour suivre leur vol opéré à Genève Aéroport, et ainsi recevoir une notification pour chaque nouvelle information utile en regard du vol sélectionné.

Un service de pré-commande en ligne de nourriture (F&B) a également été testé auprès des passagers afin de mesurer l'intérêt d'offrir un tel service à l'avenir.

Genève Aéroport a également poursuivi son ouverture vers les institutions de la région et le grand public afin d'imaginer, ensemble, les services de demain, en participant à différents événements tels que *Innovation CRUNCH Time* (HEIVD), *Smart City Xperience* (Open Geneva), *Climathon* (EIT Climate-KIC) et d'autres.

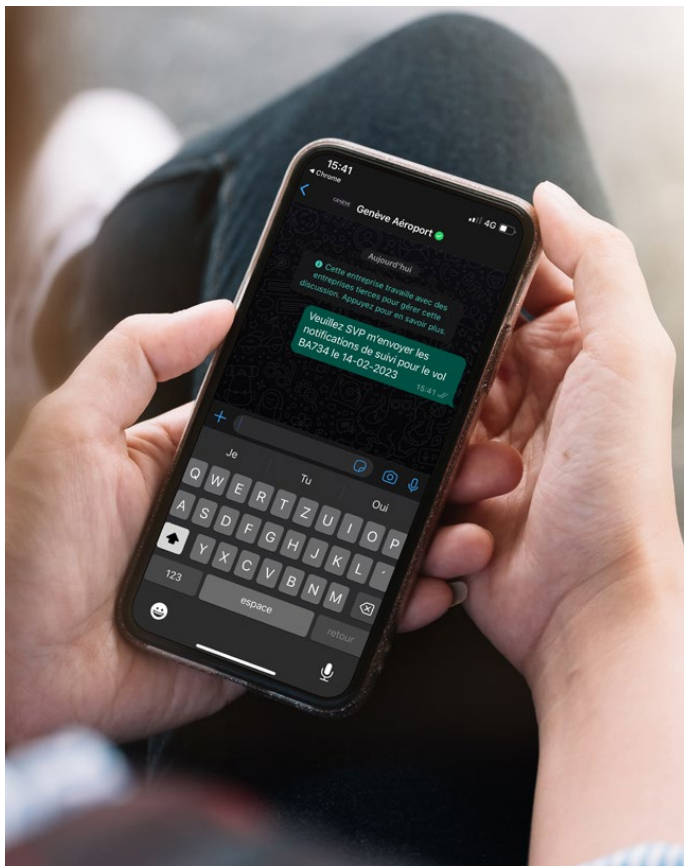
SuccessFactors

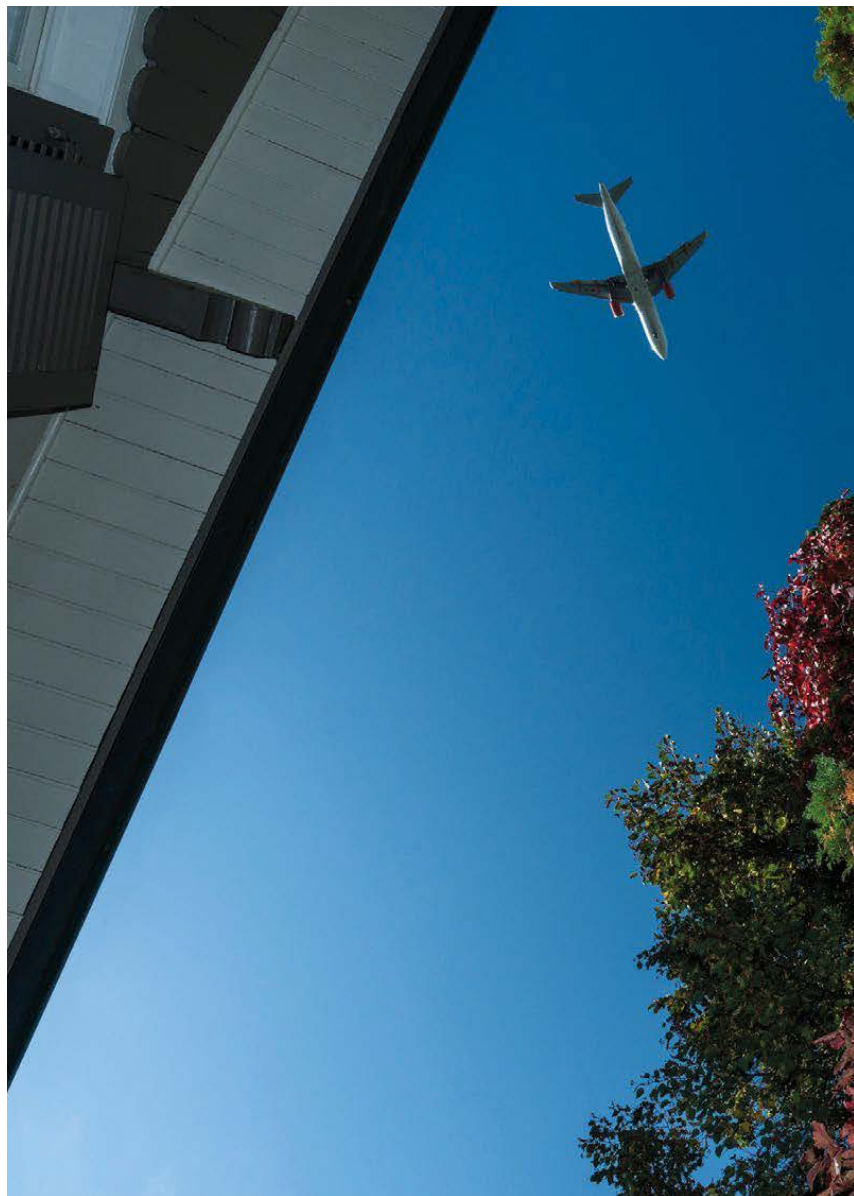
Côté RH, en 2022 la mise en place de la plateforme SAP SuccessFactors a été réalisée, avec le déploiement d'une première partie de l'outil qui sera au complet en 2023 facilitant ainsi la gestion et l'analyse des données RH.

