

*Projet présenté par le Conseil d'Etat*

*Date de dépôt : 27 avril 2020*

## **Projet de loi**

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

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;  
vu l'article 34 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017;  
vu l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993;  
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;  
vu le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2019;  
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 11 mars 2020,  
décrète ce qui suit :

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

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

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les Députés,

Le projet de loi qui vous est présenté vise à approuver le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève (ci-après : AIG) pour l'exercice 2019.

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).

Cette infrastructure est stratégique pour le canton de Genève, en particulier pour la place financière, économique et diplomatique. Elle contribue à la vitalité de la Genève internationale et du tourisme, ainsi qu'au rayonnement culturel de la cité de Calvin. Sa contribution s'étend également au-delà des frontières cantonales, dans une vaste zone comprenant les autres cantons romands, les départements français (Haute-Savoie et Ain, mais aussi Savoie, Isère et Rhône pour certaines liaisons intercontinentales) et le nord de l'Italie. Elle joue par ailleurs un rôle précurseur dans ses efforts de réduction des émissions CO<sub>2</sub> et de son impact en matière de bruit.

En permettant de relier à leur pays d'origine les quelque 41% d'étrangers constituant la population du canton de Genève, l'AIG joue un rôle social important.

Les chiffres clés de l'année 2019 illustrent la dimension stratégique de l'AIG :

- 1 069,7 employés (équivalents temps plein);
- 493,9 millions de francs de chiffre d'affaires;
- 84,1 millions de francs de bénéfice, dont la moitié reversée à l'Etat;
- 249,8 millions de francs d'investissements réalisés;
- 149 destinations (121 européennes et 28 intercontinentales);
- 54 pays desservis;
- 57 compagnies aériennes de ligne actives sur la plateforme;
- 17,9 millions de passagers;
- 186 043 mouvements d'avions;
- 84 927 tonnes de fret;
- 4 790 missions d'accueil protocolaires.

**Sur le plan des ressources humaines de l'entreprise**, l'AIG compte 1 069,7 équivalents temps plein (ETP), soit un accroissement de 53,9 ETP par rapport à 2018. La direction se veut ambassadrice des huit valeurs de l'AIG : qualité, fiabilité, créativité, proximité, diversité, bien-être, écologie et transparence. Si 2018 a donné l'occasion aux collaboratrices et aux collaborateurs de faire vivre ces valeurs au travers d'un objectif annuel commun, 2019 a mis l'accent sur l'une d'entre elles, avec la signature en mars de la Charte suisse de la diversité au travail.

La diversité, c'est aussi reconnaître la richesse et les compétences acquises de ses ressources internes. Près de 1 100 collaboratrices et collaborateurs travaillent avec engagement pour faire vivre l'AIG au quotidien. En 2019, ce sont quelque 40 nouveaux postes qui ont été créés et plus de 150 postes repourvus durant l'année; un véritable enjeu et défi tant du point de vue du recrutement que de la mobilité interne et de la formation.

**Sur le plan financier**, l'AIG a réalisé en 2019 un chiffre d'affaires de 493,9 millions de francs, lui permettant de dégager un bénéfice de 84,1 millions de francs, dont la moitié est reversée au canton.

Les investissements ont été portés à 249,8 millions de francs, soit une augmentation de 65% par rapport à 2018.

Les indemnités que l'Etat serait appelé à payer à des riverains de l'aéroport en raison des nuisances qu'ils pourraient subir du fait de l'exploitation de ce dernier, de même que les intérêts de financement y relatifs, sont à la charge de l'AIG. La provision constituée à cet effet a été augmentée de 21 millions de francs en 2019, pour s'élever à 42 millions de francs.

En fin d'année 2019, dans le prolongement du PSIA (Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique pour Genève) adopté en 2018, le conseil d'administration a validé la planification directrice 2020-2040, outil boussole qui trace les grandes perspectives d'investissements futurs. Cette démarche a été réalisée dans le but d'anticiper, sur la base de différents scénarios, comment s'adapter et répondre aux évolutions.

**Sur le plan économique**, la plateforme aéroportuaire héberge quelque 200 entreprises, qui emploient environ 11 000 personnes. Selon le bureau de recherche Bak Basel, l'activité aéroportuaire contribue à créer de la richesse à hauteur de 4,1 milliards de francs et génère environ 33 000 emplois.

Contrairement aux hubs qui accueillent un grand nombre de passagers en transfert, l'AIG est un aéroport spécialisé dans le « point à point ». Environ 95% de ses passagers habitent ou se rendent dans la région genevoise.

**Sur le plan de la responsabilité sociale, environnementale et économique de l'entreprise**, ces trois piliers du développement durable orientent les décisions et actions de l'AIG. Conscient des nuisances qu'entraînent ses activités, il travaille en permanence pour les atténuer ou les supprimer. Chaque année, de nombreuses mesures sont prises pour promouvoir la durabilité et assurer la pérennité de la plateforme. L'ensemble de ces mesures, illustrées dans les rapports de développement durable publiés tous les deux ans, contribuent au développement raisonné et responsable de l'aéroport de Genève.

Certaines actions sont emblématiques, comme la signature de l'accord avec les SIG pour le raccordement de l'aéroport au réseau GeniLac, qui va permettre à l'AIG de réduire ses propres émissions de gaz à effet de serre de 60%. D'autres sont plus spécialisées, à l'instar du renouvellement de la certification de l'AIG par la Fondation Nature & Economie, attestant de son attention à la biodiversité.

Quoi qu'il en soit, la conscience des défis liés aux questions environnementales, sociales et économiques est fortement ancrée dans la vision de l'AIG, et se reflète dans les actes du quotidien de même que dans les choix stratégiques. En témoigne la mise en place début 2019 du Comité de développement durable.

**Sur le plan aéronautique**, l'AIG a accueilli, en 2019, quelque 17,9 millions de passagers (soit une progression de 1,4% par rapport à 2018). Dans le même temps, le nombre de mouvements (atterrissages et décollages) des avions a continué de diminuer de 0,6%, pour atteindre 186 043 mouvements. L'absence de corrélation entre l'augmentation du nombre de passagers et la baisse du nombre de mouvements tient à l'adaptation des capacités du nombre de sièges offerts (les compagnies opèrent certaines routes avec des avions plus gros) et à l'amélioration du taux de remplissage des aéronefs. En moyenne, le taux de remplissage des avions en 2019 est de 124 passagers. En 2018, la moyenne était de 123 passagers/avion.

Après avoir connu une forte croissance ces dernières années, le fret enregistre un ralentissement global de l'activité sur l'année 2019, de l'ordre de 10,9%, pour un volume de 84 927 tonnes. La conjoncture économique internationale a pesé sur les échanges mondiaux. De nombreux aéroports ont souffert de cette tension commerciale. Pour Genève, malgré ce ralentissement après plusieurs années de croissance, ce niveau de fret reste élevé.

Au cours de l'année 2019, Genève était reliée à 149 destinations (121 européennes et 28 intercontinentales) dans 54 pays.

La desserte intercontinentale est restée conséquente, avec jusqu'à 28 vols hebdomadaires pour l'Amérique du Nord, jusqu'à 28 vols hebdomadaires vers le Golfe et plusieurs liaisons hebdomadaires vers d'autres destinations du Moyen-Orient, de l'Afrique et vers la Chine.

Depuis le 13 juin 2019, un vol long-courrier de Kenya Airways relie quatre fois par semaine l'aéroport de Genève à Nairobi, la capitale kényane. La compagnie souhaite offrir une meilleure connectivité entre le continent européen et l'Afrique, afin de faciliter le tourisme, les relations d'affaires et les échanges diplomatiques.

Genève est en effet un carrefour renommé de la diplomatie, abritant un grand nombre d'organisations internationales. Nairobi est quant à elle une base africaine des agences internationales des Nations Unies. Cette nouvelle destination crée un lien entre les pôles de l'ONU à New-York, à Nairobi et à Genève.

La compagnie easyJet reste leader à Genève, avec une part de marché de 44,8%, contre 45% en 2018.

La diminution de part de marché de Lufthansa (de 3,8% en 2018 à 1,8% en 2019) est due au transfert d'opérations de vols vers SWISS, qui voit sa part de marché augmenter à 14% en 2019, contre 11,8% en 2018.

British Airways conserve sa troisième position avec 5%, suivie par Air France (4,1%), KLM (2,5%), puis Iberia, TAP Portugal et Brussels Airlines, toutes les trois à 2,2%. Lufthansa (1,8%) et Emirates (1,7%) complètent ce top 10. Les autres compagnies aériennes se partagent les 19,4% de parts de marché restantes. Les parts de marché par alliance restent identiques à 2018, à savoir 27% pour Star Alliance, 10% pour Sky Team et 8% pour Oneworld. La majorité des parts de marché sont détenues hors alliance, à 55%.

L'année 2019 a vu le nombre de mouvements opérés entre 22h00 et 6h00 diminuer de 5,2% par rapport à 2018. La diminution la plus nette concerne les décollages, dont le nombre de mouvements s'est réduit de 15,5%. A noter aussi une ponctualité accrue des décollages, passant de 70,9% en 2018 à 73,5%. Cette situation en nette amélioration reste toutefois dépendante de retards globaux qui affectent le réseau européen. Des mesures mises en place localement, comme l'accord signé avec EasyJet et SWISS, favorisent la réduction des retards liés à l'activité de l'AIG et contribueront à compenser les facteurs exogènes.

La compagnie aérienne SWISS poursuit le renouvellement de sa flotte en opérant des avions plus économes en kérosène, plus confortables et moins bruyants. Cela contribue aux bons résultats en matière de répartition des avions par classes de bruit, puisque le nombre d'avions de la classe 5 (la moins bruyante) a nettement augmenté, passant de 13,79% en 2018 à 18,75% en 2019. Les deux meilleures classes (respectivement 5 et 4) représentent au total 89% des mouvements d'avions.

En 2019, la répartition des voyageurs par régions du monde s'est réalisée comme suit :

- Europe : 15 923 193 (+ 1,6%)
- Asie et Moyen-Orient : 914 428 (- 0,9%)
- Amérique : 459 445 (+ 0,9%)
- Afrique : 458 700 (+ 14,6%)

**Sur le plan non aéronautique**, l'enquête *Mystery Shopping* a été étendue aux différents commerces de la plateforme aéroportuaire, en sus des points de restauration déjà évalués en 2018. Le principe reste identique : mesurer l'efficacité des services apportés aux clients via des passagers mystère se rendant dans les points de vente. Les résultats sont positifs, puisque 93% des évaluations étaient bonnes pour les restaurants et 87% pour les commerces.

Comme chaque année, la satisfaction des voyageurs est mesurée à l'aide de différents sondages auprès des principaux intéressés, dont le fameux *Airport Service Quality (ASQ)*, référence en matière aéroportuaire. Le taux de satisfaction est en légère augmentation par rapport à 2018 (passant de 3,85 à 3,92 sur 5). Au total, plus de 10 000 passagers ont été questionnés dans le terminal et 10 000 personnes via Internet. Plus de 3,2 millions de votes ont été enregistrés par les boîtiers *smiley box* installés aux contrôles de sûreté, aux guichets d'information, dans les WC ou dans les bus.

La transformation digitale de l'AIG se poursuit. Elle jouera un rôle déterminant dans l'atteinte des objectifs stratégiques et l'efficacité opérationnelle de la plateforme ces prochaines années; en particulier pour relever les défis de quatre grands domaines clairement identifiés : l'efficacité des processus et de la gestion des capacités de la plateforme, l'amélioration continue de l'expérience passagers, la collaboration avec les nombreux partenaires de l'AIG et la maîtrise des coûts.

Officiellement lancé en février 2019, le nouveau site Internet de l'AIG est un succès. Ce ne sont pas moins de 275 000 utilisateurs qui consultent chaque mois les pages de gva.ch, avec une moyenne de trois pages par visite et une durée d'utilisation de plus de trois minutes. Les pages les plus consultées concernent l'accueil passagers, les arrivées et départs du jour, mais aussi les parkings et les concours. A noter que la grande majorité des utilisateurs arrive directement sur le site via un moteur de recherche (75%).

Le site Internet dédié au plan de mobilité (<https://mobilite.gva.ch/>) a profité d'une mise à jour importante. Les personnels du site aéroportuaire bénéficient d'une version plus design, avec une navigation optimisée et des pages s'adaptant au support sur lesquelles elles sont consultées. Quelque 1 200 utilisateurs le consultent chaque mois.

**Le centenaire, 1919-2019 :** 100 ans de passion aéronautique. Le 11 octobre 1919 marque un tournant historique dans l'histoire de la Suisse, et plus particulièrement de la région de Genève. C'est en effet à cette date que le Grand Conseil de Genève vote une loi décrétant « d'utilité publique la création d'un champ d'aviation ». Les consignes sont claires : le terrain doit être non marécageux, d'une dimension minimale de 500 mètres par 300 mètres et axé parallèlement au vent dominant.

Quelques mois plus tard, la zone précise est choisie : il s'agit d'une parcelle de 137 hectares située sur la commune de Meyrin, à 4 kilomètres de la ville de Genève. Deux hangars en bois et un poste émetteur-récepteur transmission sans fil... et l'aérodrome de Cointrin est né ! Le 23 septembre 1920, vers 10h20, le pilote suisse Edgar Primault effectue un vol inaugural et pose son Haefeli DH-3 – un avion militaire biplace suisse – sur l'aérodrome.

Pour célébrer ces 100 ans d'histoire, de passion et d'aventure aéronautique, l'AIG, ses collaborateurs et ses partenaires ont concocté un programme riche et diversifié d'une vingtaine d'animations sur l'année 2020. Avec pour devise : « Notre aéroport, mon histoire ».

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 d'activité 2019 de l'Aéroport international de Genève*



**RAPPORT  
ANNUEL  
2019**

# RAPPORT ANNUEL 2019

## → Sommaire

	Pages
Editorial de Corine Moinat, Présidente du Conseil d'administration .....	4
Membres du Conseil d'administration .....	5
Editorial d'André Schneider, Directeur général.....	6
Membres de la Direction générale .....	7
1. Un bon résultat malgré une croissance ralentie .....	10 - 14
2. Consolider l'offre pour les passagers.....	16 - 22
3. Des actions pour optimiser les opérations.....	25 - 26
4. Développement raisonnable et responsable .....	27
5. Avec le PSIA, des mesures concrètes contre le bruit .....	28 - 30
6. L'environnement au cœur des préoccupations .....	31 - 33
7. Un engagement pour la diversité.....	34 - 35
8. Poursuivre la modernisation de l'infrastructure .....	37 - 38
9. Centre logistique de tri-bagages : un chantier d'envergure .....	39 - 40
10. Une vision globale du digital .....	41 - 42
11. Des offres toujours plus complètes pour les passagers .....	44 - 45
12. Un important travail d'information et de pédagogie .....	46
13. Fort engagement avec les autres aéroports internationaux.....	47
14. Miroir du dynamisme de la Genève internationale .....	49
15. Une implication renforcée en 2019.....	50
16. 1919-2019 : 100 ans de passion aéronautique.....	51
<b>La photo des 100 ans : plus de 1000 collaborateurs œuvrent au quotidien .....</b>	<b>52 - 53</b>

## → FIL ROUGE :

Le rapport annuel accueille cette année plusieurs montages photos anachroniques. La démarche ? Créer une association de clichés du passé avec les éléments des infrastructures modernes ou les symboles du XXI<sup>e</sup> siècle. Ces anachronismes ont été élaborés afin qu'ils soient presque imperceptibles au premier regard.

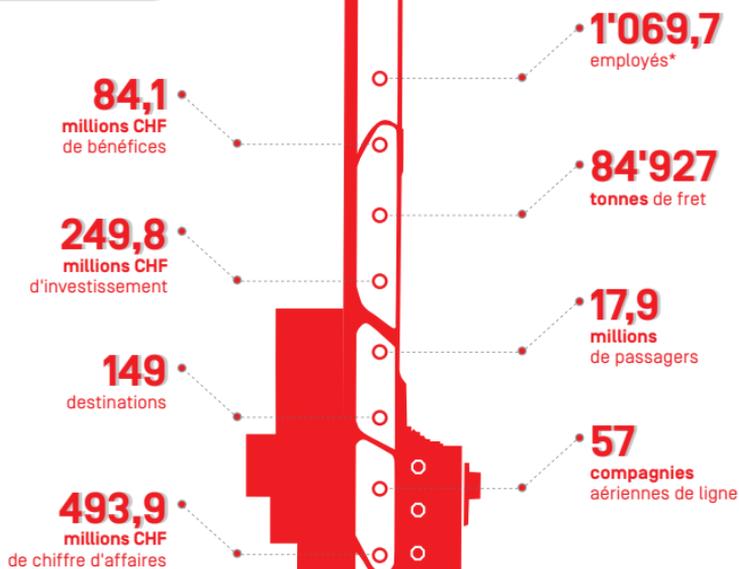
Pages : 2 (Marcel-Noël Weber), 8-9, 15 (Hermann Geiger), 23, 24, 36 (Nelly Diener), 43, 48 (Gary Cooper)

Bonne lecture!



←→  
**100 ANS**  
GENÈVE AEROPORT  
→

## CHIFFRES CLÉS



\* Équivalent temps plein



## L'URGENCE FACE AU TEMPS INSTITUTIONNEL

L'année 2019 fut historique à plus d'un titre. L'aéroport est tout d'abord devenu centenaire. Consacrée par le Grand Conseil genevois le 11 octobre 1919, sa naissance politique est le départ d'une aventure que nous célébrerons tout au long de l'année 2020.

De 2019, les historiens retiendront également des décisions stratégiques majeures. En janvier, le premier Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique concernant Genève Aéroport (PSIA) est entré en vigueur. Dans ce nouveau contexte de régulation, cette décision de notre Gouvernement fédéral donna l'occasion à son homologue genevois de préciser ses intentions. Il le fit en adoptant une nouvelle convention d'objectifs le 28 mai dernier. Par la suite, le 24 novembre, le peuple genevois s'est doté d'un nouvel article constitutionnel relatif au trafic aérien.

