



*Date de dépôt : 17 novembre 2022*

## **Rapport**

**de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi  
du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion de l'Aéroport  
international de Genève pour l'année 2021**

*Rapport de André Pfeffer (page 3)*

## **Projet de loi (13110-A)**

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

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 ;  
vu l'article 34 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 ;  
vu l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 ;  
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014 ;  
vu le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2021 ;  
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 8 mars 2022,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique Rapport de gestion**

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

## Rapport de André Pfeffer

Les membres de la commission de l'économie se sont réunis le 10 octobre 2022 afin de procéder à l'examen de ce projet de loi.

La commission était présidée par M. Pierre Eckert et le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M<sup>me</sup> Mathilde Parisi.

### **Audition de MM. Pierre Bernheim, président du conseil d'administration, et André Schneider, directeur général de l'AIG**

M. Bernheim remercie la commission de les recevoir. Il relève que l'essentiel de ce rapport se situe en page 5, qui résume les chiffres et efforts sociaux réalisés pour maintenir le maximum de postes au sein de Genève Aéroport, afin de pouvoir reprendre l'activité dès que possible. C'est grâce à la politique RH de maintien de l'emploi lors de la reprise du trafic. Genève Aéroport a réussi à faire 40 millions de francs d'économie, de sauvetage de pertes sur le résultat net, avec pourtant un nombre de passagers quasiment identique à 2020. De plus, la politique tarifaire mise en place a été proactive. Ce qui a permis d'atteindre 40 millions d'économie, c'est également un travail sur les charges et les dépenses. Grâce à l'aide du Grand Conseil fin 2021, avec le projet de loi accordant à une ligne de crédit de 200 millions si besoin, Genève Aéroport s'est senti rassuré pour attaquer l'année 2022. Par ailleurs, tout sera mis en place pour ne pas utiliser cette ligne de crédit. L'année 2021 s'est terminée par l'inauguration de l'aile est, le projet phare depuis son arrivée à l'aéroport. Il y a des ajustements à mener, mais sinon cette aile est parfaitement opérationnelle. Il se tient à disposition pour des questions.

M. Schneider complète les points soulevés par M. Bernheim. Il relève qu'il y a eu en 2021 5,9 millions de passagers, soit 5,75% de plus qu'en 2020 (5,6 millions). En 2019, la dernière année complète avant la pandémie, il y avait 17,9 millions. Il y a eu des effets sur les finances, et il y reviendra plus en détail par la suite.

M. Schneider aborde les finances. Il souligne que 90% des revenus sont liés aux flux passagers. Etant donné que l'augmentation des passagers est faible par rapport à 2020, l'aéroport reste encore très marqué par les effets de la crise sanitaire. Une évolution plus favorable a été donnée, car la perte a été réduite de 129 millions à 88,9 millions. Il évoque un investissement dans le maintien des employés, avec une réduction des licenciements économiques.

Concernant les chiffres clés, M. Schneider évoque un chiffre d'affaires de 209 millions de francs, essentiellement augmenté par rapport en 2020 en raison

des taxes et redevances aéroportuaires. Il s'agit d'une reconnaissance des compagnies aériennes. Pour donner un ordre de grandeur, l'augmentation des redevances a été d'environ 25%. Ensuite, l'aéroport a pu réduire ses pertes à 89 millions et maintenir les investissements. Environ 100 millions ont été maintenus dans les investissements pour la maintenance. Cela a conduit à une augmentation des dettes, avec un endettement net de 772 millions, qui a déjà été réduit cette année.

M. Schneider aborde la répartition des produits. Il y a les produits non aéronautiques, qui sont les redevances commerciales, les parkings et les autres recettes d'exploitation. La part des produits aéronautiques a été augmentée, grâce à une augmentation des redevances aéroportuaires. Il évoque un doublement de l'augmentation du chiffre d'affaires, qui est 9% plus élevé en comparaison à 2020. Cela montre une réussite au niveau des revenus.

M. Schneider passe ensuite à la réduction des coûts. Entre 2019 et 2020, les coûts ont été réduits de plus de 25% et, entre 2020 et 2021, de 10%. Il rappelle que le personnel a été maintenu en prévision de la reprise. D'autres aéroports qui se sont séparés d'une grande partie de leur personnel n'ont pas réussi à suivre lors de la reprise, contrairement à Genève Aéroport. Il rappelle qu'initialement, l'aéroport étant un établissement public, il n'était pas clair s'il pouvait faire appel aux RHT. Genève Aéroport a pu démontrer son exposition aux aléas de l'économie, envers le SECO et le canton. Cela lui a valu une reconnaissance et l'a aidé à maintenir les emplois. Il rappelle que Genève Aéroport a également payé la différence entre les RHT et les 100%, ce qui signifie que tous les employés ont eu 100% de leur salaire durant toute la pandémie. Toutefois, cela a demandé une augmentation des dettes.