En complément à cette digitalisation des ressources humaines, Genève Aéroport a lancé un programme de *digital workplace* pour renouveler le poste de travail immatériel du collaborateur. Concrètement, un *digital*

workplace permet à une collaboratrice ou un collaborateur d'accéder à l'ensemble de ses informations de travail, qu'elles soient individuelles (notes, mails...) ou collectives (documents, données issues d'applications, et d'espaces de travail partagés. En unifiant les

technologies utilisées (e-mail, messagerie instantanée, médias sociaux, applications RH, outils de réunions virtuelles...), la *digital workplace* met en cohérence l'ensemble de ces moyens de communication et favorise l'efficacité et l'innovation collaborative.







AVANCÉES SUR
LE CHEMIN D'UN
DÉVELOPPEMENT
PLUS DURABLE

Genève Aéroport a pour mission de contribuer à la demande de liaisons aériennes de la Suisse en tant qu'aéroport national et satisfaisant de manière durable aux besoins de la région. Il mène depuis des années une politique environnementale engagée. En juillet 2022, il a publié son Rapport de développement durable. Ce document communique sur la performance de Genève Aéroport vis-à-vis de ses engagements en matière de développement durable sur l'année 2021.

Un nouveau règlement d'exploitation

L'année 2022 a été marquée par l'approbation, par la Confédération, du nouveau règlement d'exploitation de l'Aéroport. Ce document, aussi appelé dossier « après PSIA », porte en partie sur la mise en œuvre des engagements pris dans la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), notamment en matière de lutte contre le bruit.

Concrètement, le nouveau règlement d'exploitation introduit un système innovant de quotas imaginé par Genève Aéroport afin de limiter les décollages planifiés avant 22 heures, mais retardés au-delà de cette échéance. Ce système prévoit la perception de taxes progressives et dissuasives au cas où les quotas seraient dépassés.

Ce règlement fixe par ailleurs une nouvelle limite de bruit, appelée « nouveau bruit admissible », plafonnant le bruit maximal de l'aéroport. Un système de contrôle est prévu et, en cas de dépassement, Genève Aéroport doit proposer des mesures. L'OFAC peut également imposer de telles mesures.

Enfin, cette décision fédérale intègre l'adoption d'un plan technique permettant la construction d'une nouvelle sortie de piste rapide.

Le nouveau règlement d'exploitation de l'Aéroport a fait l'objet de recours de la part de Communes et associations de riverains en janvier 2023 auprès du Tribunal administratif fédéral. Sa mise en œuvre est gelée en attendant la décision de justice.

En parallèle, Genève Aéroport poursuit la politique volontariste qu'il mène depuis plusieurs années afin de contenir l'empreinte sonore de la plateforme. Il s'est d'ailleurs fixé un objectif ambitieux : d'ici 2030, réduire son empreinte sonore au niveau des années 2000*.

Pour atteindre ce résultat, l'Aéroport dispose de plusieurs axes de travail. Voici deux exemples :

- Les compagnies aériennes sont incitées à exploiter les avions les plus modernes et donc les 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.

Limiter l'empreinte sonore de l'Aéroport

L'empreinte sonore portant sur 2022 n'a pas encore été calculée. Entre 2019 et 2021, la surface des zones exposées au bruit a diminué de 18,1 km².