Toutes ces décisions animeront le débat aéroportuaire au bout du lac. Le Parlement nourrit d'ores et déjà quelques idées. En lien avec Genève Aéroport, le Conseil d'Etat puis la Confédération se chargeront également d'écrire la suite de l'histoire. Face aux appels à l'urgence climatique, ce rythme institutionnel semble décalé. Il offre pourtant le

mérite de nourrir le dialogue, de chercher sans cesse le chemin de la réforme, la voie du compromis: la seule méthode poursuivie sans relâche et avec succès par nos institutions. Les impulsions électorales sont toujours roboratives et salutaires. Nous ne vivons pas dans un système qui oppose la vision d'une majorité au détriment d'une minorité et les revendications environnementales clairement exprimées dans l'urne seront donc prises en compte. Avec sa longue tradition de développement durable, Genève Aéroport aura son mot à dire. Il ne manquera pas de s'exprimer. Comme à son habitude, il agira dans le respect des compétences respectives des autorités qui le gouvernement et le régulent. Il vient de le faire, afin d'accompagner le canton et la Confédération à préparer le premier PSIA de son existence. La négociation pour aboutir à cet accord historique, qui déploiera ses effets jusqu'en 2030, a duré six longues années. Dans notre système, c'est au prix de cette lente maturation qu'un projet développe ses effets. Les solutions à la va-vite comme les décisions à l'emporte-pièces sont condamnées à l'échec. Double jubilaire, notre aéroport démontre qu'il respecte le temps institutionnel, qu'il reconnaît la nécessité de donner du temps au temps.

**Corine Moinat**  
Présidente  
du Conseil d'administration



#### Présidente du Conseil d'administration

- M<sup>me</sup> Corine Moinat

#### Membres désignés par le Grand Conseil

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

#### Membres désignés par le Conseil d'Etat

- M<sup>me</sup> Corine Moinat
- M. Pierre Bernheim
- M. Jean-Luc Favre

- M. Jacques Jeannerat
- M. Philippe Matthey
- M. Stanislas Zuin

#### Membre du Conseil administratif du Grand-Saconnex

- M. Bertrand Favre

#### Membre du Conseil administratif de Meyrin

- M. Jean-Marc Devaud

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

- M<sup>me</sup> Karin Perraudin
- M. David Pignolet

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

- M<sup>me</sup> Aurélie Charillon

#### Membres élus par le personnel de l'établissement

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

## RENFORCEMENT DE LA GOUVERNANCE

L'année 2019 a été marquée par un renforcement des mesures de compliance et de gouvernance, ainsi que des processus de conformité. Un plan de recommandation a été élaboré et les mesures continueront d'être déployées courant 2020.

Initié en 2017, le renforcement des directives concernant les processus achats et appels d'offres marchés

publics suit son cours. Des formations pour le personnel et les chefs de projets ont été dispensées en 2019, et se poursuivront en 2020. Et ce dans le but d'éviter tout potentiel conflit d'intérêts.

La création d'une plateforme informatique sécurisée pour les lanceurs d'alertes a été entérinée par le Conseil de direction et mise en œuvre par la Direction générale courant 2019. Son objectif : offrir un outil supplémentaire permettant de signaler les soupçons de fraude ou de comportements inappropriés, tout

en garantissant la confidentialité des lanceurs d'alerte. Cette plateforme est opérationnelle depuis le début 2020.

La directive relative aux frais et aux déplacements professionnels, entrée en vigueur en 2018, a été amendée en décembre 2019. Elle stipule désormais expressément que dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020, les vols internes entre Genève et Zurich (sans correspondance au-delà) sont interdits pour les déplacements professionnels des collaborateurs de Genève Aéroport. Et ce dans le but de favoriser la mobilité durable.



## ADAPTER NOS STRUCTURES

2019 a été une année intense pour l'aéroport, et même une année charnière. L'adoption en novembre 2018 du premier Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique pour Genève, désormais largement connu des Genevoises et des Genevois sous l'acronyme PSIA, permet à l'aéroport de mettre à niveau ses équipements et d'adapter ses infrastructures aux évolutions du trafic aérien et à celles des compagnies.

A travers le PSIA, la Confédération offre à Genève Aéroport la possibilité d'adapter ses structures aux évolutions économiques, technologiques et normatives ; d'abord en rattrapant les retards d'investissements et en remplaçant des installations vieillissantes, ensuite en établissant les bases pour pérenniser un fonctionnement de qualité.

Les résultats financiers de 2019 sont bons et Genève Aéroport pourra à nouveau, malgré un contexte complexe, verser une importante contribution dans les caisses de l'Etat, tout en menant ses travaux d'adaptation.

En matière d'infrastructures, plus de 270 projets ont été menés en 2019 pour un investissement de quelque 249,8 millions de francs entièrement financés par l'aéroport. Deux tiers de cette somme ont été affectés aux bâtiments. Et parmi eux, deux très grands chantiers : l'Aile Est qui sera inaugurée en novembre 2020 et le nouveau Centre de tri-bagages, indispensable pour répondre aux exigences

sécuritaires de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) en 2022 et à un fonctionnement qualitatif et sans faille pour les passagers.

L'action en faveur de l'environnement et des énergies renouvelables occupe également une part importante des investissements. Deux exemples à nouveau parmi beaucoup d'autres : le renouvellement des conduites souterraines d'acheminement du kérosène – une infrastructure qui évite les émissions de CO<sub>2</sub> que provoquerait un approvisionnement par camion – et les travaux préparatoires au raccordement de Genève Aéroport au réseau GeniLac, garant à terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'abandon des énergies fossiles pour le chauffage et le refroidissement des bâtiments.

Cette cohérence entre le PSIA et les investissements engagés par Genève Aéroport doit être soulignée. La réflexion sur l'avenir et la planification sont des processus continus qui tiennent en permanence compte de l'évolution du contexte. Aussi, en fin d'année, dans le prolongement du PSIA, le Conseil d'administration a validé la planification directrice 2020 - 2040, outil boussole qui trace les grandes perspectives d'investissements futurs dans le même esprit : anticiper sur la base de différents scénarii pour pouvoir s'adapter et répondre aux évolutions.

**André Schneider**  
Directeur général



## MEMBRES DE LA DIRECTION

De gauche à droite et de haut en bas

**Madeleine von Holzen**

Cheffe du Service communication

**Philippe Moraga**

Directeur des infrastructures

**Aline Vaglio**

Directrice des finances

**Giovanni Russo**

Directeur des opérations

**Massimo Gentile**

Directeur des technologies

**Jessica Silberman Dunant**

Directrice des ressources humaines

**Marc Mounier**

Service environnement et développement durable

**Christine Widmann**

Secrétaire générale et affaires juridiques

**André Schneider**

Directeur général

**Pierre Germain**

Directeur commercial et développement









## UN BON RÉSULTAT MALGRÉ UNE CROISSANCE RALENTIE

Genève Aéroport clôt l'année 2019 sur un bénéfice net de 84,1 millions de francs contre 85,1 millions de francs en 2018. Ce résultat annuel, même s'il s'inscrit en léger repli (-1,2%) par rapport à l'année précédente, est bon compte tenu du ralentissement de la croissance du trafic passagers en 2019. Les investissements de Genève Aéroport ont atteint en 2019 un niveau historique de près de 250 millions de francs. Ce haut niveau d'investissement provient notamment du projet de l'Aile Est, entré dans sa phase finale de réalisation, et de l'avancement du futur centre de tri-bagages.

### Progression du chiffre d'affaires dans un contexte de ralentissement du trafic

Le chiffre d'affaires de Genève Aéroport s'établit en 2019 à 493,9 millions de francs, en progression de 0,8% par rapport à 2018 (490,2 millions de francs). Les recettes aéronautiques augmentent de 0,9% à 278,7 millions de francs. Elles représentent 56,4% du chiffre d'affaires total contre 43,6% pour les produits non aéronautiques (commerces, parkings, loyers, etc.). L'augmentation des recettes aéronautiques de 2,5 millions de francs reflète la croissance

modérée du trafic aérien qui se vérifie également à l'échelle de la Suisse. Le nombre de passagers atteint 17,9 millions en 2019. Les recettes non aéronautiques s'élèvent à 215,2 millions de francs, en augmentation de 0,6% par rapport à 2018 (214 millions de francs). En dépit d'un contexte délicat lié aux importants programmes de rénovations et adaptations des commerces et restaurants, les recettes commerciales progressent. Les redevances duty free évoluent notamment à un rythme plus soutenu que la croissance du trafic. Dans le même temps, les revenus des parkings sont en recul par rapport à 2018 en raison d'importants travaux de rénovation programmés qui diminuent provisoirement les surfaces disponibles à la location.

### Maîtrise des charges d'exploitation

Les charges d'exploitation progressent de 18,6 millions de francs par rapport à 2018 et sont maîtrisées. L'entreprise poursuit le programme d'embauches prévu selon le plan d'affaires afin d'accompagner l'adaptation des infrastructures et l'évolution du nombre de passagers. A fin 2019, Genève Aéroport compte 1'069,7 équivalents plein temps (EPT), soit un accroissement de 53,9 EPT par

rapport à 2018. Les dépenses de fonctionnement augmentent de 13,1 millions de francs et comprennent 24,9 millions de francs de charges exceptionnelles non récurrentes. Les dépenses d'études liées aux grands projets représentent 4,2 millions de francs.

### Capacité d'autofinancement confirmée

L'Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation (EBITDA) 2019 s'élève à 156,7 millions de francs et, hors éléments non récurrents, à 181,6 millions de francs. Le taux de marge est de 36,8% hors éléments non récurrents contre 37,4% en 2018. Cette baisse s'explique par une augmentation des frais de police qui vise à renforcer la sécurité sur le périmètre aéroportuaire, suite aux attentats survenus en France, en renforçant et redistribuant les tâches de police.

Les charges d'amortissement diminuent de 82,6 millions de francs en 2018 à 70 millions de francs en 2019 (-15,2%). Cette forte baisse est ponctuelle et fait suite à l'amortissement complet du transfert d'actifs de l'Etat à la fin de l'exercice 2018.

La charge d'amortissement progressera à nouveau lorsque les nouvelles grandes infrastructures de Genève Aéroport, en cours de réalisation, telles que l'Aile Est, seront mises en service.

En 2019, Genève Aéroport est retourné sur les marchés financiers et a émis un second emprunt obligataire pour un montant de 100 millions de francs. Cette seconde émission a permis de bénéficier d'un taux d'intérêt favorable pour financer les investissements réalisés en 2019 et à venir. Le niveau de dette atteint 324,3 millions de francs. La charge d'intérêt demeure quasi stable à 2,5 millions de francs.

Les travaux relatifs à l'assainissement de la Caisse de prévoyance de l'Etat de Genève (CEPG) se sont poursuivis

en 2019. Deux projets de loi ont été soumis à référendum en mai 2019. Le peuple genevois a privilégié la recapitalisation qui sera effectuée en 2020.

L'activité de Genève Aéroport en 2019 a permis de dégager un bénéfice net de 84,1 millions de francs dont la moitié (42 million de francs) sera versée à l'Etat de Genève. Sur les cinq dernières années, l'établissement public autonome a ainsi apporté sa contribution aux caisses de l'Etat à hauteur de 204 millions de francs.

#### Ouverture des négociations sur les redevances

Dans un contexte de ralentissement de la croissance du trafic aérien, Genève Aéroport réalise, en 2019, un résultat net très satisfaisant, et amé-

liore la situation de son bilan en intégrant des charges non récurrentes importantes. Une fois encore, il prouve sa capacité de résilience face aux événements conjoncturels et sa solidité financière. Genève Aéroport poursuit, à travers ses investissements, qui ont atteint le niveau record de 249,8 millions de francs en 2019, son programme de rénovation et d'adaptation des infrastructures pour répondre aux évolutions de trafic aérien et aux attentes des passagers.

Afin de pouvoir assurer le financement de ces infrastructures, Genève Aéroport a ouvert fin 2019 le processus de révision des redevances aéronautiques avec les compagnies aériennes. Les négociations auront lieu au cours de l'année 2020.



## CHIFFRES CLÉS

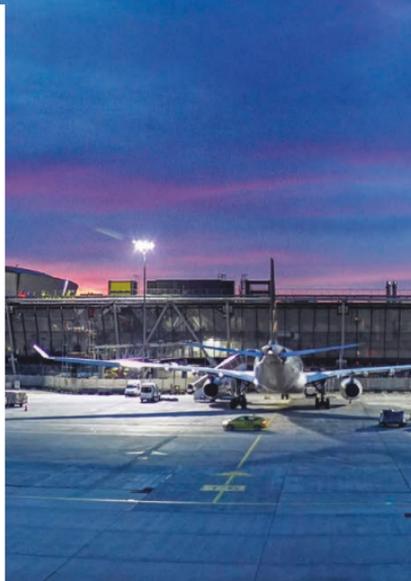
en millions de CHF

	2019	2018
Chiffre d'affaires	493,9	490,2
EBITDA	156,7	170,3
Bénéfice net	84,1	85,1
Cash-flow opérationnel	171,3	217,3
Cash-flow d'investissement	-232,5	-143,8
Endettement net*	325,1	203,2

## RATIOS

	2019	2018
EBITDA / Chiffre d'affaires	31,7%	34,7%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires	17,0%	17,4%
Cash-flow opérationnel /		
Cash-flow d'investissement	73,7%	151,1%
EBITDA / Endettement net	48,2%	83,8%

\* Emprunts et autres dettes non courants et courants, diminués des disponibilités.



# RAPPORT FINANCIER

## Bilan au 31 décembre

	2019	2018
<b>ACTIFS</b>		
Immobilisations corporelles	1'188'923	1'008'244
Actifs en location-financement	370	1'280
<b>Total des actifs non courants</b>	<b>1'189'293</b>	<b>1'009'524</b>
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	11'026	9'373
Débiteurs clients	62'396	61'950
Placement à court terme	15'000	-
Disponibilités	24'158	47'163
<b>Total des actifs courants</b>	<b>112'580</b>	<b>118'486</b>
<b>Total des actifs</b>	<b>1'301'873</b>	<b>1'128'010</b>
<b>CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS</b>		
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Réserves	173'718	240'198
Résultat de l'exercice	84'087	85'113
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>257'805</b>	<b>325'311</b>
<b>PASSIFS</b>		
Fonds environnement	20'410	16'555
Emprunts et autres dettes non courants	348'579	249'119
Provisions non courantes	42'000	21'000
Engagements de prévoyance	527'759	407'308
Instruments financiers dérivés non courants	1'150	-
Autres passifs non courants	14'791	15'202
<b>Total des passifs non courants</b>	<b>954'689</b>	<b>709'184</b>
Emprunts et autres dettes courants	662	1'259
Instruments financiers dérivés courants	1'034	-
Comptes de régularisation passifs	49'792	29'050
Fournisseurs et autres créanciers	37'891	63'206
<b>Total des passifs courants</b>	<b>89'379</b>	<b>93'515</b>
<b>Total des passifs</b>	<b>1'044'068</b>	<b>802'699</b>
<b>Total des passifs et des capitaux propres</b>	<b>1'301'873</b>	<b>1'128'010</b>

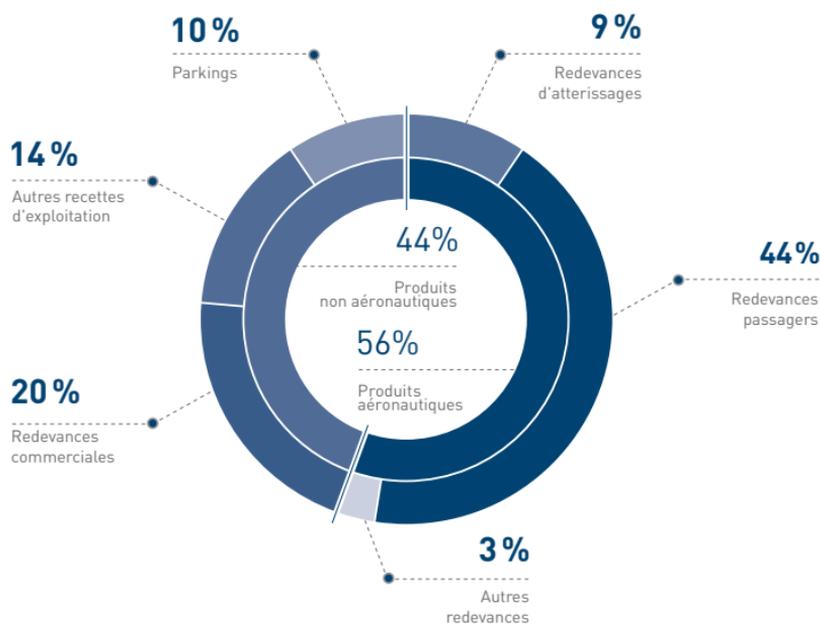
## Compte de résultat

	2019	2018
<b>PRODUITS</b>		
Redevances d'atterrissages	44'776	44'305
Redevances passagers	217'658	214'399
Autres redevances aéronautiques	16'263	17'526
<b>Total des redevances aéroportuaires</b>	<b>278'697</b>	<b>276'230</b>
Redevances commerciales	100'426	97'380
Parkings	47'660	49'450
Loyers et droits de superficie	26'696	26'805
Revenus annexes de location	8'803	9'126
Recettes infrastructures centralisées	20'288	20'040
Autres produits d'exploitation	11'365	11'210
<b>Total des produits d'exploitation</b>	<b>215'238</b>	<b>214'011</b>
<b>Total des produits</b>	<b>493'935</b>	<b>490'241</b>
<b>CHARGES</b>		
Salaires et allocations	-107'161	-105'324
Assurances sociales, maladie et accident	-13'515	-13'314
Autres charges du personnel	-10'446	-10'195
Charge de prévoyance	-24'532	-25'429
Impact des modifications du plan de prévoyance	-3'553	-
<b>Total des charges de personnel</b>	<b>-159'207</b>	<b>-154'262</b>
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	-44'945	-52'486
Sous-traitance sûreté et surveillance	-37'187	-37'097
Frais de police pour sûreté au sol	-10'854	-8'315
Energie, entretien et loyers	-46'503	-46'954
Marchandises	-6'232	-6'075
Autres dépenses de fonctionnement	-28'461	-9'622
(Attribution) / Prélèvement net sur le fonds environnement	-3'855	-5'117
<b>Total des dépenses de fonctionnement</b>	<b>-178'037</b>	<b>-165'666</b>
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>-337'244</b>	<b>-319'928</b>
<b>Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA*)</b>	<b>156'691</b>	<b>170'313</b>
Amortissement sur immobilisations corporelles	-68'731	-81'892
Amortissement sur actifs en location-financement	-1'304	-706
<b>Total des charges d'amortissements</b>	<b>-70'035</b>	<b>-82'598</b>
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>86'656</b>	<b>87'715</b>
Charges financières	-2'569	-2'602
<b>Total des charges financières</b>	<b>-2'569</b>	<b>-2'602</b>
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>84'087</b>	<b>85'113</b>