Concernant les activités et biens, M. Schneider relève que l'augmentation des mouvements a été plus élevée que l'augmentation des passagers. En effet, en raison de la désorganisation du trafic aérien, Genève Aéroport est encore en dessous des taux moyens d'occupation des avions. Un autre point important est que l'impact sur le trafic aérien a été moindre que sur les passagers ou les revenus, par rapport à l'année 2020. Enfin, il relève une augmentation des vols d'affaires, en raison de la baisse des vols de ligne. Toutefois, cette tendance est en train de baisser à nouveau. Concernant le graphique, il précise qu'il y a eu peu de trafic de charters en 2021, étant donné qu'il y a eu le variant Delta qui a engendré beaucoup de fermetures de stations de ski. Il relève que la catégorie « autre trafic commercial » concerne les passagers de l'aviation privée et le trafic non commercial concerne l'aviation générale et les propriétaires d'aviation d'affaires. Il ne va pas aller plus dans le détail.

M. Schneider aborde l'évolution des chiffres entre 2020 et 2021. La reprise s'est faite fin mai-début juin. Suite à l'impact du Delta, les chiffres sont remontés pour atteindre environ 60%. Ensuite, il présente un graphique sur les années. Il souligne que, depuis 20 ans, il y a une décorrélation entre les mouvements et les passagers. Le nombre de passagers continue d'augmenter, alors que les mouvements ne montent pas à la même vitesse, en raison d'une efficacité à bien remplir les avions.

Ensuite, il évoque un autre élément important, qui est le soutien aux avions des dernières générations. Genève Aéroport a introduit une contribution financière pour les compagnies amenant des avions des dernières générations. Pour rappel, ces avions font l'objet d'une réduction du bruit jusqu'à 40% et d'une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> jusqu'à 20%. Ainsi, il y a eu un passage de 18,75% des mouvements en 2019 de cette classe d'avions à plus de 22%. Pour rappel, en 2021, le total du taux de mouvements des avions de classe 5 et de classe 4 (deux dernières générations) a atteint 90%. Il y a donc très peu d'avions moins performants qui volent sur le site.

M. Schneider aborde les marchés, en relevant qu'il y a relativement peu de changements. Il y a une légère augmentation de la part d'Easyjet, en raison de la décision de Swiss l'année précédente. Cela a donc opéré un transfert de Swiss à Easyjet. Concernant les destinations principales, il relève qu'il y a eu des changements. Londres était la première destination en 2020, mais a perdu un rang en raison du Delta et de sa sortie de l'UE. Porto est la ville en tête du classement, ce qui montre l'importance de la diaspora portugaise. Il évoque finalement, en 2021, une augmentation de la part de personnes qui voyagent pour des raisons familiales.

Il passe finalement aux faits marquants. Il relève qu'une analyse du plan d'investissement a été faite jusqu'en 2030 voire 2040, pour être sûr que cela ne créera pas des problèmes dans le futur. Il relève que l'aile est a été mise en œuvre, et que la terrasse panorama a été ouverte. En 2021, des études ont été lancées pour un projet. Le terminal ne sera pas assez conséquent pour le nombre de passagers à venir et devra être remplacé. Il y aura donc une réorganisation de la place devant et autour de l'aéroport. En 2021, Genève Aéroport a démontré sa capacité à être une porte d'entrée de la Genève internationale. Un autre point à retenir est que Genève Aéroport a maintenu sa politique environnementale engagée, malgré la crise et la pression financière. Ainsi, 111 millions de francs d'investissements ont été maintenus. Pour rappel, en 2019, plus de 200 millions ont été investis. Il ajoute que plus de 120 projets ont été mis de côté, car ils ont été estimés non prioritaires. Les programmes indispensables ont été poursuivis, dont l'aile est, le remplacement du tri des bagages et le développement du réseau thermique GeniLac.

Un commissaire S remercie pour la présentation. Il aborde les chiffres 2021 en relevant une croissance par rapport à 2020. Il y a davantage de mouvements que de passagers, contrairement à ce qu'il pensait.

M. Schneider relève que la problématique lors d'un déficit de passagers, c'est qu'il faut voler en l'état, car il n'est pas possible d'attendre que tous les avions soient remplis. Il s'agit d'un fait temporaire.