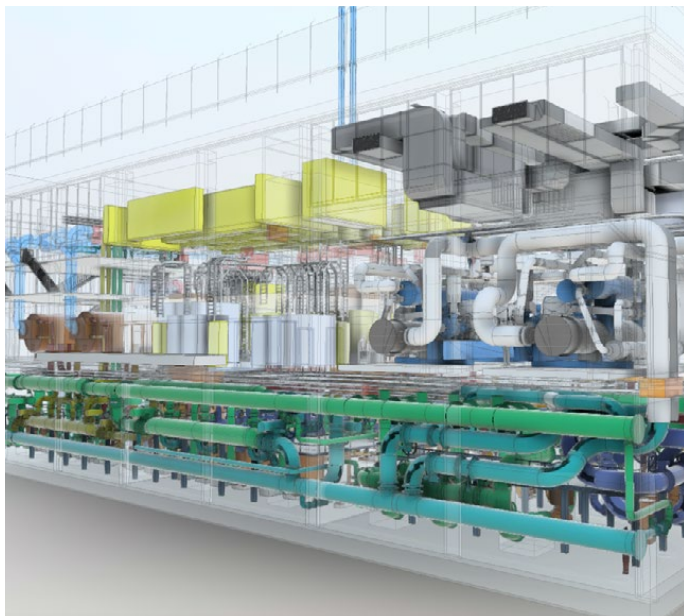
2021 a été une année exceptionnelle en raison de la chute du trafic aérien. Logiquement, l'impact sonore lié à l'exploitation de l'aéroport a suivi la même tendance. Le trafic de Genève a augmenté par rapport à 2020 (+14,9 %), mais il se trouve bien en dessous du trafic avant la pandémie (-46,7 % par rapport à 2019).

Insonoriser les bâtiments des communes riveraines

En raison de son caractère urbain, Genève Aéroport déploie un programme d'insonorisation des habitations dans les communes proches de l'aéroport. Depuis 2004, près de 4'160 logements ont été insonorisés pour un montant de 58,7 millions de francs. Le programme a sensiblement ralenti depuis l'épidémie de Covid-19 en raison :

- des pénuries de matières premières en lien avec la situation géopolitique
- de la fluctuation des prix de ces produits
- des délais de livraison allongés
- de la difficulté d'accès aux propriétés (confinements).

Les reprises de contact avec les propriétaires des bâtiments au printemps 2022 n'ont pas permis de rattraper ce retard. Le programme reprendra une activité plus intense en 2023.



GeniLac: la centrale thermique de l'Aéroport.

GeniLac: le chantier est lancé

Le chantier du raccordement de Genève Aéroport au réseau thermique écologique GeniLac de SIG a été officiellement lancé le 29 novembre 2022. Ce projet est essentiel pour la transition énergétique du site aéroportuaire. Dès 2026, l'Aéroport pourra chauffer et refroidir ses bâtiments avec l'eau du lac. Il abandonnera sa chaufferie au fioul et économisera ainsi 2 millions de litres de mazout par an.

Avec GeniLac, Genève Aéroport évitera l'émission de 5'300 tonnes de CO₂ chaque année et réduira de 60 % ses émissions de dioxyde de carbone. Ce projet nécessite un investissement de 37 millions de francs de l'Aéroport afin d'adapter ses infrastructures et créer de nouveaux équipements.

Afin de raccorder Genève Aéroport au réseau GeniLac, une sous-station équipée de deux pompes à chaleur va être construite. Genève Aéroport et SIG réalisent ensemble une centrale thermique de 3'800 m² sur le P45. Elle hébergera d'un côté la sous-station GeniLac et, de l'autre, deux chaudières à gaz des SIG raccordées au réseau de chauffage à distance cantonal, servant d'appoint en cas de grand froid et de secours en cas de panne.

En attendant sa mise en service en 2026, des travaux d'adaptation auront lieu sur les bâtiments existants du Fret jusqu'à l'aérogare. Les nouveaux bâtiments, comme l'Aile Est, sont quant à eux conçus pour être directement raccordés à GeniLac.



L'Aile Est, 3^e plus grande toiture solaire du canton

Une nouvelle installation solaire d'envergure a été mise en service le 13 octobre 2022 sur la toiture de l'Aile Est, le nouveau bâtiment de Genève Aéroport dédié essentiellement aux long-courriers.

6'700 m² de panneaux photovoltaïques sont répartis sur les 520 mètres de longueur de l'édifice. Les 3'773 modules produiront 1,5 GWh d'électricité par an, ce qui permettra de couvrir la consommation du bâtiment de plus de 40'000 m² de surface.

Cette installation fait de l'Aile Est la troisième plus grande toiture solaire du canton de Genève installée par les SIG, derrière Palexpo (15'000 m²) et la Station d'épuration d'Aïre (7'200 m²). Elle vient aussi compléter l'exemplarité énergétique attendue de ce bâtiment conçu pour être un modèle durable.

Genève Aéroport participe à l'initiative Exemplarité Énergie et Climat de la Confédération et a pris dans ce cadre des engagements :

- réaliser 25 % d'économies d'énergie d'ici 2030
- porter à 70 % la part des énergies renouvelables d'ici 2030.

Dans ce cadre, il a signé avec les Services industriels de Genève (SIG) un partenariat en 2017 prévoyant d'atteindre une surface totale de 55'000 m² de panneaux photovoltaïques en 2030.

En 2021, l'Aéroport comptabilisait 15'000 m² de panneaux solaires. Grâce à l'Aile Est, puis la mise en place de 1'500 m² de panneaux sur le nouveau centre de tri-bagages, cette surface a significativement augmenté. Avec ses 22'800 m² de panneaux en 2022, Genève Aéroport produit désormais plus de 3,8 GWh/an d'électricité solaire.