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

Montants en KCHF

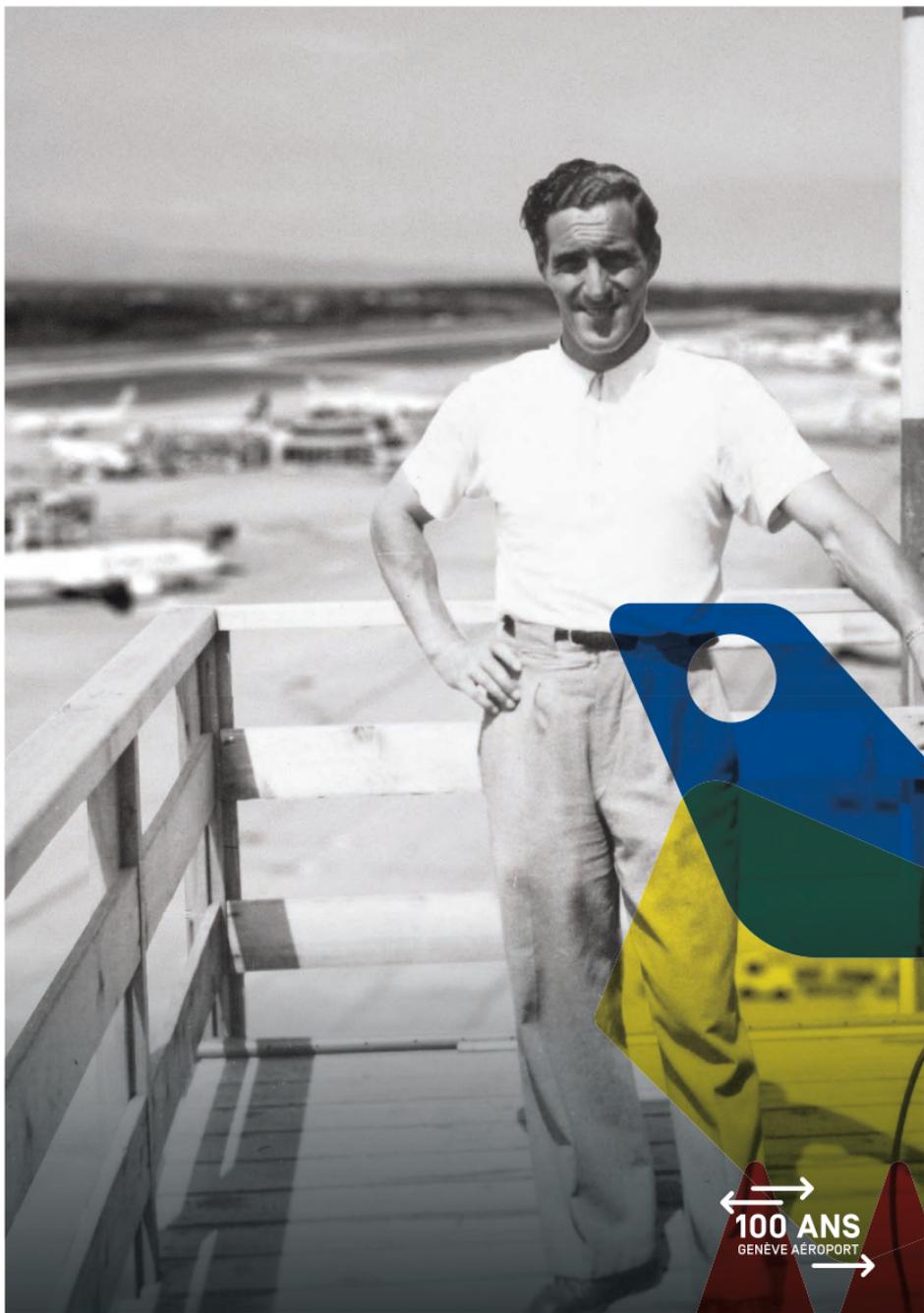
## RÉPARTITION DES PRODUITS



## PRINCIPAUX INDICATEURS

en millions de CHF

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chiffre d'affaires	403,8	423,7	445,3	466,4	490,2	<b>493,9</b>
Bénéfice net	88,3	74,6	80,8	78,9	85,1	<b>84,1</b>
Part du résultat versé à l'Etat en N+1	44,2	37,3	40,4	39,4	42,6	<b>42,0</b>
Droit de superficie	5,0	5,0	5,0	4,9	5,0	<b>5,0</b>
Cash-flow d'investissement	-110,1	-112,2	-158,9	-119,0	-143,8	<b>-232,5</b>
Passagers	15,2	15,8	16,5	17,4	17,7	<b>17,9</b>





## CONSOLIDER L'OFFRE POUR LES PASSAGERS

La qualité de la desserte aérienne est au cœur des échanges entre les équipes de Genève Aéroport et les compagnies aériennes. Avec un large éventail de destinations européennes et l'accès à quelques nouvelles villes en 2019, l'aéroport maintient la densité et la qualité de son offre pour les passagers.

Genève Aéroport poursuit son objectif de vouloir développer la présence de long-courriers afin de répondre au mieux aux besoins de sa clientèle, parmi laquelle on compte les entreprises et la population de la région, mais aussi la Genève internationale.

L'ouverture de ligne vers Nairobi par Kenya Airways en juin 2019 contribue à cet objectif.

### Croissance modérée dans un marché européen mature

L'aéroport de Genève a accueilli 17'926'625 passagers en 2019. Un taux de croissance plus faible que l'année dernière, soit 1,4% contre 1,9% en 2018. La maturité du marché européen (prépondérant à Genève) et l'appétence relative des voyageurs pour les transports en avion expliquent cette évolution contenue. Le nombre de mouvements d'avions affiche un recul de 0,6%, pour s'éta-

blir à 186'043 vols (contre 187'162 en 2018). Cette diminution entérine le fait que l'évolution du nombre de passagers est décorrélée de celle du nombre de mouvements. La taille des aéronefs et le taux de remplissage accru expliquent ce phénomène déjà constaté en 2018. La moyenne du nombre de passagers par vol est par conséquent en augmentation: 124 en 2019, contre 123 en 2018 et 118 en 2017.

La compagnie aérienne SWISS poursuit le renouvellement de sa flotte en opérant des avions plus économiques en kérosène, plus confortables et

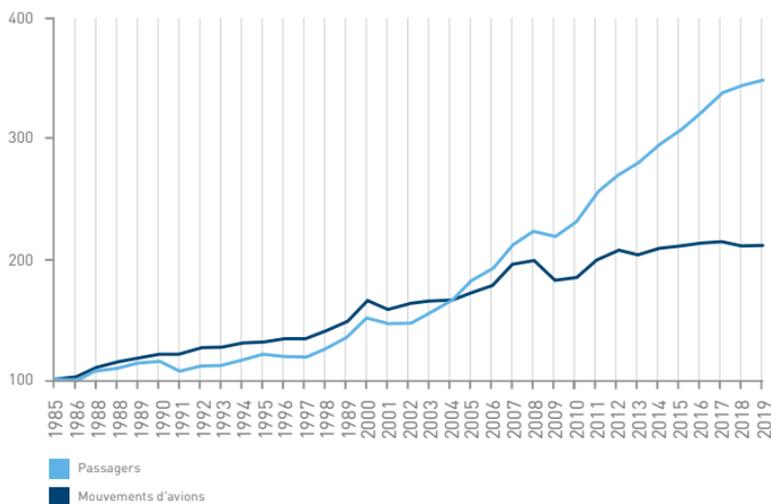
## 1. RÉSULTAT TRAFIC GLOBAL

Passagers	2019	2018	Variation	Mouvements	2019	2018	Variation
Trafic de ligne*	<b>17'755'766</b>	17'478'801	+1,6%	Trafic de ligne*	<b>143'303</b>	142'316	+0,7%
Trafic charter*	<b>86'126</b>	106'138	-18,9%	Trafic charter*	<b>667</b>	828	-19,4%
Autre trafic commercial	<b>54'818</b>	60'741	-9,8%	Autre trafic commercial	<b>26'442</b>	27'489	-3,8%
Total trafic non commercial	<b>29'915</b>	31'355	-4,6%	Total trafic non commercial	<b>15'631</b>	16'528	-5,4%
<b>Total trafic global</b>	<b>17'926'625</b>	17'677'035	+1,4%	<b>Total trafic global</b>	<b>186'043</b>	187'161	-0,6%

\* trafic de ligne et charter passager

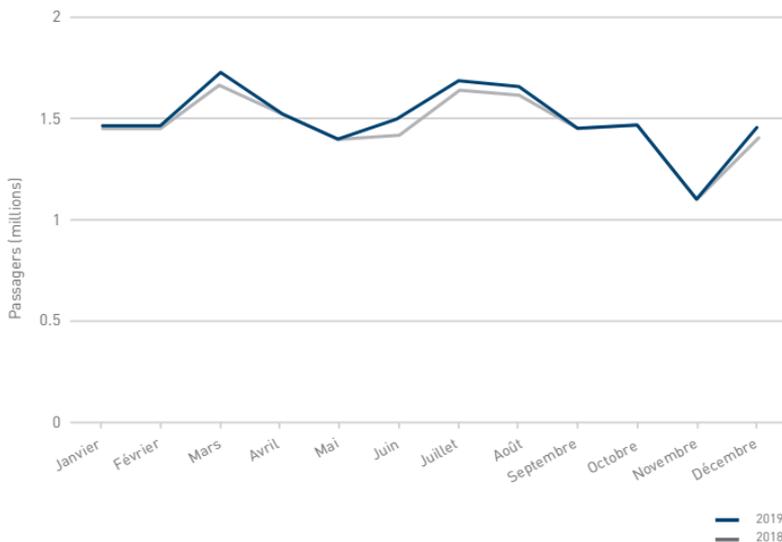
## 2. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS ET DE MOUVEMENTS

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



## 3. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS PAR MOIS

Tous types de trafic



## 4. TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION ET PAR PAYS

Destinations	Passagers	Variation	
<b>AFRIQUE</b>	<b>458'700</b>	<b>+14,6%</b>	
Algérie	40'884	-7,2%	
Alger [ALG]	40'884	-7,2%	
Egypte	67'881	+17,4%	
Le Caire [CAI]	41'659	+1,7%	
Hurghada [HRG]	24'588	+65,8%	
Marsa Alam* [RMF]	1'634	--	
Ethiopie	25'033	+96,5%	
Addis-Abeba [ADD]	25'033	+96,5%	
Kenya	21'197	--	
Nairobi* [NBO]	21'197	--	
Maurice	9'116	+6,0%	
Maurice [MRU]	9'116	+6,0%	
<b>Maroc</b>	<b>211'186</b>	<b>+8,9%</b>	
Agadir [AGA]	1'279	--	
Casablanca [CMN]	76'318	-2,8%	
Marrakech [RAK]	133'589	+15,7%	
Tunisie	83'403	+0,3%	
Djerba [DJE]	14'560	-0,9%	
Tunis [TUN]	68'843	+0,6%	
<b>AMÉRIQUES</b>	<b>459'445</b>	<b>+0,9%</b>	
<b>Canada</b>	<b>142'634</b>	<b>+1,5%</b>	
Montréal [YUL]	142'634	+1,5%	
Etats-Unis	316'811	+0,6%	
Newark [EWR]	108'800	+5,7%	
New York [JFK]	120'427	-0,9%	
Washington, DC [IAD]	87'584	-3,2%	
<b>ASIE</b>	<b>&amp; MOYEN-ORIENT</b>	<b>914'428</b>	<b>-0,9%</b>
Arabie saoudite	72'910	-0,7%	
Djeddah [JED]	38'207	-2,4%	
Riyad [RUH]	34'703	-1,1%	
Azerbaïdjan	5'289	+502,4%	
Bakou [GYD]	5'289	+502,4%	
Chine	52'368	+4,6%	
Beijing [PEK]	52'368	+4,6%	
Emirats arabes unis	409'134	-8,1%	
Abou Dabi [AUH]	105'847	-1,0%	
Dubaï [DXB]	303'287	-10,4%	
Israël	146'000	+3,7%	
Tel Aviv [TLV]	146'000	+3,7%	
Jordanie	18'645	+12,2%	
Amman [AMM]	14'331	-13,7%	
Aqaba* [AQJ]	4'314	--	
Koweït	21'658	+27,4%	
Koweït [KW]	21'658	+27,4%	
Liban	68'279	-5,7%	
Beirut [BEY]	68'279	-5,7%	
Qatar	120'145	+13,2%	
Doha [DOH]	120'145	+13,2%	
<b>EUROPE</b>	<b>15'923'193</b>	<b>+1,6%</b>	
Albanie	4'480	--	
Tirana* [TIA]	4'480	--	
Allemagne	1'022'355	-2,7%	
Berlin [SXF]	189'441	-1,9%	
Düsseldorf [DUS]	73'127	-7,8%	
Francfort [FRA]	433'300	+3,9%	
Hambourg [HAM]	64'417	-1,3%	
Munich [MUC]	262'070	-11,4%	
Autriche	286'770	-1,6%	
Vienna [VIE]	286'770	-1,6%	
Belgique	610'882	+0,8%	
Bruxelles [BRU]	610'882	+0,8%	
Biélorussie	13'874	+5,3%	
Minsk [MSQ]	13'874	+5,3%	
Bulgarie	33'674	+2,8%	
Sofia [SOF]	33'674	+2,8%	
Chypre	4'517	-16,5%	

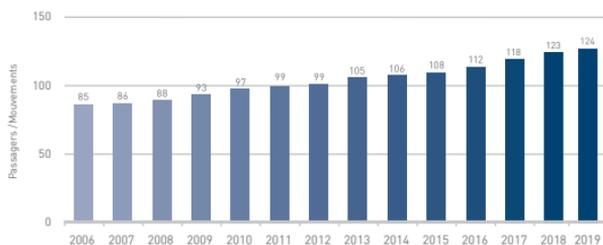
Destinations	Passagers	Variation
Larnaca [LCA]	4'517	-16,5%
<b>Croatie</b>	<b>87'471</b>	<b>+9,8%</b>
Dubrovnik [DBV]	20'497	+11,1%
Pula [PUY]	6'728	+222,4%
Split [SPU]	60'246	+1,9%
<b>Danemark</b>	<b>220'051</b>	<b>+5,6%</b>
Copenhague [CPH]	220'051	+5,6%
<b>Espagne</b>	<b>1'995'423</b>	<b>+1,7%</b>
Alicante [ALC]	123'247	+13,4%
Barcelone [BCN]	637'812	+0,2%
Bilbao [BIO]	19'754	-3,3%
Fuerteventura [FUE]	12'777	+10,6%
Grd. Canarie [LPA]	7'198	-54,9%
Ibiza [IBZ]	57'153	+31,6%
Madrid [MAD]	577'368	+1,6%
Mahon [MAH]	12'288	+11,9%
Malaga [AGP]	179'548	+5,9%
Palma [PMI]	177'965	-3,2%
Saint-Jacques de Compostelle [SCQ]	90'490	-6,8%
Séville [SVQ]	44'337	+6,4%
Tenerife [TFS]	29'151	-2,4%
Valence [VLC]	26'335	-1,1%
<b>Finlande</b>	<b>103'815</b>	<b>+21,5%</b>
Helsinki [HEL]	101'893	+19,8%
Kittilä [KTT]	1'922	+394,1%
<b>France</b>	<b>2'226'387</b>	<b>+1,8%</b>
Ajaccio [AJA]	46'064	+1,8%
Bastia [BIA]	32'526	-2,8%
Biarritz [BIQ]	14'617	-3,0%
Bordeaux [BOD]	213'851	+2,8%
Brest [BES]	665	+100,3%
Caen [CFR]	3'900	+199,5%
Calvi [CLY]	7'619	-2,3%
Figari [FSC]	30'462	+19,0%
La Rochelle [LRH]	9'131	+1,1%
Liège [LIL]	75'261	+10,4%
Nantes [NTE]	206'683	+4,6%
Nice [NCE]	384'320	-1,0%
Paris [CDG]	725'630	+0,6%
Paris [ORY]	331'923	+0,3%
Rennes [RNS]	18'369	+139,7%
Toulon [TLN]	2'052	-65,7%
Toulouse [TLS]	123'314	+0,3%
<b>Grèce</b>	<b>340'265</b>	<b>+4,1%</b>
Athènes [ATH]	213'007	+0,3%
Corfou [CFU]	6'437	-6,9%
Héraklion [HER]	55'559	+0,2%
Kalamata [KLX]	3'435	+77,3%
Mykonos [JMK]	31'202	+30,1%
Santorin [JTR]	19'238	+20,4%
Thessalonique [SKG]	6'753	+14,7%
Zante [ZTH]	4'634	+8,2%
Hongrie	109'153	-3,0%
Budapest [BUD]	109'153	-3,0%
<b>Irlande</b>	<b>144'558</b>	<b>-1,6%</b>
Dublin [DUB]	144'558	-1,6%
<b>Islande</b>	<b>40'486</b>	<b>-20,5%</b>
Reykjavik [KEF]	40'486	-20,5%
<b>Italie</b>	<b>896'255</b>	<b>+1,1%</b>
Alghero [AHO]	5'861	-5,4%
Brindisi [BDS]	102'989	+15,2%
Cagliari [CAG]	41'458	+5,6%
Catane [CTA]	99'160	-2,9%
Florence [FLR]	14'146	+8,4%
Milan [LIN]	33'462	+153,5%
Naples [NAP]	96'876	+1,8%
Otbaia [OLB]	68'890	+3,5%
Palerme [PMO]	23'944	-18,1%
Rome [FCO]	323'020	-5,3%
Venise [VCE]	86'449	-5,4%