Crise énergétique : Genève Aéroport se prépare

L'année 2022 a été marquée par un risque élevé de pénurie d'électricité en Suisse. En novembre, Genève Aéroport a mis en place une *task force*, intitulée *task force* OSTRAL, en référence au nom de l'organisation mise en place à l'échelle nationale pour l'approvisionnement en électricité en cas de crise.

Cette *task force*, composée d'une quinzaine de personnes travaillant dans divers services de l'entreprise, s'est réunie à 12 reprises cette année. En collaboration avec ses partenaires et fournisseurs, elle a élaboré une « stratégie pénurie » afin d'anticiper une pénurie d'électricité selon quatre scénarios prévus par la Confédération. Elle a également décidé de mesures préventives d'économie d'énergie, appliquées dans la foulée, comme par exemple :

- Abaissement de la température des bureaux à 20°C
- Mise en service du chauffage retardée
- Arrêt nocturne de l'éclairage des enseignes et des panneaux publicitaires.

Gagner en efficacité énergétique

Toujours dans l'objectif de réaliser des économies d'énergie et de réduire son empreinte carbone, Genève Aéroport a complètement renouvelé l'éclairage de son hangar dédié à la maintenance des avions en 2022. Les 136 lampes à sodium du bâtiment ont été remplacées en trois mois par des LED moins énergivores.

Toutes les opérations de nettoyage, de contrôle ou de réparation des avions de ligne de l'aéroport de Genève sont réalisées dans le grand hangar.

Ce chantier à 480'000 francs permet de :

- réaliser 30 % d'économie d'énergie
- doubler le niveau d'éclairage.

Avec ces nouvelles LED, Genève Aéroport sera aux normes et garantira un taux d'éclairage adapté aux compagnies aériennes qui utilisent le lieu. Enfin, les réparations seront facilitées : les lampes à sodium étant obsolètes, les réparer ou les remplacer était particulièrement difficile.

Un système de gestion de l'éclairage, directement connecté à la station météo de la plateforme, est également intégré au système. Cet « éclairage intelligent » permet d'utiliser davantage la lumière du jour passant à travers les portes vitrées du bâtiment installées en 2016.

Une toiture biosolaire à l'Aéroport

En 2022, Genève Aéroport a végétalisé 6'000 m² de toiture sur le Centre de tri-bagages (BLC) actuellement en construction. Ce projet de grande ampleur, qui a nécessité un investissement de 187'000 francs, se déroule en plusieurs étapes jusqu'en 2024. Il a pour objectif de favoriser la biodiversité, réduire les îlots de chaleur et limiter l'empreinte carbone du site aéroportuaire.

Lors de la première étape, qui s'est déroulée en 2022, 1'330 m² de toiture ont été végétalisés (ensemencement prévu en 2023). 930 m² de panneaux solaires, produisant 71 MWh d'électricité, ont également été installés pour former une toiture biosolaire. Les végétaux permettent d'abaisser la température des panneaux et d'améliorer leur rendement. En retour, les zones d'ombrage créées par la centrale solaire favorisent la diversification des micro-habitats en toiture et l'accueil d'une plus grande diversité d'espèces animales et végétales.

Lors d'une seconde étape, c'est une zone de 2'666 m², située entre la nouvelle Aile Est et le bâtiment GVA Center, qui a été aménagée. Genève Aéroport a obtenu pour cet espace une subvention cantonale de 93'000 francs du programme Nature en Ville.

En 2024, la dernière toiture du BLC (1'945 m²), reliant le terminal principal au GVA Center, sera végétalisée. La surface totale du site aéroportuaire cumule alors environ 10'800 m² de toiture végétalisée.

Agir sur la mobilité

Genève Aéroport met en place des mesures pour améliorer la qualité de service et l'expérience des passagers, notamment son accessibilité en transports publics. Depuis 2018, six lignes matinales d'Airbus desservent gratuitement la plateforme depuis Genève et la France voisine. Suite à l'épidémie de Covid-19, l'offre a été réduite (12 parcours au lieu de 20).

En parallèle, l'offre des navettes personnel aéroport a été adaptée pour répondre aux besoins des employés.

Une station vélo partage, accessible à tous les usagers et collaborateurs, a été installée en 2021 au niveau des départs. Le principe est simple : l'usager peut choisir n'importe quel vélo disponible et partir avec, sans obligation de retour. L'offre, maintenue en

2022, sera étoffée en 2023 avec trois ou quatre stations supplémentaires.

Une enquête portant sur la mobilité des employés de toute la plateforme aéroportuaire a été réalisée en 2022. Au total, 1555 personnes y ont participé. Les résultats montrent que 39 % des employés utilisent un mode de transport durable pour venir travailler à l'aéroport. Ce pourcentage est quasiment identique à celui de 2017. L'objectif qui était d'atteindre 45 % en 2020 n'est donc pas atteint.

Si l'on ne prend en considération que les employés de Genève Aéroport, ce chiffre passe à 46 %. Des opérations de communication sur les avantages offerts aux employés des entreprises partenaires de l'Aéroport sur la plateforme en terme de mobilité douce vont être menées en 2023.

Électrification des bus sur le tarmac

Genève Aéroport prévoit de décarboner 90 % de sa flotte de véhicules d'ici 2030. Dans cette perspective, il s'est engagé en 2016 à acquérir 10 bus électriques neufs dédiés au convoiement des passagers sur une période de cinq ans, pour un investissement de 6,5 millions de francs. Cet échéancier a pris du retard en raison de l'épidémie de Covid-19 mais en avril 2022, les deux derniers autobus du programme sont arrivés sur le site. Aujourd'hui, 14 bus sur 30, soit 46 % de la flotte, roulent à l'électricité. Ils permettent de réaliser une économie de 50 tonnes de CO₂ par année.

Afin de poursuivre sa transition vers la mobilité électrique, Genève Aéroport va, dès 2023, modifier 10 bus de son parc sur cinq ans (bus rétrofit). Cette technologie consiste à remplacer les moteurs diesel par des moteurs électriques tout en conservant la structure du véhicule. Elle présente l'avantage d'être aussi bien moins onéreuse : un bus rétrofit coûte deux fois moins cher qu'un électrique neuf.

Réduire les déchets sur la plateforme

Genève Aéroport cherche à diminuer les quantités de déchets sur le site aéroportuaire. Toutes les équipes sûreté et surveillance ont reçu une formation sur le tri de déchets cette année. À cette occasion, ils ont pu soumettre leurs idées en la matière. Leur faisabilité sera étudiée en 2023.



Renouvellement de la certification ACA3+

La certification ACA 3+, délivrée par l'Airports Council International (ACI), a été renouvelée en 2022. Cette certification atteste de la neutralité carbone de l'infrastructure aéroportuaire et constitue une preuve supplémentaire de son engagement en faveur de l'environnement et du développement durable.

Genève Aéroport vise pour les prochaines années à atteindre le niveau plus élevé ACA 4 ou ACA 4+.

Voici les degrés de certification :

Le niveau ACA 3+ atteste de la neutralité carbone par compensation des émissions résiduelles tandis que le niveau ACA 4 souligne l'optimisation des opérations de l'aéroport et des partenaires pour atteindre des réductions absolues d'émissions. La certification ACA 4+ atteste de la compensation des émissions résiduelles.

Sensibiliser à la pollution lumineuse

L'Aéroport de Genève a participé le 23 septembre à l'opération « La nuit est belle ». Objectif : sensibiliser la population à la pollution lumineuse. De même qu'en 2021, l'extinction lumineuse sur la plateforme aéroportuaire a démarré dès la fin du trafic et durant toute une nuit. Étaient concernés la piste et les satellites. Seuls les mâts d'éclairage du tarmac sont restés allumés. Les travaux nocturnes ont été suspendus.

Les enseignes lumineuses situées sur le toit du terminal principal, du Terminal 2, du Fret et du GVA Center ont également été éteintes.





07
GÉRER LA
CRISE PUIS
LA REPRISE

Dans la continuité de 2021, la Direction ressources humaines a soutenu, durant le premier trimestre 2022, la Direction générale dans sa gestion des impacts humains et financiers découlant de la crise budgétaire qui a secoué l'entreprise. 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.

Pour rappel, Genève Aéroport a été contraint d'adapter sa structure et de réduire ses effectifs (suppressions de 22 postes) en 2021. Dans une situation financière toujours fragile début 2022, l'Aéroport est resté dans une logique d'optimisation des ressources.

À fin décembre 2022, les effectifs (en EPT, équivalent plein temps) de Genève Aéroport ont été réduits de 9,89 % par rapport à mars 2020. L'entreprise est passée de 997,93 EPT au 31.12.2021 à 971,8 au 31.12.2022. Un nouveau processus budgétaire, permettant de monitorer de manière précise l'évolution des effectifs, a été mis en place.

Malgré cette réduction, l'entreprise a procédé à 124 recrutements durant l'année et 54 nouveaux collaborateurs et nouvelles collaboratrices ont été accueillis. La mobilité interne est restée majoritairement privilégiée, avec plus de la moitié des postes repourvus en interne.

Durant cette année oscillant entre crise financière et reprise, la Direction ressources humaines a également travaillé sur ses autres orientations stratégiques, s'inscrivant ainsi pleinement dans la politique et axes stratégiques de Genève Aéroport.

Renforcer l'attractivité de l'entreprise

L'une des orientations stratégiques vise à doter l'entreprise de politiques, systèmes ou cadres de référence RH adaptés à ses besoins et attractifs pour les collaborateurs actuels et futurs. Ces derniers cherchent également à trouver un meilleur équilibre entre vie privée et vie professionnelle et le télétravail est aujourd'hui un point essentiel.