Destinations	Passagers	Variation
<b>Kosovo</b>	<b>150'455</b>	<b>+16,4%</b>
Pristina [PRN]	150'455	+16,4%
Lettonie	28'223	+2,1%
Riga [RIX]	28'223	+2,1%
Luxembourg	53'931	-2,4%
Luxembourg [LUX]	53'931	-2,4%
<b>Malte</b>	<b>26'434</b>	<b>+0,6%</b>
Malte [MLA]	26'434	+0,6%
<b>Moldavie</b>	<b>8'084</b>	<b>-31,2%</b>
Chisinau [KIV]	8'084	-31,2%
<b>Monténégro</b>	<b>6'289</b>	<b>+0,5%</b>
Tivat [TIV]	6'289	+0,5%
<b>Norvège</b>	<b>55'248</b>	<b>-2,0%</b>
Oslo [OSL]	55'248	-2,0%
<b>Pays-Bas</b>	<b>711'926</b>	<b>+3,8%</b>
Amsterdam [AMS]	703'779	+3,5%
Rotterdam [RTM]	8'147	+31,3%
<b>Pologne</b>	<b>173'238</b>	<b>+18,2%</b>
Cracovie [KRK]	37'135	-3,2%
Varsovie [WAW]	136'103	+25,8%
<b>Portugal</b>	<b>1'379'882</b>	<b>+1,9%</b>
Faro [FAO]	75'707	+18,6%
Funchal [FNC]	3'481	+34,9%
Lisbonne [LIS]	620'798	+1,9%
Porto [OPO]	679'896	+0,5%
<b>République tchèque</b>	<b>60'102</b>	<b>+7,3%</b>
Prague [PRG]	60'102	+7,3%
<b>Roumanie</b>	<b>52'943</b>	<b>+13,3%</b>
Bucarest [OTP]	52'943	+13,3%
<b>Royaume-Uni</b>	<b>3'601'900</b>	<b>+0,8%</b>
Aberdeen [ABZ]	4'460	-43,1%
Belfast [BFS]	19'476	-6,7%
Birmingham [BHX]	105'925	-5,4%
Bournemouth [BOH]	24'463	-13,6%
Bristol [BRS]	210'140	-1,7%
Cardiff [CWL]	3'156	-0,7%
East Midlands [EMA]	4'367	-59,6%
Edimbourg [EDI]	187'715	+2,7%
Exeter [EXT]	2'324	+2,2%
Glasgow [GLA]	16'028	+8,0%
Île de Man [IOM]	2'068	-4,8%
Jersey [JBA]	2'102	-6,1%
Leeds [LBA]	35'200	+9,0%
Liverpool [LPL]	133'404	+7,2%
Londres [LCY]	191'544	-2,0%
Londres [LGW]	810'711	+2,4%
Londres [LHR]	1'062'608	+1,4%
Londres [LTN]	323'077	+2,7%
Londres [STN]	95'198	+7,7%
Manchester [MAN]	270'667	-0,3%
Newcastle [NCL]	51'033	-5,3%
Southampton [SOU]	16'657	-14,8%
Southend [SEN]	29'577	-5,4%
<b>Russie</b>	<b>254'348</b>	<b>-0,1%</b>
Moscou [DME]	55'539	-8,7%
Moscou [SVO]	191'676	+2,1%
Saint-Petersbourg [LED]	7'133	+15,5%
<b>Serbie</b>	<b>43'724</b>	<b>-3,6%</b>
Belgrade [BEG]	43'724	-3,6%
<b>Suède</b>	<b>105'568</b>	<b>-4,1%</b>
Göteborg [GOT]	3'319	+20,7%
Stockholm [ARN]	102'249	-4,7%
<b>Suisse</b>	<b>635'482</b>	<b>+1,2%</b>
Zurich [ZRH]	635'482	+1,2%
<b>Turquie</b>	<b>378'419</b>	<b>+8,9%</b>
Antalya [AYT]	7'596	+16,3%
Istanbul [IST]	278'170	+0,3%
Istanbul [SAW]	92'653	+45,8%
<b>Ukraine</b>	<b>56'581</b>	<b>-7,0%</b>
Kiev [KBP]	56'581	-7,0%

\* Nouvelle destination

## 5. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS PAR MOUVEMENT

Ligne et charter, passagers uniquement



moins bruyants. Cela contribue aux bons résultats en matière de répartition des avions par classes de bruit, puisque le nombre d'avions de la classe 5 (la moins bruyante) a nettement augmenté, passant de 13,79% en 2018 à 18,75% en 2019. Les deux meilleures classes (respectivement 5 et 4) représentent au total 89% des mouvements d'avions.

### Genève-Nairobi quatre fois par semaine

Depuis le 13 juin, un vol long-courrier de Kenya Airways relie quatre fois par semaine l'aéroport de Genève à Nairobi, la capitale kényane. La compagnie souhaite offrir une meilleure

connectivité entre le continent européen et l'Afrique, afin de faciliter le tourisme, les relations d'affaires et les échanges diplomatiques.

Genève est en effet un carrefour renommé de la diplomatie, abritant un grand nombre d'organisations internationales. Nairobi est quant à elle une base africaine des agences internationales des Nations Unies. Cette nouvelle destination crée un lien entre les pôles de l'ONU à New-York, à Nairobi et Genève.

Une campagne de promotion et un concours ont été organisés par informer de l'ouverture de cette nouvelle

destination. Genève Aéroport a aussi créé un événement rassemblant des ministres et des ambassadeurs lors du lancement de cette ligne. A noter que le vol est opéré par un Boeing 787-8 Dreamliner, fleuron de la compagnie aérienne.

### Nouveautés de la desserte

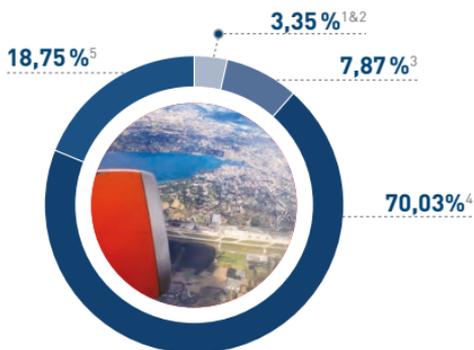
L'année 2019 a vu quelque 120 destinations opérées par 49 compagnies aériennes pendant la saison estivale et 115 destinations durant la période hivernale, réparties entre 53 compagnies. Cela représente peu d'évolution par rapport à 2018 en termes de nombre de destinations desservies, puisque les chiffres étaient de 123 destinations en été et 113 en hiver.

Parmi les offres estivales, on relève l'ouverture de la ligne par easyJet vers Pula (Croatie). SWISS a enrichi son offre en proposant six destinations : Alicante (Espagne/ Costa Blanca), Brindisi (Italie/Les Pouilles), Faro (Portugal/Algarve), Ibiza (Espagne/Baléares), Larnaca (Chypre) et Mykonos (Grèce/Cyclades). Ethiopian Airlines a proposé un vol de plus par semaine à destination d'Addis-Abeba.

En hiver, les voyageurs ont pu se rendre à Tirana (Albanie) et à Aqaba (Jordanie) avec easyJet. Le réseau a été complété avec des vols vers Prague (République Tchèque) et Agadir (Maroc). SWISS a quant à

## 6. RÉPARTITION PAR CLASSE DE BRUIT

Ligne et charter, passagers uniquement (hors vols ferry)



Classes de bruit*	Rotations
1	1
2	4'830
3	11'331
4	100'818
5	26'990

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

elle proposé Marsa Alam (Egypte) et Air Mauritius a ouvert un deuxième vol hebdomadaire vers l'île Maurice.

### Stabilité globale des marchés et villes les plus plébiscitées

Avec l'ouverture de Nairobi par Kenya Airways en juin 2019 et la quatrième fréquence hebdomadaire vers Addis-Abeba opérée par Ethiopian Airlines,

le marché africain s'est nettement renforcé, marquant une évolution de 14,6% par rapport à 2018. Ce bon résultat reste néanmoins à pondérer par rapport au nombre total de passagers, l'Afrique représentant moins de 3% des quelque 9,9 million de passagers. L'Europe demeure le marché dominant à Genève, attirant presque 16 millions de passagers en

2019, en augmentation de 1,6% par rapport à 2018. Le marché nord-américain (Etats-Unis et Canada) est en légère hausse (+0,9%, pour environ 460'000 voyageurs, alors que celui de l'Asie et du Moyen-Orient fléchit de 0,9% (presque 915'000 voyageurs du fait de la baisse du nombre de passagers des Emirats Arabes Unis).

Concernant le classement des 20 villes les plus visitées, pas de changement dans les 12 premières places, avec pour chacune des dix premières destinations une augmentation du nombre de voyageurs, allant de 3,9% pour Francfort à 0,2% pour Barcelone. Malgré un ralentissement, Dubaï prend la 13<sup>e</sup> place devant Vienne et Istanbul, qui perd pour l'occasion deux places. Suivent Manchester (16<sup>e</sup>, qui gagne une place) et Munich (qui perd deux places, se retrouvant 17<sup>e</sup>). Moscou et New York conservent leurs 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> place. Copenhague, qui était sorti du

## 7. RÉSULTAT DU TRAFIC FRET ET POSTE

Fret	2019	2018	Variation
Trafic de ligne	55'011	52'896	+4,0%
Trafic charter	3'061	12 233	-75,0%
Fret aérien avionné	58'072	65'130	-10,8%
Fret aérien camionné	22'529	25'417	-11,4%
<b>Total fret aérien</b>	<b>80'601</b>	<b>90 547</b>	<b>-11,0%</b>
Fret postal	4'326	4'723	-8,4%
<b>Total fret aérien et poste</b>	<b>84'927</b>	<b>95'270</b>	<b>-10,9%</b>

## 8. TRAFIC DE LIGNE PAR COMPAGNIE

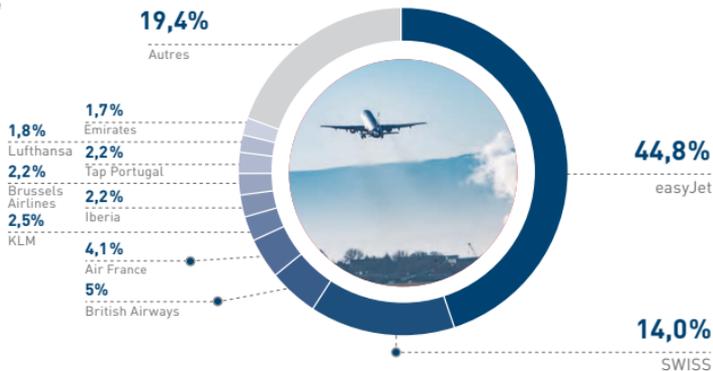
Compagnies	Passagers	Variation
Aegean Airlines	109'005	-5,3%
Aer Lingus	101'176	-0,1%
Aeroflot	191'676	+2,1%
Air Algerie	40'884	-7,2%
Air Baltic	28'223	+2,1%
Air Canada	142'634	+1,5%
Air China	52'368	+4,6%
Air France	732'377	+1,1%
Air Malta	8'313	+0,7%
Air Mauritius	9'116	+6,0%
Air Moldova	8'084	-31,2%
Alitalia	191'640	+20,7%
Austrian	208'637	+0,4%
Azal		
Azerbaijan Airlines	5'289	+502,4%
Belavia	13'874	+5,3%
British Airways	884'582	+2,5%
Brussels Airlines	383'983	-1,2%
Chair Airlines	9'050	-35,7%
easyJet	7'962'814	+1,2%
Egyptair	41'659	+1,7%
El Al	53'671	+4,4%
Emirates	303'287	-10,4%
Ethiopian Airlines	25'033	+96,5%
Etihad Airways	105'847	-1,0%
Eurowings	82'801	+4,4%
Finnair	101'893	+19,8%
Flybe	17'275	-8,7%
Hop	3'855	-17,2%
Iberia	399'189	+6,6%

Icelandair	21'101	-29,3%
Jet 2	118'755	+4,9%
Kenya Airways*	21'197	--
KLM	446'993	+2,4%
Kuwait Airways	21'658	+27,4%
Lot Polish Airlines	105'313	+6,3%
Lufthansa	320'504	-51,5%
Luxair	53'931	-2,4%
Middle East Airlines	68'279	-5,7%
Norwegian	49'151	-6,9%
Pegasus	100'249	+43,1%
Qatar Airways	120'145	+13,2%
Rossiya	3'178	+11,5%
Royal Air Maroc	76'318	-2,8%
Royal Jordanian	14'331	-13,7%
SAS		
Scandinavian Airlines	150'411	+0,8%
Saudia	72'910	-0,7%
SWISS	2'487'200	+20,6%
Tap Portugal	389'203	+0,5%
Thomas Cook	5'304	-48,9%
Transavia Airlines	8'147	+31,3%
Transavia France*	2'825	--
Tunisair	83'403	+0,3%
Turkish Airlines	278'170	+0,3%
Ukraine International	56'581	-7,0%
United Airlines	196'384	+1,5%
Vueling	179'273	-21,7%
Wizz Air	86'617	+9,0%
<b>Total</b>	<b>17'755'766</b>	

\*Nouvelle compagnie aérienne

## 9. PARTS DE MARCHÉ PAR COMPAGNIE

Trafic de ligne



classement au profit de Bristol en 2018, revient à la 20<sup>e</sup> place.

### Solidité des parts de marché par compagnie et alliance

La compagnie easyJet reste leader à Genève, avec une part de marché de 44,8 %, contre 45 % en 2018. La diminution de part de marché de Lufthansa (de 3,8 % en 2018 à 1,8 % en 2019) est due au transfert d'opérations de vols vers SWISS, qui voit sa part de marché augmenter à 14 % en 2019, contre 11,8 % en 2018. British Airways conserve sa troisième position avec 5 %, suivi par Air France (4,1 %), KLM (2,5 %), puis Iberia, TAP Portugal et Brussels Airlines, toutes les trois à 2,2 % mais avec quelques milliers de voyageurs de différence pour chacune. Lufthansa (1,8 %) et Emirates (1,7 %) complètent

ce top 10. Les autres compagnies aériennes se partagent les 19,4 % de parts de marché. Les parts de marché par alliance restent identiques à 2018, à savoir 27 % pour Star Alliance, 10 % pour Sky Team et 8 % pour Oneworld. La majorité des parts de marché sont détenues hors alliance, à 55 %.

### Retour à l'équilibre du fret

Après avoir connu une forte croissance ces dernières années, le fret enregistre un ralentissement global de l'activité sur l'année 2019, de l'ordre de 10,9 %, pour un volume de 84'927 tonnes. La conjoncture économique internationale – en particulier les relations entre la Chine et les Etats-Unis – a pesé sur les échanges mondiaux. De nombreux aéroports ont souffert de cette tension commerciale.

La baisse s'est principalement manifestée tant au niveau des marchandises en transit, accusant une diminution de 14,8 %, que sur le fret à l'import, lequel a aussi diminué dans une proportion similaire (14,7 %). En revanche, l'export de marchandises a relativement bien résisté, avec une diminution contenue de 3,7 %. Une bonne nouvelle qui témoigne de la résilience de l'économie locale dans un contexte mouvementé.

L'ouverture du vol long-courrier vers Nairobi, opéré par Kenya Airways depuis juin 2019, permet d'offrir de nouvelles capacités pour le transport de marchandises. A noter aussi les travaux réalisés en fin d'année 2019 dans la halle de fret au niveau export, afin d'améliorer les processus d'acceptation des marchandises, aussi bien en termes de sûreté que de rapidité.

## 10. TOP 20 DES DESTINATIONS PAR VILLE

Trafic de ligne

Villes	Passagers	Variation	Villes	Passagers	Variation
Londres	2'512'715	+1,7%	Nice	384'320	-1,0%
Paris	1'057'553	+0,5%	Rome	323'020	-5,3%
Amsterdam	703'779	+3,5%	Dubai	303'287	-10,4%
Porto	679'896	+0,5%	Vienne	286'770	-1,6%
Barcelone	637'812	+0,2%	Istanbul	278'170	+0,3%
Zurich	635'482	+1,2%	Manchester	270'667	-0,3%
Lisbonne	620'798	+1,9%	Munich	262'070	-11,4%
Bruxelles	610'882	+0,8%	New York	229'227	+2,1%
Madrid	577'368	+1,6%	Copenhague	220'051	+5,6%
Francfort	433'300	+3,9%	Bordeaux	213'851	+2,8%

## 11. RÉPARTITION PAR ALLIANCE EN 2019

Trafic de ligne

27%

Star Alliance

10%

Sky Team

8%

OneWorld

55%

Hors alliance

Au-delà des compagnies aériennes membres des trois principales alliances, Genève Aéroport accueille plusieurs autres compagnies hors toute alliance, qui représentent au total 55% du trafic.