Genève Aéroport a pris pleinement la mesure du contexte changeant, exigeant et tendu du marché du travail. En particulier, la responsabilité sociétale

des entreprises et leur engagement environnemental sont des facteurs de plus en plus pris en compte par les candidats. En outre, certains métiers du secteur de l'aviation, mais également des secteurs technologique et industriel peinent à trouver preneur. Genève Aéroport met donc un point d'honneur à travailler sur son attractivité et rester compétitif sur le marché de l'emploi.

• Nouvelle politique de rémunération

Afin de contribuer à la pérennité économique de Genève Aéroport, le Conseil d'administration a demandé au Directeur général de proposer une nouvelle politique de rémunération qui permette un meilleur pilotage de la masse salariale tout en renforçant l'attractivité de Genève Aéroport en tant qu'employeur. Reconnaître la performance, encourager le développement des compétences et garantir une plus grande transparence font également partie des objectifs de ce projet.

Dans cette optique, la Direction Ressources humaines a élaboré et présenté à la Direction générale et au Conseil d'administration un projet de nouvelle politique de rémunération répondant aux enjeux identifiés. Le Conseil d'administration en a pris connaissance et a mandaté la Direction générale en vue d'une consultation des partenaires sociaux sur le sujet dès début 2023, dans l'optique de valider ensuite cette nouvelle politique pour une mise en œuvre le 1^{er} janvier 2024. Ce projet s'accompagnera d'une révision du Statut du personnel, dont plusieurs clauses devront être revues en 2023.

En plus de ce projet ambitieux, la Direction ressources humaines a également à cœur de développer un environnement de travail sain ainsi qu'une culture de la responsabilité et de l'exemplarité, tout en favorisant l'innovation.

• Travail à domicile

Si les prémisses du travail à domicile étaient déjà existantes avant la crise sanitaire, la période de confinement a été un véritable accélérateur pour intégrer ce mode d'organisation du travail et faire évoluer la pratique. D'une mesure nécessaire en période de pandémie, elle est devenue gage d'attractivité, de modernité et d'agilité.

Le projet nommé Flexiwork, déjà initié avant la survenue de l'épidémie, a ainsi déployé ses effets dans le courant du 2^e trimestre 2022. Désormais, chaque collaborateur et collaboratrice peut y participer si son poste le permet, dans une limite de trois jours maximum pour un taux d'activité de 100 %. Résultat : 76 % des personnes pouvant en bénéficier ont adhéré au programme cette année.



Au total, 36 % des collaborateurs et collaboratrices ont travaillé à domicile en 2022 et 12 % des heures ont été réalisées en home office (télétravail obligatoire + Flexiwork).

À titre de comparaison, ce taux était de 19 % en 2021 et de 16 % en 2020.

Flexiwork nourrit l'ambition de renforcer l'attractivité de l'entreprise, au travers d'une organisation du travail qui permet un meilleur équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle, selon un principe qui repose sur la confiance.

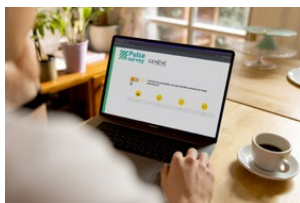
Maintenir le dialogue

La Direction générale a eu à cœur de maintenir le dialogue et d'informer les employés de manière régulière. En 2021, quatre visioconférences avec l'ensemble du personnel avaient été organisées pour faire le point sur le trafic aérien, la situation financière et l'organisation de l'Aéroport. En 2022, ces séances ont pu reprendre en présentiel et une nouvelle rencontre a été organisée chaque trimestre, toutes retransmises par Webex pour s'adapter aux possibilités de chacune et chacun.

- **Sonder les équipes**

Un nouveau canal de communication a émergé au sein de l'entreprise en 2021 au travers de sondages éclair, dits « *Pulse Surveys* ». Leur objectif : interroger les collaborateurs sur des questions portant sur diverses thématiques, tout en mesurant leur ressenti général

de satisfaction dans leur situation professionnelle. Ces sondages ont été pérennisés et quatre *Pulse Surveys* ont été menés en 2022, avec un taux de participation de plus de 50 %. Ils ont été suivis d'actions concrètes au sein de l'entreprise, comme l'ajustement des règles de la directive sur le travail à domicile ou encore la réalisation de formations en ligne pour aider à la reprise du travail après la période de chômage partiel.



- **Commission du personnel**

Genève Aéroport veille à ce que le dialogue social soit de qualité dans l'entreprise. Suite à la démission collective des membres de la Commission consultative du personnel en fin d'année 2021, une nouvelle élection a été organisée par l'Aéroport au tout début de l'année 2022. Une nouvelle Commission a ainsi été élue et une nouvelle présidence désignée. De nombreuses réunions ont été tenues pour mettre en place un dialogue social renforcé et une consultation efficace avec les représentants du personnel.

- **Lanceurs d'alerte**

Par ailleurs, la loi sur la protection des lanceurs d'alerte au sein de l'État de Genève est entrée en vigueur en mars 2022. Le dispositif prévoit la possibilité pour un membre du personnel de l'État, d'une institution de droit public ou d'une Commune visée par la loi de signaler des dysfonctionnements ou comportements illégaux de manière anonyme via un site internet externe sécurisé. Dès 2020, Genève Aéroport avait anticipé cette évolution en mettant en place sa propre plateforme sécurisée.

Développer la culture managériale

Autre orientation stratégique de la Direction ressources humaines, une nouvelle formation managériale a été déployée au sein de Genève Aéroport en 2022. Un programme sur mesure en partenariat avec la HEG-Genève avait été mis sur pied en 2021 pour adapter le contenu à la culture, aux besoins et attentes de l'Aéroport. En 2022, deux volées ont bénéficié de ce programme, lequel se poursuivra en 2023 pour au total former une cinquantaine de managers.

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 management a également été finalisée et présentée à l'ensemble des managers, avec la participation des Directeurs et Directrices, afin de les sensibiliser aux comportements attendus de leur part dans l'exercice de leur fonction.



Quant au code de conduite de Genève Aéroport, établi et adopté en 2021, son déploiement a été achevé cette année auprès de l'ensemble des services. Ce document rappelle les bonnes pratiques en matière de comportements attendus de toutes et tous.

Digitaliser les ressources humaines

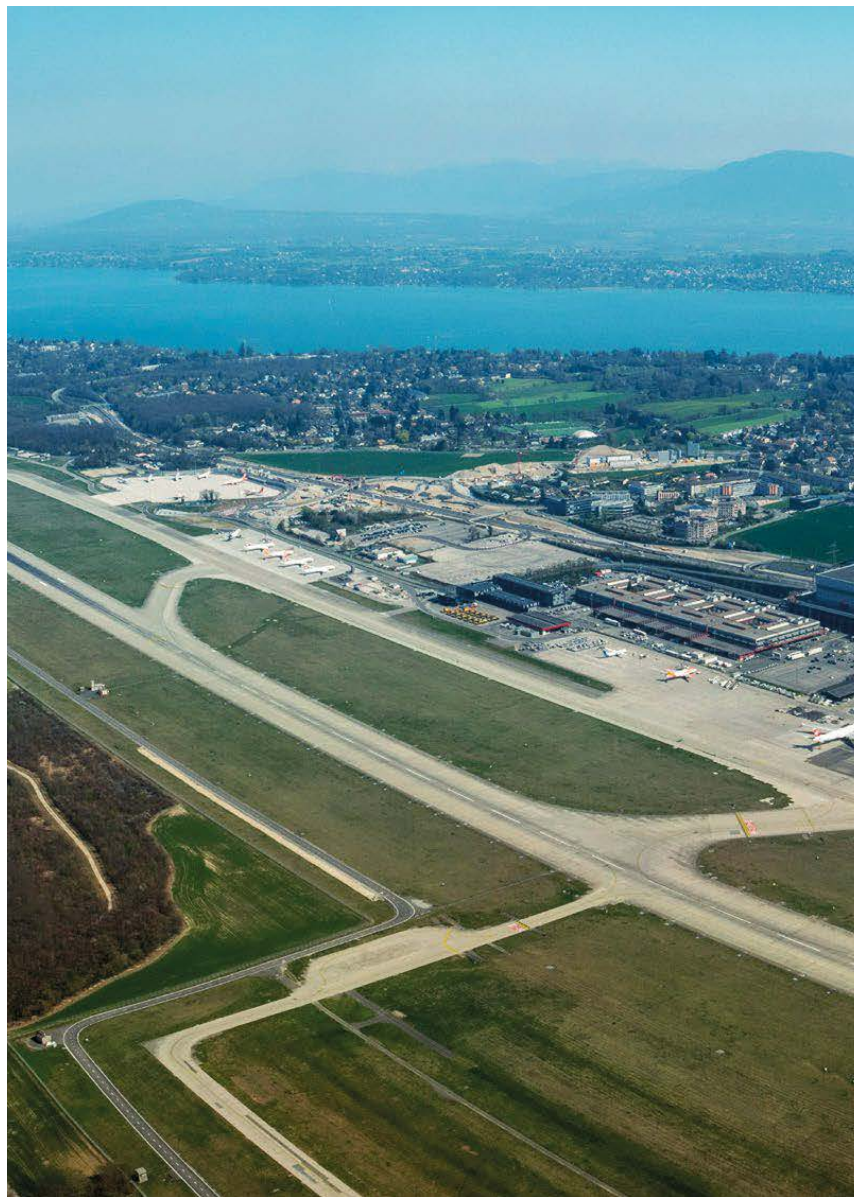
La Direction ressources humaines a franchi une étape majeure vers la digitalisation de ses processus avec la mise en place d'un nouvel outil de gestion des données du personnel. La plateforme SAP *SuccessFactors* facilite la gestion et l'analyse des données RH. Depuis le dernier trimestre 2022, les managers ont désormais accès aux données de leurs équipes et les collaborateurs et collaboratrices accèdent librement à leurs propres données professionnelles, tout en ayant la possibilité de mettre à jour leur informations personnelles de manière autonome.