11%

Autres

1%

Ethiad Airways

1%

Jet 2

2%

Vueling

3%

Emirates

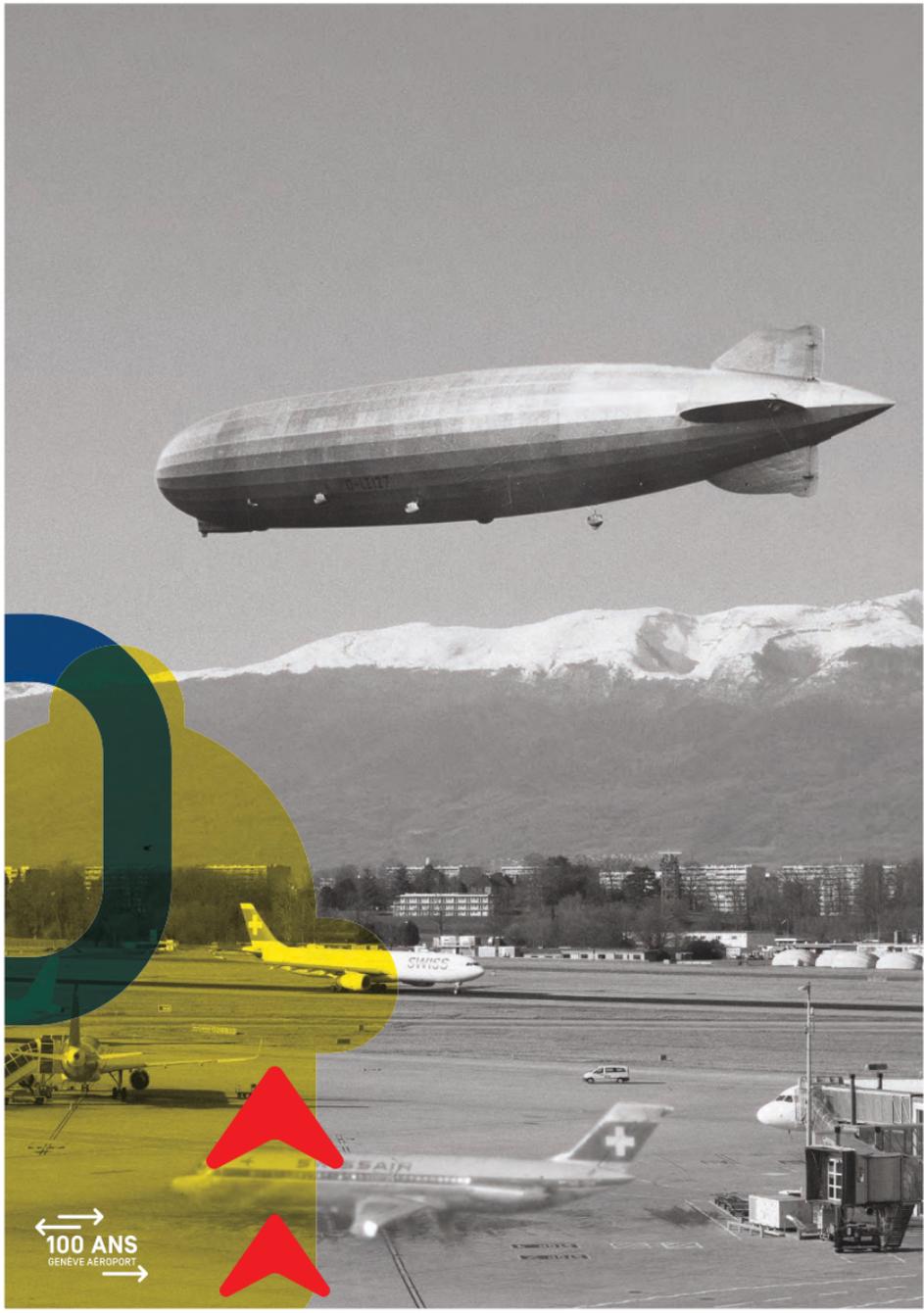
82%

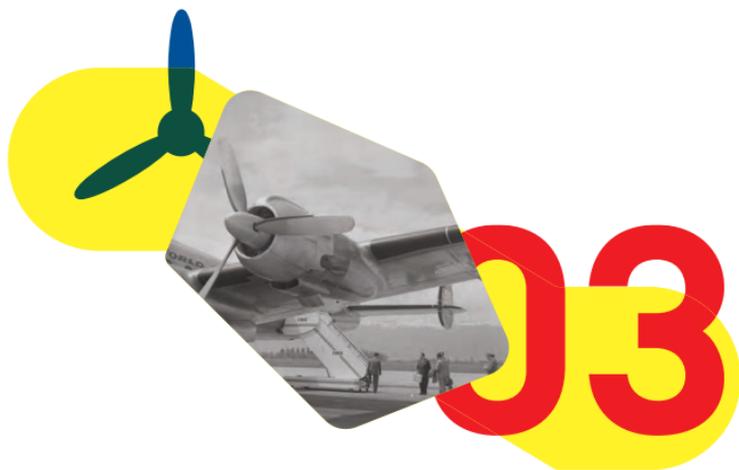
easyJet



← 100 ANS →  
GENÈVE AÉROPORT  
→

1912





## DES ACTIONS POUR OPTIMISER LES OPÉRATIONS

Moins de retards au décollage, moins de mouvements d'avions nocturnes, moins d'attente pour les voyageurs dans le terminal pendant l'été et un accès aux salles d'embarquement plus rapide: à n'en pas douter, les efforts de Genève Aéroport visant à optimiser la prise en charge des passagers et l'efficacité opérationnelle paient. La volonté de stabiliser puis de diminuer les nuisances sonores, via le dépôt d'un dossier de modification du règlement d'exploitation auprès de l'OFAC en juin dernier, complète les mesures prises en 2019.

### Une meilleure gestion des flux passagers en été

Les fortes affluences de passagers en été entraînent souvent des difficultés au sein de la plateforme aéroportuaire. La saison estivale 2019 marque une exception, puisqu'il y a eu moins d'attente pour les voyageurs au sein du terminal. Un effort significatif a été réalisé dans le réseau européen, générant une diminution des retards et de vols tardifs.

### Moins de retards et moins de vols nocturnes

L'année 2019 a vu le nombre de mouvements opérés entre 22h00 et 6h00

diminuer de 5,2% par rapport à 2018. La diminution la plus nette concerne les décollages, dont le nombre de mouvements s'est réduit de 15,5%. A noter aussi une ponctualité accrue des décollages, passant de 70,9% en 2018 à 73,5%. Cette situation en nette amélioration reste toutefois dépendante de retards globaux qui affectent le réseau au niveau européen. Des mesures mises en place localement et d'autres comme l'accord signé avec easyJet et SWISS (voir page 28) favorisent la réduction des retards liés à l'activité de Genève Aéroport et contribueront à compenser les facteurs exogènes.

### Mise en consultation du nouveau règlement d'exploitation

En juin 2019, Genève Aéroport a déposé auprès de l'OFAC un dossier concernant la modification du règlement d'exploitation de la plateforme, contenant notamment une demande d'approbation de plans (voir page 29). C'est une étape majeure pour mettre en place des mesures concrètes en vue de diminuer les nuisances sonores engendrées par l'activité aéroportuaire, en particulier durant la période la plus sensible pour les riverains (après 22 heures).

Une demande de fixation du nouveau bruit admissible (qui prend acte des impératifs de la fiche PSIA), un système de quotas bruit au décollage pour les compagnies aériennes et une proposition de création d'une sortie de piste rapide (en piste 04) sont les trois éléments phare de ce projet. L'OFAC a mis ce dossier en consultation publique du 18 septembre au 17 octobre 2019. Les autorités ont eu jusqu'au mois de décembre pour se prononcer.

### Aviation Security Office (AVSEC): un nouvel organe pour optimiser la sûreté

AVSEC office est le nom du nouveau service créé à fin 2019 pour assurer la partie réglementation et contrôle qualité pour les aspects de sûreté. Cette nouvelle entité est opérationnelle depuis début 2020. Elle répond à la volonté de continuellement améliorer les procédures de contrôle interne et de gouvernance de Genève Aéroport.

### Accès en zone d'embarquement plus fluide

Depuis le 11 décembre, la gestion du flux de passagers au départ de l'aéroport est plus efficace grâce

à la mise en place d'un système de contrôle des titres de transport avant les points de sûreté. Testé et optimisé tout au long de l'année, ce nouveau système permet de fluidifier l'arrivée en zone d'embarquement. Une entrée unique, facilement identifiable, permet aux passagers de mieux s'orienter, tout en limitant les coûts pour Genève Aéroport.

#### Nouvelles guérites de contrôle de frontière

Une phase d'essai de deux guérites automatiques pour le contrôle des passeports est en cours depuis 2019. Elle a pour but d'améliorer le temps de passage et la qualité de la vérification des voyageurs à l'arrivée. Si ce premier déploiement est concluant, les guérites seront implantées dans la nouvelle Aile Est, qui sera inaugurée en fin d'année 2020.

#### Nouvelle organisation du Plan d'urgence (PUR-GA)

Le PUR-GA a été réactualisé pour

prendre en considération la nouvelle organisation de Genève Aéroport, les constats faits lors des exercices des années précédentes ainsi que les changements du dispositif cantonal de crise ORCA-GE. En novembre 2019, Genève Aéroport a profité de son exercice grandeur nature obligatoire pour tester et valider la nouvelle organisation du PUR-GA, effective au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Le scénario impliquant des drones a notamment mobilisé le Service de sauvetage et de lutte contre les incendies aéroportuaires (SSLIA) de l'aéroport. Le bon déroulement de cet exercice a démontré que les connaissances acquises par les collaborateurs de Genève Aéroport pendant les formations PUR-GA étaient correctement mises en œuvre et que la nouvelle organisation du PUR-GA était adaptée aux situations d'urgence pouvant se produire sur le site aéroportuaire.

#### Elaboration d'un plan canicule

L'augmentation des périodes de fortes

chaleurs ces deux dernières années amène Genève Aéroport à mettre sur pied un plan canicule, en complément des conseils prodigués pour les employés travaillant sur la plateforme. Un groupe de travail s'est réuni à fin 2019 pour élaborer les procédures de base et pérenniser ce plan dès le printemps 2020.

#### Déconstruction de la piste gazon

La fermeture officielle de la piste gazon a eu lieu fin 2017. Elle a été déconstruite à l'été 2019. Les équipements ont été retirés pendant l'été, et la piste n'apparaît désormais plus dans les publications officielles. Cela fait suite à la décision de l'OFAC du 31 décembre 2018 de suspendre son exploitation pour respecter des normes de sécurité lors des décollages et des atterrissages.





## DÉVELOPPEMENT RAISONNABLE ET RESPONSABLE

Environnemental, social et économique: ces trois piliers du développement durable orientent les décisions et actions de Genève Aéroport. Chaque année, de nombreuses mesures sont prises pour promouvoir la durabilité et assurer la pérennité de la plateforme. L'ensemble de ces mesures, illustrées dans les rapports de développement durable publiés tous les deux ans, contribuent au développement raisonnable et responsable de l'aéroport de Genève.

Certaines actions sont emblématiques, comme la signature de l'accord avec les SIG pour le raccordement de l'aéroport au réseau GeniLac, qui va permettre à Genève Aéroport de réduire ses propres émissions de gaz à effet de serre de 60%. D'autres sont plus spécialisées, à l'instar du renouvellement de la certification de l'aéroport par la Fondation nature & économie, attestant de son attention à la biodiversité.

Quoi qu'il en soit, la conscience des défis liés aux questions envi-

ronnementales, sociales et économiques est fortement ancrée dans la vision de Genève Aéroport, et se reflète dans les actes du quotidien de même que dans les choix stratégiques. En témoigne la mise en place début 2019 du Comité de développement durable.

### Comité de développement durable

Constitué d'une dizaine de personnes représentatives de chaque département de Genève Aéroport, le comité de développement durable s'est réuni à quatre reprises en 2019. Il œuvre à créer une dynamique commune autour des questions de durabilité, tout en veillant à promouvoir un niveau de connaissances commun. L'objectif: suivre la performance de l'établissement à l'aide d'indicateurs et intégrer le développement durable dans l'ensemble des activités de l'aéroport, grâce au partage d'informations et à la mise en place de bonnes pratiques.

### Stratégie européenne de développement durable

Genève Aéroport a également participé à la *Sustainability taskforce* de

l'ACI Europe qui a travaillé à l'élaboration d'une stratégie de développement durable commune pour les aéroports européens. Genève Aéroport a par la suite évalué ses pratiques au regard de cette stratégie afin d'alimenter son travail sur l'élaboration d'objectifs de développement durable à moyen terme.

### Travailler avec des partenaires responsables

Genève Aéroport œuvre à une intégration systématique des principes de durabilité dans ses achats afin de favoriser des prestations et produits de qualité à haute valeur écologique et sociale, tout en maîtrisant les coûts. Pour cela, une Charte achats responsables précisant les exigences et recommandations en matière de développement durable a été élaborée. Elle sert de cadre de référence pour les équipes de Genève Aéroport amenées à traiter avec les partenaires commerciaux de la plateforme (+ de 1'900 fournisseurs) et fait désormais partie des documents à intégrer et respecter dans tout dépôt d'offre auprès de Genève Aéroport.



## AVEC LE PSIA, DES MESURES CONCRÈTES CONTRE LE BRUIT

La fiche Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral en novembre 2018. Elle fixe le cadre de l'exploitation et du développement futur de Genève Aéroport. Ce document détermine en particulier une limite maximale du bruit lié au trafic aérien, sous forme d'une courbe de bruit initiale. Les autorités et l'aéroport se sont également mis d'accord sur un scénario d'exposition au bruit à l'horizon 2030 (courbe cible), vers lequel Genève Aéroport œuvrera les prochaines années.

Cette fiche prévoit qu'une procédure administrative soit initiée par l'aéroport. Au terme de cette procédure, un nouveau bruit autorisé, dit «bruit admissible», sera fixé. Le cadastre du bruit du trafic aérien à Genève sera mis à jour en conséquence. Afin de respecter la courbe de bruit initiale, Genève Aéroport souhaite prendre des mesures opérationnelles qui doivent être approuvées par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Les mesures opérationnelles que Genève Aéroport entend mettre en œuvre représentent un effort et

impactent le développement du trafic dans une mesure sans doute insuffisamment comprise du public, bien que la thématique du bruit ait été largement discutée lors des débats relatifs à la votation de l'IN 163 approuvée par le peuple genevois en novembre dernier. La fiche PSIA reste en effet le cadre contraignant pour les autorités et l'aéroport de Genève, cadre dans lequel s'inscrivent désormais toutes les mesures opérationnelles permettant l'exploitation et le développement de la plateforme.

### Convention d'objectifs ambitieuse

En complément de la fiche PSIA, Genève Aéroport et le Conseil d'Etat ont signé en mai 2019 une Convention d'objectifs qui fixe, du point de vue du canton, les jalons essentiels de l'exploitation et du développement de la plateforme aéroportuaire, ainsi que de son accessibilité pour la période 2019–2024. Cette convention reflète une volonté ambitieuse du canton et de l'aéroport de parvenir à l'équilibre nécessaire entre les intérêts économiques, sociétaux et environnementaux.

Genève Aéroport exprime, par le biais de cette convention, sa volonté de

mettre en œuvre des mesures efficaces afin de diminuer progressivement le bruit lié au trafic aérien, de sorte à atteindre, à terme, la courbe cible inscrite dans la fiche PSIA. Trois éléments sont mis en avant, en particulier pour lutter contre le bruit nocturne :

- ne pas accepter de vols planifiés au départ après 22 heures (excepté potentiellement trois long-courriers opérés par des avions aux meilleures performances acoustiques)
- diminuer les retards après 22 heures des vols au départ qui étaient planifiés avant cette échéance
- favoriser les avions les moins bruyants avec une politique tarifaire idoine.

Genève Aéroport a initié en septembre 2019 une procédure administrative (telle que prévue dans la fiche PSIA) afin de faire approuver les mesures décidées.

### Déclarations conjointes des compagnies easyJet et SWISS pour limiter les nuisances

En outre, sans attendre l'aboutissement de la procédure en cours, Genève Aéroport a signé avec deux des principales compagnies

aériennes de la plateforme—easyJet et SWISS—un engagement conjoint afin de diminuer les décollages non planifiés après 22 heures. En effet, le 31 octobre 2019, les compagnies easyJet et SWISS ont signé avec Genève Aéroport une déclaration visant à diminuer les décollages non planifiés au départ de la plateforme après 22 heures, horaire le plus sensible pour les riverains. Cette action concrète reflète une volonté commune de limiter les impacts du trafic aérien sur les riverains. L'engagement des compagnies aériennes aux côtés de l'exploitant de l'aéroport témoigne de la volonté d'engager tous les acteurs de la plateforme. Cette démarche incite l'ensemble des compagnies aériennes à œuvrer dans le même sens.

#### **Demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation**

Afin de concrétiser les engagements pris dans la fiche PSIA et reflétés dans la Convention d'objectifs, Genève Aéroport a soumis début septembre un dossier à l'OFAC comprenant une demande d'approbation de plans et de mesures opérationnelles. La demande d'approbation de plans vise à adapter l'infrastructure et à optimiser les opérations par la réalisation d'une sortie rapide en piste 04 et une utilisation plus efficiente des places de stationnement avions.

Ces mesures opérationnelles visent à limiter les décollages après 22

heures en soumettant ceux-ci à un système de quotas. Genève Aéroport considère que ce système est le meilleur qui puisse être afin de parvenir au résultat de réduction du bruit poursuivi tout en offrant aux compagnies aériennes une marge de manœuvre pour gérer leurs vols sur l'année. Ces mesures doivent être inscrites dans le règlement d'exploitation et approuvées par l'OFAC pour être mises en œuvre.

L'OFAC a mis à l'enquête ce dossier entre septembre et octobre 2019. Les autorités ont quant à elles pu se prononcer sur le sujet jusqu'en décembre. La procédure suit son cours.



## L'INSONORISATION DES BÂTIMENTS SE POURSUIT

L'insonorisation des habitations dans les zones exposées au bruit des avions se poursuit. Le financement du programme est assuré à l'aide d'un fonds dédié de Genève Aéroport, alimenté par le produit des redevances environnementales payées par les compagnies aériennes opérant à Genève. A ce jour, près de 4'000 logements ont été insonorisés dans les communes environnantes pour un montant de 56 millions de francs. La mise en œuvre du programme d'insonorisation se poursuit, conformément à un nouveau concept approuvé par l'OFAC, avec en perspective l'isolation acoustique de plus de 3'000 logements supplémentaires dans les années à venir.





## L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS

Tout au long de l'année, Genève Aéroport a déployé de nombreuses mesures en faveur de l'environnement et des énergies renouvelables sur la plateforme. Parmi les actions environnementales les plus emblématiques, notons l'incitation à la mobilité durable et la gestion repensée du tri des déchets. Sur le sujet des énergies durables, c'est très certainement l'accord signé avec les Services Industriels de Genève (SIG) pour le raccordement de l'aéroport au réseau GeniLac qui retient l'attention (voir en page 38).