En 2023, *SuccessFactors* connaîtra encore des développements, notamment au travers de l'implémentation d'un module dédié au recrutement. Les candidats internes et externes pourront postuler en ligne aux offres d'emploi de Genève Aéroport et les managers gagneront en autonomie pour traiter les dossiers de candidature en collaboration avec leur partenaire RH. Objectif d'un tel outil : gagner en simplicité, en modernité et en agilité.

Autre progrès technologique, une nouvelle plateforme d'annonce et de gestion des absences a été mise à la disposition du personnel. Elle permet aux collaboratrices et collaborateurs de déclarer leurs absences maladie ou accident aux assurances de manière simple et efficace.

Enfin, toujours en matière de digitalisation, les formations en ligne, très peu présentes avant l'épidémie de Covid-19, se sont généralisées, sur des thématiques très variées. En 2022, un *e-learning* sur l'intelligence émotionnelle a été déployé. Plusieurs suivront courant 2023.





An aerial photograph of an airport terminal and surrounding area. The terminal is a large, modern building with a grey roof. In the foreground, there are several runways and taxiways. In the background, there is a large body of water and a range of mountains under a clear blue sky. A dark blue rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the text "UNE OUVERTURE SUR LE MONDE" in white capital letters. The number "08" is also visible in a large, light blue font behind the text.

UNE OUVERTURE
SUR LE MONDE

Intense activité protocolaire

2022 a été une année de reprise des conférences internationales en présentiel à Genève. Conséquence directe : les activités du Service Protocole de Genève Aéroport ont fortement progressé.

Deux événements d'importance ont émaillé ces douze derniers mois :

- La 75^e Assemblée mondiale de la Santé, en mai 2022. 260 accueils ont été organisés.
- La 12^e Conférence ministérielle de l'OMC, du 6 au 25 juin 2022. Elle avait été annulée trois jours avant son ouverture en 2021 en raison du variant Omicron en Afrique du Sud.

Les préparatifs de ces deux conférences ont entraîné une activité protocolaire particulièrement intense sur la plateforme.

Au total, le service du protocole a accompli, en 2022, 3'254 accueils protocolaires, dont 36 accueils de chefs d'État et 14 Premiers ministres et 422 accueils de membres de familles royales.

Pour rappel, le passage par le Protocole est réservé aux chefs d'État, Premiers-ministres, ministres en exercice, chefs des organisations

internationales, membres de familles royales et autres dignitaires officiels.

Par ailleurs, le 3 octobre 2022, Genève Aéroport a inauguré officiellement le salon protocolaire rebaptisé Espace Kofi Annan. Initialement prévu au printemps 2020, l'événement avait été reporté en raison de la pandémie.

Interventions des pompiers du SSLIA

Le Service Sauvetage et Lutte contre les Incendies Aéroportuaires (SSLIA) de Genève Aéroport assure une réponse opérationnelle sur le site aéroportuaire 24 heures sur 24 durant toute l'année.

L'année 2022 a été marquée par plusieurs événements marquants :

En mai, un feu a démarré tout près de la piste sur le toit du futur centre pour requérants en chantier. Des bonbonnes de gaz provoquent cinq explosions et des morceaux de métal sont propulsés à des dizaines de mètres autour du site. Le dégagement de fumée est intense. Face à l'ampleur de l'incendie, le SSLIA informe immédiatement la centrale du Service d'incendie et de secours (SIS) qui, comme le veut la procédure, reprend la conduite des opérations.





Face à cette situation, le trafic aérien est arrêté durant deux heures, provoquant l'annulation de 22 vols. Quasiment tous les moyens du SSLIA sont mobilisés.

Le SSLIA peut également être amené à intervenir sur le territoire cantonal sur demande du SIS, comme par exemple lors de l'incendie ayant ravagé la salle d'escalade de Satigny en mai.

Au mois de février, Genève Aéroport a participé à l'exercice de crise biennal exigé par l'OFAC. Baptisé « Collidère », le scénario 2022 mettait en scène une collision entre un Boeing et un jet privé. Les objectifs étaient de tester :

- les processus du Plan d'urgence aéroportuaire.
- la coordination des intervenants et des organes de conduite dans le secteur de l'accident et des états-majors.
- la relève des hommes du SSLIA par le Service d'incendie et de secours.
- le déploiement du Poste médical avancé.
- la prise en charge des indemnes, la réconciliation des victimes avec leur famille / proches.

Les ambulanciers interviennent quant à eux sur l'ensemble du canton, ainsi que sur une partie du canton de Vaud sur demande directe du 144. Le SSLIA renforce également le dispositif de sauvetage sur le lac auprès de ses partenaires.

GENÈVE

AÉROPORT

Conception, rédaction et graphisme : @GenèveAéroport, Service communication

Crédits photos : @GenèveAéroport, @Guillaume Mégevand, @Saguez&Partners,
@MarcNinghetto, @The_fox_alpinist, @JoasSouza, @Skitterphoto

Couverture : @The_fox_alpinist

Impression : Atar Roto Presse SA, Genève
Papier : Offset Balance Pure 100% recyclé



imprimé en
suisse