### Favoriser la mobilité durable et les transports publics

Outre sa participation à la Semaine européenne de la mobilité (septembre 2019), Genève Aéroport a renforcé ses actions en faveur de la mobilité durable. Une campagne de sensibilisation a été déployée à l'intention des collaborateurs de la plateforme sur les possibilités de rejoindre l'aéroport : vélo, bus, train, Aérobus et covoiturage. Au second semestre, une offre promotionnelle pour les parkings relais P+R a été proposée aux collaborateurs et à tous les employés des entreprises partenaires. Ces différentes actions participent à l'atteinte

de l'objectif fixé à 44% d'utilisation de modes de transport durable pour 2030.

### Aérobus : un service de bus matinal plébiscité par tous

Lancé début décembre 2018, le service Aérobus a connu un franc succès dès les premiers jours. Sur l'année 2019, en moyenne plusieurs milliers de personnes (passagers et collaborateurs de la plateforme) ont utilisé ce service chaque mois. Le taux de satisfaction de 97% et la fréquentation de ces Aérobus ont engagé Genève Aéroport à poursuivre la collaboration avec les TPG pour continuer à offrir ce service en 2020, entièrement financé par Genève Aéroport.

### Mettre en œuvre de nouvelles pratiques

Genève Aéroport a participé à un programme d'échange entre aéroports pour partager, promouvoir et mettre en place les bonnes pratiques en matière d'environnement, sous l'égide de l'Airport Council International (ACI). A l'instar de la sécurité et de la sûreté aéroportuaire, ce programme fait intervenir des experts du domaine de l'environnement qui effectuent un audit et émettent des recommanda-

tions. Ces dernières contribueront à définir de nouveaux objectifs et plans d'action qui seront élaborés en 2020. A noter que Genève Aéroport est le troisième aéroport mondial à participer à ce programme actuellement en phase pilote.

### Diminuer la part des déchets incinérés

En juin 2019, une opération de caractérisation des déchets a été réalisée sur toute la plateforme aéroportuaire. Il s'agissait de trier le contenu d'échantillons de poubelles du site afin d'identifier les déchets qui auraient pu être recyclés. Bilan : plus de 50% des déchets auraient pu être recyclés, dont 26% de déchets organiques et 14% de papiers/cartons. En ayant effectué une analyse de chaque point de récupération, Genève Aéroport va mettre en place des solutions de tri adaptées à chaque type de déchets. Le nouveau plan de gestion des déchets intégrera notamment des mesures pour réduire les quantités de déchets incinérés.

### Initiative Exemplarité énergétique et climatique de la Confédération

Depuis 2016, Genève Aéroport est engagé dans l'initiative Exemplarité

énergétique et climatique de la Confédération, dont le but est d'augmenter de 25 % l'efficacité énergétique entre 2006 et 2020. Si l'objectif est déjà atteint pour les dix institutions qui participent à ce programme, cela n'empêche pas la plateforme aéroportuaire de poursuivre ses efforts. Genève Aéroport, comme les autres acteurs, a en effet renouvelé son engagement pour la période 2020-2030 et s'est fixé comme cible de diminuer sa consommation énergétique globale de 25 % supplémen-

taires d'ici à 2030, tout en poursuivant sa transition vers une utilisation accrue des énergies renouvelables. Il en est ainsi de la mise en service en juin 2019 de nouveaux panneaux photovoltaïques sur la toiture de la jetée frontale Ouest, en partenariat avec les SIG, portant à 13'500 m<sup>2</sup> la surface totale de toiture solaire.

#### **De nouvelles pompes à chaleur autonomes sur le tarmac**

Depuis juin 2019, Genève Aéroport installe sur le tarmac, au pied des

positions avions, des pompes à chaleurs autonomes. Elles permettent d'alimenter en air préconditionné (chaud ou froid, selon les saisons) les aéronefs avant le décollage. Outre le fait qu'elles soient facilement manipulables pour les équipes au sol, elles remplacent l'ancien système (installé il y a plus de 20 ans) qui ne fournit plus une qualité d'air suffisante. Ces nouvelles installations consomment moins d'énergie et engendrent une diminution de la consommation de



Avion alimenté en air conditionné par les nouvelles pompes à chaleur



Travaux du parking P48

kérosène et du bruit sur le tarmac, car les avions n'ont plus besoin d'utiliser leur turbine auxiliaire de puissance.

#### Recycler les gravats de chantier

Les déchets de chantier représentent de grandes quantités de matériaux. Genève Aéroport met en place des solutions pour les recycler, comme en témoigne la revalorisation

de quelque 6'000 m<sup>3</sup> de gravats émanant des travaux de rénovation du parking P48. Une bonne partie a été réutilisée sur place et constitue la sous-couche du nouveau tarmac. Partout où cela a été possible, du béton recyclé a été utilisé. Le nouvel éclairage de ce parking a été entièrement réalisé avec des luminaires LED afin de diminuer la consommation énergétique.

#### La biodiversité, un aspect méconnu de la plateforme

Genève Aéroport est le plus grand «site prioritaire flore» du canton, avec plus de 200 espèces de végétaux recensées sur la plateforme, dont certaines très rares. Le renouvellement de sa certification par la Fondation nature & économie en 2019 atteste que le site aéroportuaire est attentif et respectueux de son aménagement naturel.



## UN ENGAGEMENT POUR LA DIVERSITÉ

La Direction ressources humaines se veut ambassadrice des huit valeurs de Genève Aéroport: qualité, fiabilité, créativité, proximité, diversité, bien-être, écologie et transparence. Si 2018 a donné l'occasion aux collaboratrices et aux collaborateurs de faire vivre ces valeurs au travers d'un objectif annuel commun, 2019 a mis le focus sur l'une d'entre elles, avec la signature en mars de la Charte suisse de la Diversité au travail. Cet engagement vise à lutter contre toute forme de discrimination, à garantir un climat professionnel serein, sécurisant et ouvert, à protéger les droits de la personnalité au sein de l'entreprise. Pour les collaboratrices et collaborateurs, les éléments de la Charte s'appliquent dès leur engagement et se déroulent dans tout le processus du parcours professionnel, qu'il s'agisse des conditions de travail, de la rémunération, de la santé, de la sécurité, des possibilités de promotion, de développement et d'accès à la formation.

### Former les cadres hiérarchiques au recrutement

La diversité, et par la même occasion la non-discrimination, s'entend dès l'embauche. C'est notamment

pour répondre à cet objectif que l'ensemble des cadres hiérarchiques a bénéficié en automne 2019 d'un atelier de formation pour les sensibiliser au processus complet du recrutement, aux pratiques de Genève Aéroport et mieux les préparer à identifier en amont les compétences comportementales que devront déterminer leurs futures collaboratrices et collaborateurs.

### Favoriser la mobilité interne

La diversité, c'est aussi reconnaître la richesse et les compétences acquises de ses ressources internes. Près de 1'100 collaboratrices et collaborateurs font vivre Genève Aéroport au quotidien. En 2019, ce sont quelque 40 nouveaux postes qui ont été créés et plus de 150 postes repourvus durant l'année. Un véritable enjeu et défi tant du point de vue du recrutement que de la mobilité interne et de la formation. Genève Aéroport s'est illustré de manière très dynamique avec ses partenaires de la plateforme en participant en 2019 au salon des métiers aéroportuaires.

La réorganisation de la Direction opérations avec la création d'un Département conduite opérations et

développement a permis de nombreux transferts et nominations internes. Au total, plus d'un tiers des postes mis au concours durant l'année ont été repourvus en interne. Pour asseoir et renforcer encore la gestion et le développement des compétences au sein de l'entreprise, l'équipe RH s'est étoffée à l'automne d'une ressource supplémentaire au travers de l'engagement d'un responsable gestion et développement des compétences.

### Protéger la personnalité des collaboratrices et collaborateurs

Le règlement sur la protection de la personnalité, datant de 2004, a été revu courant 2019, avec pour objectif principal l'externalisation de la personne de confiance. Un partenariat avec un prestataire externe permet dorénavant aux collaboratrices et collaborateurs de Genève Aéroport d'annoncer toute suspicion d'atteinte à la personnalité au travers d'un processus formalisé offrant plusieurs canaux de signalement, dont une plateforme informatique sécurisée. Cette plateforme informatique permet également de dénoncer toute suspicion de fraude ou de conflit d'intérêt. Les cadres hiérar-

chiques seront tous sensibilisés et formés d'ici à la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2020 sur leur rôle dans ce processus de signalement et de gestion éthique des équipes, de même qu'une quinzaine de personnes relais internes qui pourront aiguiller les collaboratrices et collaborateurs qui les solliciteront.

#### **Promouvoir le bien-être et la santé au travail**

Genève Aéroport s'engage depuis de nombreuses années pour la promotion de la santé et de la sécurité au travail, au travers d'actions telles le programme I Feel Good. Les efforts déployés sont certifiés tous les trois ans par le label Friendly Work Space

dont les critères de qualité sont reconnus par le Secrétariat à l'économie (Seco) et l'Office fédéral de la santé publique (OFSP). En 2019, Promotion santé suisse a souhaité rendre visible l'engagement d'employeurs responsables, dont Genève Aéroport, par le biais d'une campagne de presse.



### **SUR LE PODIUM DES MEILLEURS EMPLOYEURS ROMANDS**

Chaque année, le magazine *Bilan* organise une enquête assortie d'un prix pour récompenser les meilleurs employeurs romands. Genève Aéroport monte cette année sur la troisième marche dans la catégorie des entités publiques et semi-publiques. Il gagne une place par rapport à 2018. En tout, ce sont 108 entreprises actives en Suisse romande qui ont participé à l'enquête visant à valoriser les meilleures pratiques RH.





←→  
100 ANS  
GENÈVE AÉROPORT  
→



## POURSUIVRE LA MODERNISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Plus de 270 projets ont été menés en 2019, pour un investissement de quelque 249,8 millions de francs. Un record qui témoigne de la volonté de poursuivre la modernisation de l'infrastructure, puisque 64 % de cette somme a été dédiée aux bâtiments. Neuf projets se situent au-delà des 20 millions de francs d'investissement.

### P48

Débutés en 2018, les travaux de rénovation du P48 se sont achevés en mars 2019. Principalement utilisée par les avions, cette aire de stationnement se transforme chaque année en parking pour les véhicules des visiteurs du Salon international de l'Auto. Les 17,5 millions de francs consacrés à ce projet ont permis de rénover le revêtement et de renforcer l'ensemble de la structure, afin de pouvoir accueillir des avions de taille supérieure.

### Aile Est – Bat 2

Les travaux de construction de l'Aile Est se poursuivent, dans un calendrier maîtrisé. La réalisation de la superstructure (gros-œuvre) s'est terminée en juin 2019, laissant la place aux aménagements intérieurs

(second-œuvre), débutés dans la foulée.

### Centre logistique de tri-bagages

Les travaux du nouveau Centre de tri-bagages, chantier particulièrement complexe (voir page 39), ont débuté en avril 2019. En préambule, la déchetterie Est avait été intégrée à celle située à l'ouest du terminal, libérant ainsi la place nécessaire au début des travaux, et un tunnel de quelque 225 mètres de long sur 9

mètres de haut a été creusé sous le tarmac. Il servira à stocker les bagages pour mieux absorber les flux.

La cérémonie officielle de pose de la première pierre s'est déroulée le 26 septembre, en présence du conseiller d'Etat Serge Dal Busco, de la Présidente du Conseil d'administration Corine Moinat, et d'André Schneider, Directeur général de Genève Aéroport.



Première pierre du Centre logistique de tri-bagages

### GeniLac: raccordement au réseau thermique écologique des SIG

Le 7 novembre 2019, Genève Aéroport et les SIG ont signé un accord de partenariat pour raccorder la plateforme aéroportuaire au réseau GeniLac. Ce réseau souterrain de quelque 30 kilomètres permet d'aller capter de l'eau du lac Léman à 45 mètres de profondeur pour chauffer et refroidir les bâtiments raccordés. Pour Genève Aéroport, ce partenariat stratégique permettra de réduire ses propres émissions de gaz à effet de serre de 60% et de contribuer à l'effort cantonal pour la transition énergétique, tout en œuvrant à l'objectif de s'affranchir des énergies fossiles, pour le chauffage et le refroidissement de l'ensemble de ses bâtiments et infrastructures à l'horizon 2025.

La demande d'approbation des plans a été déposée en juillet 2019, intégrant à ce futur réseau SIG, la centrale thermique Est de Genève Aéroport. La mise à l'enquête publique a eu lieu fin août. Le processus de validation de l'autorisation est actuellement en cours et les travaux devraient démarrer en été 2020.

### Couvert du bassin du Vengeron

L'aménagement de la partie haute du Bassin du Vengeron s'est achevé en avril 2019. Un couvert a été créé au-dessus du bassin de rétention, afin d'y stocker divers matériels ainsi que des engins de déneigement.

### Locaux de pause concessionnaires et sûreté

Des espaces de pauses dédiés aux intervenants externes de Genève Aéroport ont été créés. Les travaux se sont déroulés de mars à juillet 2019, permettant la mise à disposition de trois espaces distincts: deux en airside (côté piste), un en landside (derrière la Poste, niveau Arrivées).

### Pipeline – Feeder 1 et 2

Depuis plusieurs décennies, un Feeder-pipeline sous-terrain est utilisé pour acheminer le kérosène provenant du sud de la France via les citernes de Vernier vers la plateforme aéroportuaire, afin d'alimenter les aéronefs. Le renouvellement des conduites (depuis Vernier) a nécessité de développer un nouveau tracé afin de garantir en tout temps l'approvisionnement en kérosène.

Ce projet, débuté en février 2019 pour près de 12 millions de francs, est un enjeu aussi bien du point de vue des opérations – puisque l'activité aéronautique sur le tarmac doit être maintenue pendant les travaux – que de la question environnementale. Cette infrastructure évite les émissions de CO<sub>2</sub> que provoquerait l'approvisionnement du kérosène par camion.

### Plateforme TAG Aviation

La rénovation de la plateforme TAG Aviation a démarré en octobre 2019, en phase avec les travaux de modernisation du tracé du Feeder-pipeline 1 passant à proximité.

### Terrasse publique

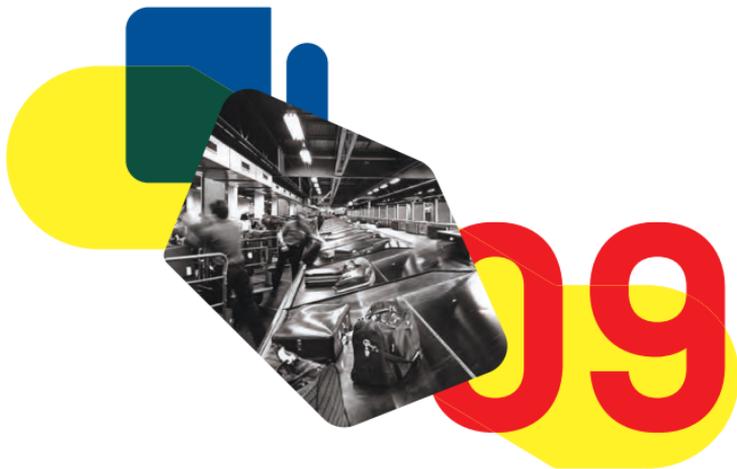
La construction de la nouvelle terrasse publique a débuté en octobre 2019. Élément fort qui appartient à la mémoire de milliers de Genevois qui ont, par le passé, assisté aux atterrissages et envols des avions depuis l'ancien lieu, la terrasse publique sera prochainement de retour. Elle sera inaugurée durant le centenaire de la plateforme, courant 2020.

## CLARIFIER LES BESOINS D'INVESTISSEMENTS

Genève Aéroport s'est doté d'un outil stratégique afin de piloter ses investissements jusqu'en 2040. Cette planification adoptée par le Conseil d'administration recense tous les besoins d'investissements. Elle permettra aux décideurs d'anticiper, de programmer et de réaliser les infrastructures indispensables pour l'avenir de l'aéroport. Ce document prévisionnel décrit trois scénarii d'évolution du trafic qui conditionneront les nécessaires adaptations de l'infrastructure. Dans tous les cas de figure, l'aéroport prévoit d'assumer ces investissements grâce à son excellente capacité financière. L'autofinancement demeurera la règle.

Le Terminal date de 1968. Depuis plus de cinquante années, il a considérablement évolué et a donc su s'adapter à l'évolution du trafic. Il convient désormais de le repenser. C'est l'un des paris ambitieux de ce document. Instrument prévisionnel, cette planification se rappellera au bon souvenir des ingénieurs et constructeurs qui œuvreront afin de combler le retard d'investissements et d'améliorer les flux de passagers, de bagages et d'aéronefs.

Certains projets listés dans ce document sont en cours de réalisation. C'est par exemple le cas du transport et du contrôle sûreté des bagages. Les taxes aéroportuaires payées par les passagers permettront d'amortir ces réalisations sur le long terme et d'améliorer la qualité des infrastructures.



## CENTRE LOGISTIQUE DE TRI-BAGAGES : UN CHANTIER D'ENVERGURE

Gérer de manière efficace le flux des bagages est un enjeu stratégique, opérationnel et de sûreté pour Genève Aéroport. Initié en 2011, le projet de conception du nouveau Centre logistique de tri-bagages doit répondre à cet enjeu. Avec deux objectifs clairement identifiés : remplacer le système de tri actuel (en raison de l'obsolescence de certains équipements) et se mettre aux normes en matière de sûreté, en installant des scanners de dernière génération (EDS 3). Le tout d'ici au 1<sup>er</sup> septembre 2022, date butoir pour respecter les nouvelles normes de sûreté en matière de contrôle des bagages de soute.

### Contractualisation avec les entreprises sélectionnées

L'année 2018 s'était achevée par l'adjudication des mandats à deux entreprises, d'une part à la société Vinci Construction, filiale du groupe mondial Vinci, qui s'occupe de la partie travaux (89 millions de francs), et d'autre part, à l'intégrateur italien Leonardo, qui gère l'implémentation du système de tri-bagages (68 millions de francs). Les contrats ont été signés en février 2019 ; les travaux ont débuté le 8 avril 2019.

### Livraison du tunnel de l'Early Baggage Storage (EBS)

Une première étape a été achevée dès juin 2019 : la réalisation d'un tunnel de 225 mètres de long sur neuf mètres de haut, creusé sous le tarmac. Il accueillera l'EBS, une solution de stockage des bagages qui va permettre de gérer de manière plus efficace les millions de bagages de soute qui transitent à l'aéroport chaque année.

Cette nouvelle fonctionnalité va permettre aux équipes qui assurent le dispatch des bagages de soute de mieux gérer les flux, avec des répercussions positives attendues, comme par exemple une diminution du temps d'attente de dépôt des bagages au check-in pour les passagers. Ces derniers pourront aussi déposer leurs affaires la veille de leur départ (pour autant que la compagnie aérienne offre cette possibilité).

### Un modèle d'exemplarité énergétique

Quatre aérorefroidisseurs du GVA Center ont été déplacés en juin 2019. Ils seront à terme remplacés lors du raccordement de la plateforme aéroportuaire à GeniLac. Ce qui donne l'occasion de faire un point sur l'as-

pect énergétique et environnemental du centre de tri-bagages.

La construction du bâtiment prend en effet en compte les exigences les plus strictes en matière énergétique, puisqu'elle répondra au standard de très haute performance énergétique (THPE). Aux 100 sondes géothermiques déjà posées s'ajouteront 1'100 m<sup>2</sup> de panneaux solaires et plus de 7'700 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée. Résultat : 90% des besoins énergétiques seront couverts.

### Gestion délicate des phases de travaux

La gestion des travaux est rendue complexe par la nécessité de garantir l'opérabilité de la plateforme au quotidien. L'installation du nouveau système de tri-bagages se fait pour partie au même endroit que le système actuel. Ce dernier doit cependant continuer de fonctionner pour assurer la prise en charge des milliers de bagages qui y transitent chaque jour.

A cela s'ajoute le fait que les nouveaux scanners (EDS 3) ont des gabarits bien supérieurs aux machines de sûreté actuelles, en taille et en poids. Il faut donc, pour les équipes en place,

veiller à ce que les phases de travaux ne péjorent pas la gestion opérationnelle des flux bagages, le tout dans des espaces contraints. Le projet demande aussi une phase de coordination exemplaire entre les différents intervenants. Que soit avec les deux entreprises mandataires qu'il faut coordonner, mais aussi avec les 27 entités partenaires présentes sur la plateforme touchées par les différentes phases de tra-

vaux. Ainsi que les équipes des compagnies d'assistance et les collaborateurs de Genève Aéroport qui doivent s'approprier les nouveaux processus techniques et de pilotage implémentés.

#### Pose officielle de la première pierre

Le 26 septembre 2019, l'aéroport a symboliquement posé la première pierre de ce nouveau Centre logis-

tique de tri-bagages, en présence de Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat chargé du Département des infrastructures, Corine Moinat, Présidente du conseil d'administration de Genève Aéroport et André Schneider, Directeur général. L'événement a donné lieu à une visite du chantier, avec comme point d'orgue une descente dans le tunnel de l'EBS, creusé sous le tarmac (voir page 37).

## CHIFFRES CLÉS :



**270** MIO\$

DE FRANCS  
D'INVESTISSEMENT



**8** SCANNERS

EDS3 DE  
DERNIÈRE GÉNÉRATION



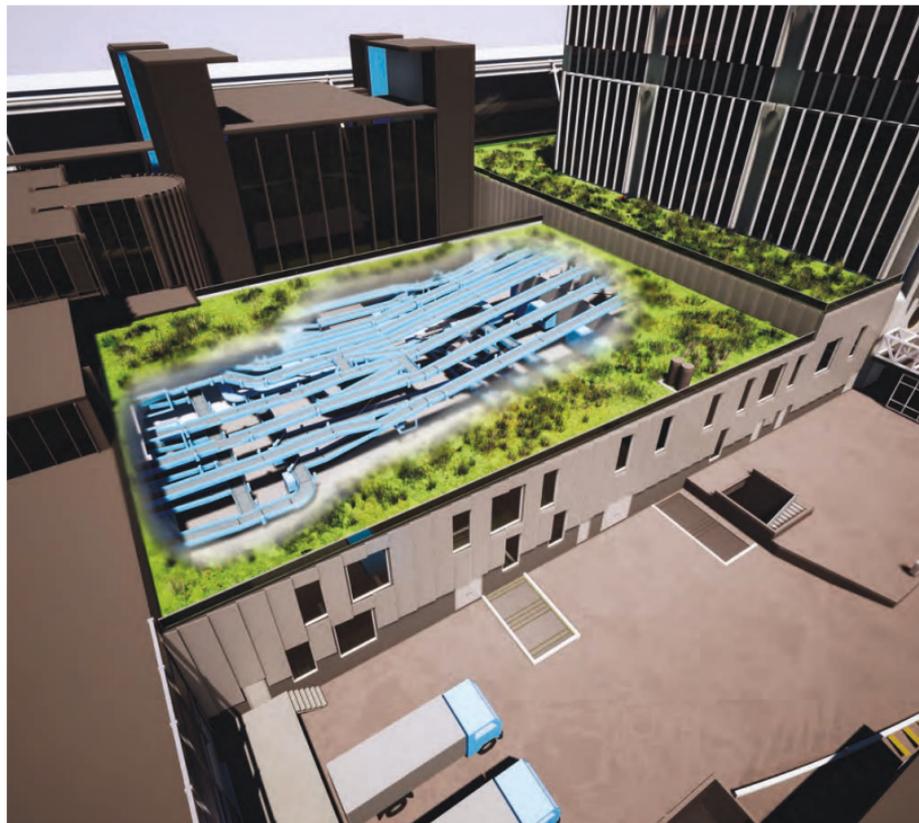
**100**

SONDES  
GÉOTHERMIQUES



**5'000**

BAGAGES  
TRIÉS/HEURE





## UNE VISION GLOBALE DU DIGITAL

La transformation digitale de l'aéroport se poursuit. Elle jouera un rôle déterminant dans l'atteinte des objectifs stratégiques et l'efficacité opérationnelle de la plateforme ces prochaines années. En particulier pour relever les défis de quatre grands domaines clairement identifiés: l'efficacité des processus et de la gestion des capacités de la plateforme, l'amélioration continue de l'expérience passagers, la collaboration avec les nombreux partenaires de Genève Aéroport et la maîtrise des coûts.

### Pilotage des opérations

Un nouveau projet de pilotage des opérations a été lancé en 2019. Il s'agit d'une approche globale qui sera déployée en trois étapes jusqu'en 2022, au rythme d'une étape par année. L'objectif est triple: optimiser la conduite des opérations, veiller à la traçabilité des actions et simplifier l'ensemble des systèmes opérationnels. Ce système de gestion aéroportuaire intégré coordonne les flux d'informations des divers métiers liés aux opérations aéroportuaires tout en œuvrant à l'optimisation de l'aéroport de demain.

### Unification des systèmes de gestion de tri-bagages

Mis en production à l'été 2019, un nouveau système de gestion de tri-bagages (SAC) a pris le contrôle des trois systèmes mécaniques de tri utilisés. Il devient le seul système de tri de l'aéroport de Genève, facilitant la planification des vols grâce à une application unique. Ce projet permet d'avoir un avant-goût des futures mises en service du nouveau système *Baggage Logistics Center*, qui verra le jour d'ici la fin 2022 (voir page 39).

### Gestion automatique des portes

Parmi les nombreuses technologies qui équiperont l'Aile Est, le *Gate Access System* (GAS) est sans doute l'une des plus complexes. Il s'agit d'un logiciel de gestion automatique des portes d'embarquement et de débarquement, ayant pour objectif de renforcer la sécurité et d'améliorer les flux de passagers. La première phase du projet a consisté à modéliser des scénarios d'utilisation (à l'aide de situations existantes) et à les intégrer dans le logiciel. Les tests de mise

en place ont débuté courant 2019 et se poursuivront en 2020, afin que le système soit opérationnel lors de l'ouverture de l'Aile Est.

### Estimation des besoins technologiques

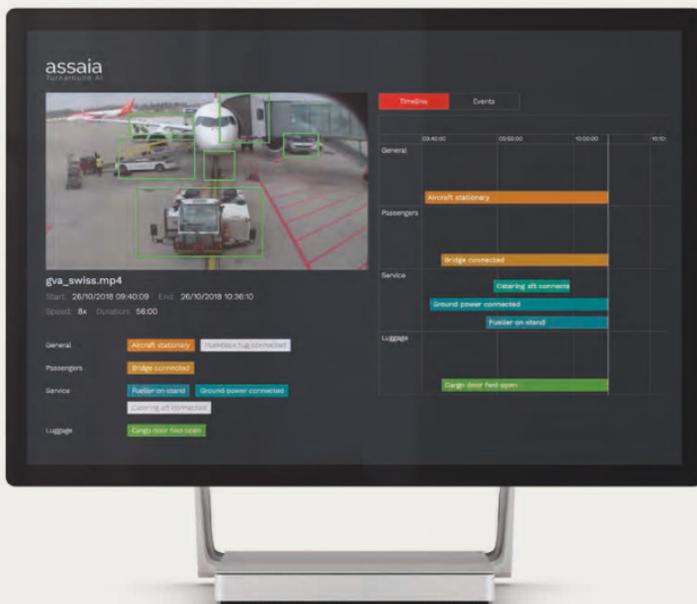
Courant 2019, une grande étude a été menée afin d'identifier et d'anticiper les futurs besoins d'infrastructures de communication au sein de la plateforme aéroportuaire. La transformation digitale et l'arrivée de l'Internet des objets (IOT) vont multiplier les besoins dans ce domaine. Genève Aéroport se prépare à cette accélération digitale.

### Communications radios sur le tarmac

Les communications radios sont essentielles au bon déroulement des opérations sur le tarmac, en particulier lors des manœuvres de déneigement de la piste. Un projet de modernisation d'infrastructure du réseau radio a été réalisé en 2019. La mise en service de cette nouvelle installation est prévue en début d'année 2020.

## L'EXPÉRIMENTATION TECHNOLOGIQUE AU CŒUR DE L'ESPRIT D'INNOVATION

En 2019, les caméras permettant de guider les pilotes d'avions ont été utilisées pour tester une application de reconnaissance visuelle des opérations sur le tarmac. L'objectif était de mieux comprendre les interactions entre les différents intervenants autour de l'avion. Autre projet: utiliser l'intelligence artificielle pour simuler les courbes de bruit et envisager des scénarios de navigation. A noter aussi la collaboration de Genève Aéroport à deux projets Innosuisse: l'un sur la prédiction des temps d'attente des voyageurs, l'autre sur l'automatisation des chariots bagages.



Capture d'écran du logiciel Assaia TurnAround AI qui permet d'optimiser les processus sur le tarmac





## DES OFFRES TOUJOURS PLUS COMPLÈTES POUR LES PASSAGERS

L'année 2019 a été marquée par la volonté d'offrir des services de proximité permettant d'élargir les offres commerciales pour les passagers. Pour cela, Genève Aéroport a notamment mené des enquêtes auprès des voyageurs afin d'identifier leurs souhaits et mettre en place les mesures adéquates. Deux tests de livraison de restauration en salle d'embarquement ont été développés avec des partenaires de la plateforme durant l'hiver, via une borne de commande et un chariot mobile dans la jetée frontale.

### Satisfaction de l'offre commerciale et de restauration

L'enquête *Mystery Shopping* a été étendue aux différents commerces de la plateforme aéroportuaire, en sus des points de restauration déjà évalués en 2018. Le principe reste identique: mesurer l'efficacité des services apportés aux clients via des passagers mystère se rendant dans les points de vente. Les résultats sont positifs, puisque 93% des évaluations étaient bonnes pour les restaurants et 87% pour les commerces.

### Satisfaction en hausse

Comme chaque année, la satisfaction des voyageurs est mesurée à l'aide de

différents sondages auprès des principaux intéressés, dont le fameux *Airport Service Quality (ASQ)*, référence en matière aéroportuaire. Le taux de satisfaction est en légère augmentation par rapport à 2018 (passant de 3,85 à 3,92 sur 5).

Au total, plus de 10'000 passagers ont été questionnés dans le terminal et 10'000 personnes via internet. Plus de 3,2 millions de votes ont été enregistrés par les boîtiers *smiley box* installés aux contrôles de sûreté, aux guichets d'information, dans les WC ou dans les bus.

### Réflexions autour des points de vente

L'année 2019 a donné l'occasion à Genève Aéroport de mettre en place des solutions pour maintenir les résultats d'exploitation des surfaces commerciales. L'ensemble des mesures prises a permis de limiter l'impact du ralentissement de la croissance du trafic passagers et du renchérissement du franc. Parmi ces mesures, on relève en particulier les opérations marketing auprès des voyageurs, la gestion repensée des flux passagers et l'amélioration de la signalétique. Résultat: un chiffre d'affaires stabilisé en 2019.

### Rénovation du côté des boutiques

La boutique de mode «Your Fashion Store» a été entièrement rénovée et agrandie pour accueillir de nouvelles marques telles que Mammut, Polo Ralph Lauren ou encore See by Chloé. Ce nouveau concept s'appelle désormais «The Fashion Gallery». A noter aussi que la boutique principale *duty free*, agrandie et rénovée en 2018, affiche de bons résultats. De même que l'ensemble des boutiques transformées l'année dernière.

### Extension du service ResaPark

Fort de son succès, le système de réservation de places de parking ResaPark a été élargi à de nouvelles zones en 2019. Ce service permet aux usagers de réserver une place sur internet en indiquant les dates et heures d'entrée et de sortie envisagées. Cette solution garantit de trouver une place dans l'un des trois parkings bénéficiant de ce système. En tout, 1'053 places sont actuellement disponibles à la réservation, dont 793 nouvelles réparties au sein des P1, P26 et P51.

### Animations régulières pour les passagers et concours

Un partenariat avec les commerçants



de la plateforme a permis de proposer aux passagers de nombreuses animations tout au long de l'année, que ce soit sur le thème du chocolat (*Win a golden egg every day*), du bien-être (*Keep calm before flying*), de la magie de Noël ou encore de la Fête des vigneron. Ces différentes actions ont contribué à dynamiser l'offre pour les passagers et à réaliser des ventes additionnelles significatives. Quatre fois par an, Genève Aéroport lance un concours visant à faire gagner un vol long-courrier ainsi qu'un séjour dans un grand hôtel pour deux personnes. Réalisé

en partenariat avec une compagnie aérienne, ce concours rassemble entre 25'000 à 30'000 participants à chaque édition.

#### Sensibiliser les voyageurs au tourisme responsable

Genève Aéroport a profité de la Semaine européenne du développement durable (30 mai-5 juin 2019) pour inciter les voyageurs à compenser les émissions de CO<sub>2</sub> de leur trajet. Organisée en partenariat avec MyClimate, cette initiative a été plébiscitée par quelque 117 passagers. Genève Aéroport s'est

engagé à doubler les sommes versées, représentant au final 186 tonnes de CO<sub>2</sub> compensées.

Par ailleurs, publié 2 fois par année, le magazine *TakeOff* emmène le lecteur à la découverte de nouvelles destinations et aborde des sujets liés au voyage. Le dernier numéro de 2019 s'est penché sur le tourisme responsable, cette «nouvelle manière de voyager» de façon durable. Une vision du tourisme promue par Genève Aéroport qui œuvre à la sensibilisation des voyageurs.

## OFFICIELLEMENT LANCÉ EN FÉVRIER 2019, LE NOUVEAU SITE INTERNET DE GENÈVE AÉROPORT EST UN SUCCÈS

Ce ne sont pas moins de 275'000 utilisateurs qui consultent chaque mois les pages de gva.ch, avec une moyenne de trois pages par visite et une durée d'utilisation de plus de trois minutes. Les pages les plus consultées concernent l'accueil passagers, les arrivées et départs du jour, mais aussi les parkings et les concours. A noter que la grande majorité des utilisateurs arrive directement sur le site via un moteur de recherche (75%).

Le site internet dédié au plan de mobilité (<https://mobilité.gva.ch/>) a profité d'une mise à jour importante. Les personnels du site aéroportuaire bénéficient d'une version plus design, avec une navigation optimisée et des pages s'adaptant au support sur lesquelles elles sont consultées. Quelque 1'200 utilisateurs le consultent chaque mois.



**16'000**

SESSIONS  
PAR JOUR



**55%**

DÉPUIS UN  
TÉLÉPHONE  
MOBILE



**162'000**

SERVICES  
RÉSERVÉS\*

\*Priority Lane, Parkings, pack VIP



## UN IMPORTANT TRAVAIL D'INFORMATION ET DE PÉDAGOGIE

L'année 2019 a été très intense sur le plan de la communication. Au cours des dernières années, jamais l'action d'information de Genève Aéroport n'a été aussi soutenue, au-delà des sollicitations médiatiques quotidiennes. Dans le sillage de l'adoption du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique concernant Genève Aéroport (PSIA), de nombreuses étapes ont rythmé l'année, à commencer par la signature en mai de la Convention d'objectifs avec le Canton de Genève. Plusieurs conférences de presse ont été organisées, notamment en lien avec l'accord easyJet, SWISS et Genève Aéroport sur la réduction des décollages non planifiés après 22 heures (page 28) ou le futur raccordement au réseau GeniLac (page 38). De nombreux communiqués de presse et articles sur le site [www.gva.ch](http://www.gva.ch) ont accompagné une vive activité pédagogique sur tous les engagements de l'aéroport, notamment en lien avec la poli-

tique en faveur de l'environnement et, plus globalement de développement durable de l'aéroport. En 2019, une newsletter mensuelle destinée aux médias, aux riverains et aux acteurs intéressés par ces actions a été lancée.

Dans le contexte de la votation autour de l'initiative IN 163, et bien que Genève Aéroport n'a pas pu s'impliquer dans la campagne politique en vertu de son statut d'établissement public, un important travail d'explications du cadre en place et des mesures engagées a été mené. Tout particulièrement, le responsable des relations extérieures a, tout au long de l'année, multiplié les rencontres dans les communes riveraines, françaises et suisses, comme avec toutes les associations et partenaires attentifs aux enjeux majeurs qui touchent la plateforme, qu'ils soient régionaux ou nationaux. Près d'une centaine de présentations et

rencontres ont été organisées, sans compter les nombreuses visites sur le site qui représentent, à chaque fois, des opportunités intéressantes d'échanges et d'explications.

### Publications de «stories»

En 2019, la communauté suivant l'aéroport à travers les médias sociaux a dépassé les 119'000 personnes, marquant une belle progression par rapport à 2018 (102'000). Genève Aéroport est présent sur Facebook, Twitter, LinkedIn, Youtube et Instagram. L'accent a été mis sur ce dernier réseau social, notamment avec la publication de «stories». Cela a permis de toucher de nouvelles personnes. Le reach («portée») de ces nouvelles publications atteint environ 200'000 personnes par mois. De même les posts «normaux» Instagram, grâce à un style éditorial plus engageant et suscitant l'interaction avec les followers, ont suivi une progression de 200% sur le taux d'engagement.



## FORT ENGAGEMENT AVEC LES AUTRES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

En 2019, Genève Aéroport a renforcé son engagement au sein de la communauté aéroportuaire internationale, en particulier dans le tissu des aéroports européens. La plateforme accueillera en juin 2020 la 30<sup>e</sup> Assemblée générale du Conseil international des aéroports européens (ACI Europe).

### Soutien continu de l'accord bilatéral

Tout au long de l'année, Genève Aéroport a rappelé l'importance du maintien de l'accord bilatéral entre la Suisse et l'Union européenne (UE) dans le domaine du transport aérien, notamment auprès des organisations faitières, des milieux intéressés et des autorités de la Confédération. L'aéroport est un maillon essentiel de la région de part la qualité de sa desserte. Conserver une connectivité européenne de choix pour les passagers et les entreprises de la région est

un critère de pérennité économique, diplomatique et touristique.

### Structuration du Conseil de gestion du fonds ACI

Genève Aéroport a joué un rôle majeur pour moderniser la gouvernance du Conseil de gestion du fonds ACI et lui assurer une plus grande visibilité. De nouveaux statuts et une feuille de route ont été adoptés à la fin de l'année 2019 pour aider les aéroports des pays les moins avancés en termes de sécurité, sûreté et environnement. Une première mission de mise en place d'un système de sécurité a été réalisée en 2019.

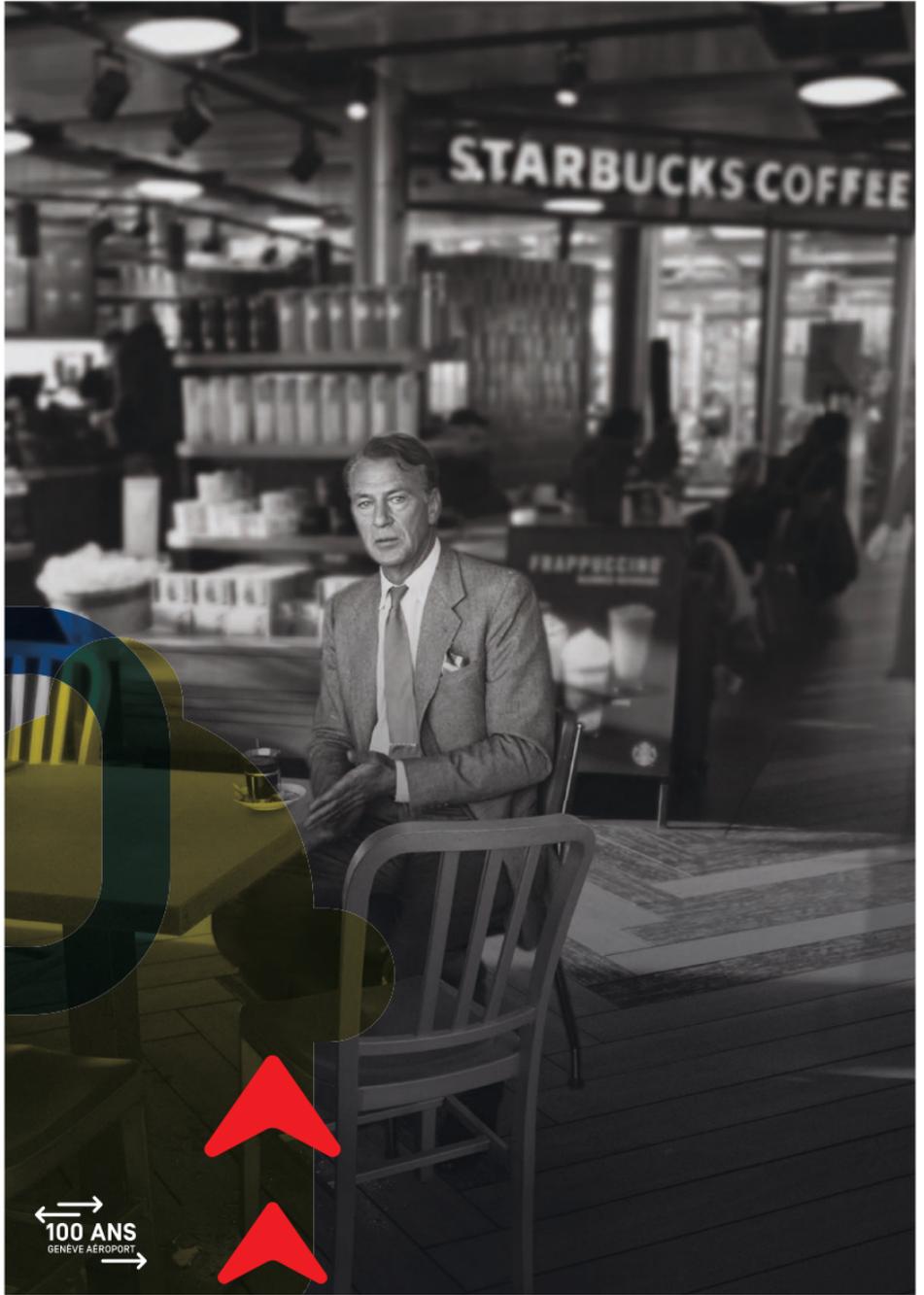
### Activités transfrontalières

Une solution validée entre les autorités suisse et française concernées a été trouvée afin d'adapter le fonctionnement du secteur français de l'aéroport au contexte juridique actuel (notamment la participation de la Suisse à l'espace Schengen). Dès

2020, un nouveau modus operandi douanier sera mis en place dans l'aérogare. Il entérine deux ans d'intenses négociations entre les deux pays, menées sous l'égide de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et la sous-préfecture de Gex.

### Echanges privilégiés avec la francophonie

L'aéroport de Genève a poursuivi les discussions avec les aéroports francophones, notamment dans le cadre des rencontres de l'Union des aéroports français et francophones associés (UAF&FA). L'environnement occupe une place primordiale dans les échanges. Genève Aéroport fait aussi partie du Comité de concertation en matière d'environnement franco-suisse, dans lequel il a été très actif en apportant régulièrement des éléments de réponse attendus par les différentes parties intéressées de la région, que cela soit du côté suisse ou du côté français.



←  
100 ANS  
GENÈVE AÉROPORT  
→



## MIROIR DU DYNAMISME DE LA GENÈVE INTERNATIONALE

Genève Aéroport est un acteur majeur de l'économie, au service de sa région et de sa population. Il est également un partenaire de la Genève internationale avec laquelle son développement est étroitement lié, depuis sa naissance en 1919.

L'activité protocolaire de Genève Aéroport témoigne du dynamisme de la Genève internationale. Les accueils protocolaires, réservés aux personnalités de haut niveau, ont atteint le nombre record de 4'790 en 2019 (contre 4'632 en 2018), dont 76 Chefs

d'Etat, 88 Premier ministres, 227 Ministres des Affaires étrangères et 763 membres de familles royales d'Europe et des pays du Golfe accueillis.

Tout au long de l'année, les événements et visites se succèdent. Pour 2019, il y a lieu de rappeler quatre temps forts: la 40<sup>e</sup> Session du Conseil des Droits de l'Homme en février, la 72<sup>e</sup> Assemblée Mondiale de la Santé en mai, le 100<sup>e</sup> anniversaire de l'Organisation internationale du Travail (OIT) en juin et le Forum Mondial sur les Réfugiés en décembre. Pour le cen-

tième anniversaire de l'OIT, l'un des moments phare, le Protocole a assuré 54 convois tarmac et 434 opérations protocolaires.

Le service du Protocole de Genève Aéroport est réservé aux chefs d'état, premiers-ministres, ministres en exercice, présidents de parlement, chefs des organisations internationales, membres de familles royales et autres dignitaires officiels. Il est très apprécié de la Genève internationale et participe à la notoriété et au rayonnement de la Suisse.



Accueil du président de l'Afrique du Sud Cyril Ramaphosa lors du 100<sup>e</sup> anniversaire de l'OIT



## UNE IMPLICATION RENFORCÉE EN 2019

Genève Aéroport déploie depuis trois ans sa nouvelle stratégie en matière de sponsoring, en engageant chaque année un montant de 900'000 francs pour soutenir des projets dans trois domaines: le sponsoring commercial, le soutien aux communautés riveraines et le mécénat. En 2019, un accent a été mis sur le soutien local, avec quelque 50 événements organisés pour les riverains. Genève Aéroport s'est aussi impliqué plus intensément dans les projets soutenus tout au long de l'année, en communiquant autour de ces soutiens.

### Partenariats sportifs

Le sport occupe la majeure partie du sponsoring commercial. Avec en tête les Lions de Genève, pour les-

quels Genève Aéroport est le sponsor principal. Une attention est aussi portée à la formation et à la relève dans ce domaine, à l'instar du soutien au camp de basketball organisé en 2019 à Genève par Clint Capela, basketteur originaire de Meyrin et évoluant dans l'équipe des Rockets de Houston, mais également au Team Genève, une organisation groupant de jeunes athlètes genevois titulaires de cartes olympiques.

A noter aussi le partenariat initié avec le Grand Raid, l'une des plus importantes courses de VTT se déroulant entre Verbier et Grimentz. Ainsi que l'implication logistique de la plateforme pour l'accueil des délégations olympiques des Jeux Olympiques de la Jeunesse (JOJ) début 2020.

### Soutiens culturels et caritatifs

Genève Aéroport continue d'apporter son soutien à deux festivals de cinéma d'envergure: le Festival du film et forum international sur les droits humains de Genève (FIFDH) et le Genève International Film Festival (GIFF). L'aéroport renoue aussi avec la Comédie de Genève, lui assurant son soutien pour trois saisons de représentations, pour un montant total de 45'000 francs.

Les actions caritatives, humanitaires et sociales bénéficient d'une enveloppe totale de 100'000 francs, dont 75'000 francs sont dévolus au fonds mécénat. Pour rappel, ce sont les collaborateurs de Genève Aéroport qui choisissent les projets de mécénat à soutenir, via un vote sur intranet.

### LES 20KM DE GENÈVE AÉROPORT

Depuis trois ans, l'aéroport organise les 20km de Genève Aéroport, qui remporte chaque année un grand succès auprès des amateurs de running (et depuis 2019 de walking). Plus de soixante collaborateurs de Genève Aéroport ont participé à l'édition 2019. Face à ce succès, Genève Aéroport a décidé de renouveler son engagement dans l'organisation de cet événement pour les trois prochaines éditions.



## 1919–2019 : 100 ANS DE PASSION AÉRONAUTIQUE

Le 11 octobre 1919 marque un tournant historique dans l'histoire de la Suisse, et plus particulièrement de la région de Genève. C'est en effet à cette date que le Grand Conseil de Genève vote une loi décrétant « d'utilité publique la création d'un champ d'aviation ». Les consignes sont claires: le terrain doit être non marécageux, d'une dimension minimale de 500 mètres par 300 mètres et axé parallèlement au vent dominant. Quelques mois plus tard, la zone précise est choisie: il s'agit d'une parcelle de 137 hectares située sur la commune de Meyrin, à quatre kilomètres de la ville de Genève. Deux hangars en bois et un poste émetteur-récepteur transmission sans fil... et l'aérodrome de Cointrin est né! Le 23 septembre 1920, vers 10h20, le pilote suisse Edgar Primault effectue un vol inaugural et pose son Haefeli DH-3 un avion militaire biplace suisse sur l'aérodrome.

Pour célébrer ces 100 ans d'histoire, de passion et d'aventure aéronautique, Genève Aéroport, ses collaborateurs et ses partenaires ont concocté un programme riche et diversifié d'une vingtaine d'animations sur l'année 2020. Avec pour devise: « *Notre aéroport, mon histoire* ».







Voilà un siècle que Genève Aéroport s'engage pour Genève et sa région, ses habitants, son économie, ses organisations internationales, son patrimoine. Plus de 1000 collaborateurs œuvrent au quotidien pour cette belle réussite.





**Conception et réalisation:** ©Genève Aéroport, Frédéric Rouget-Châtelain

**Fil rouge:** ©Genève Aéroport, Frédéric Rouget-Châtelain

**Rédaction:** ©Genève Aéroport, Dimitri Kas, Ignace Jeannerat

**Crédits photos:** Genève Aéroport et photographes externes: Zouhri Mohammed, Guillaume Megevand, Fondation autrefois-Genève, Marc Ninghetto, David Cabrini, Bibliothèque de Genève, Andrey Art, Jay Louvion, Giuseppe Bilotta, Marc Inderkum

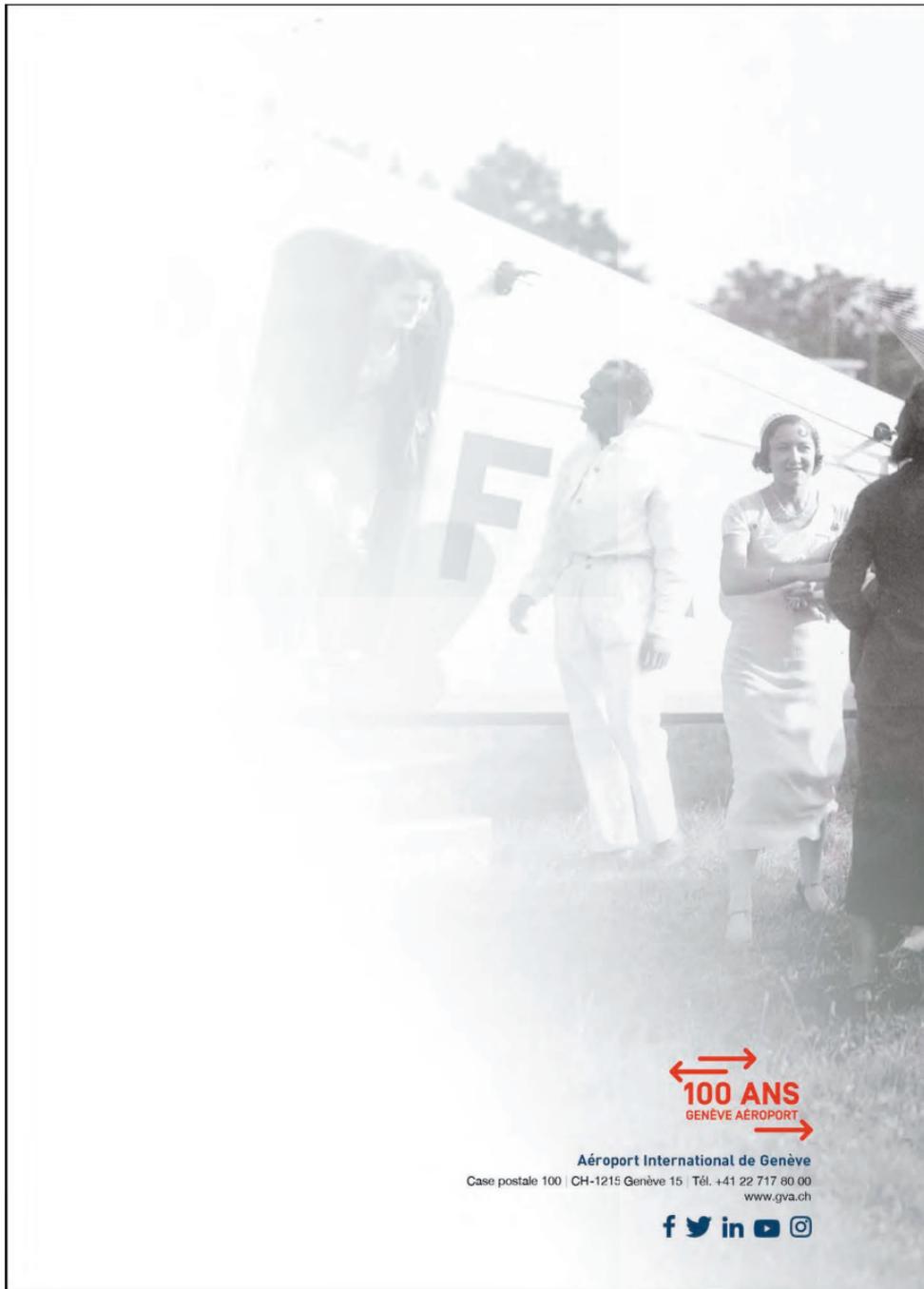
**Couverture:** ©Bibliothèque de Genève, *aéroport de Cointrin: troupe d'artistes accompagnant Michel Simon à sa descente d'avion*

**Impression:** Imprimé en Suisse par Atar Roto Presse SA, Genève 2020

**Papier:** BalancePure, papier certifié FSC recyclé

f t in y i #GeneveAeroport

GENÈVE  
AÉROPORT



  
**100 ANS**  
GENÈVE AÉROPORT  


Aéroport International de Genève  
Case postale 100 | CH-1215 Genève 15 | Tél. +41 22 717 80 00  
[www.gva.ch](http://www.gva.ch)