M. Bernheim relève que Easyjet et Swiss ont des politiques et des stratégies différentes à ce niveau.

Le commissaire S se questionne sur les destinations les plus importantes concernant Genève Aéroport. Il s'interroge sur la situation de deux destinations en particulier, à savoir Paris et Zurich. Il demande ce qui est mis en place, notamment pour Zurich, qui fonctionne avec une logique de hub vers le reste du monde, et Swiss y favorise les escales. Il demande ce qui est mis en place par les compagnies aériennes. Il ajoute que cette escale laisse à réfléchir, et qu'il n'y pas d'avancée à ce niveau. Il demande ce qu'il en est des deux destinations qu'il a évoquées.

M. Schneider répond que Genève Aéroport n'a aucun contrôle là-dessus. Pour Zurich, il y a minimum 90% des passagers qui sont dans une logique de hub. Zurich a introduit moins de liaison vers Genève en avion en 2020 et 2021, et a offert l'alternative des billets de train. Il faudrait donc adresser cette question à Zurich, car la décision appartient à chaque entreprise. Pour Paris, il relève que c'est plus mixte. Une partie se rend au hub, et la question de l'alternative au TGV est une vraie question. Il y a une partie importante de personnes qui prennent l'avion pour Paris, comme destination finale. Il pense qu'il faut se déterminer quant à la limite d'une destination courte et la façon de la séparer entre les vols.

M. Bernheim pense qu'il s'agit également d'une décision philosophique et générationnelle. S'il n'y a pas d'action gouvernementale, pour autant qu'elle soit conforme, il faudra du temps.

Un commissaire PDC se rappelle que, lorsque la commission des finances a abordé l'année précédente les prêts nécessaires au fonctionnement de l'aéroport, la vue sur l'exercice 2022 était assez pessimiste. Il aurait souhaité mieux approuver la situation 2022, en sachant comment les choses se planifient. Il s'agit d'un bon exercice pour Genève Aéroport également. Ensuite, concernant les investissements, il trouve bien que 111 millions de francs aient été dégagés en 2021. Il aimerait comprendre le rythme d'investissements nécessaire pour l'aéroport sur un plan quinquennal, et quel est le ratio d'investissements nécessaire. Il y aura un besoin de prêts du canton,

et il faut donc mieux appréhender comment permettre à l'aéroport de se développer. L'objectif est d'arriver à se désendetter.

M. Schneider souhaite clarifier le fait que tous les investissements réalisés sont faits avec des levées de fonds d'obligation par l'aéroport. Genève Aéroport remercie le Grand Conseil d'avoir voté une ligne de crédit, toutefois, il n'a aucune intention d'y faire appel. Jusque-là, Genève Aéroport a toujours financé ses investissements par ses propres moyens. Ensuite, il explique que le plan de désendettement, avec l'objectif d'arriver à l'endettement d'avant la crise en 2028, sera présenté et il le qualifie d'extrêmement volontaire. Il est difficile de dire quel est l'investissement moyen nécessaire ; toutefois, jusqu'en 2034, on parle d'un montant de 1,4 milliard de francs d'investissements. Il s'agit d'un taux fixe entre 150 millions et 250 millions par an à investir. Il y aura également une refonte totale de l'utilisation de l'énergie. Avec GeniLac, on aura une réduction de 70% des gaz à effet de serre.

M. Bernheim relève qu'il y a également une question de sécurité à régler, en termes d'investissement, en lien avec des travaux à faire. Il explique que, dans la vision 2030, il faut réfléchir à ce qui est souhaité pour cet aéroport, avec l'évolution du trafic et de la part modale. Le passager doit avoir l'option de son mode de transport, établi dans un cadre qui correspond à l'image de la Genève internationale. Les investissements sont absolument nécessaires, dans la situation actuelle de diminution de 20% du trafic par rapport à 2019. Concernant les chiffres, ils sont effectivement meilleurs en 2022. Toutefois, l'exposition aux fonds propres est relativement dégradée. La situation financière reste donc précaire.

Un commissaire UDC souhaiterait connaître la suite. Il demande quand l'équilibre pourra être à nouveau atteint, en termes de passagers.

M. Schneider relève qu'il y a plus de demandes que d'offres, soit moins de places disponibles en avion que ce qui est demandé. Cet état ne va pas se résorber d'ici à la fin de l'année, ce qui fait qu'une baisse a été réalisée. Il y a également une augmentation moyenne du prix du billet. De ce fait, Genève Aéroport pense atteindre à nouveau le niveau 2019 entre 2024 et 2025.

M. Bernheim ajoute que la demande n'est pas une fin en soi pour Genève Aéroport. Sa mission est uniquement de correspondre à la demande.

Le commissaire UDC relève que les avions des dernières générations couvrent 90% des vols, comme expliqué par les représentants de Genève Aéroport. Ces derniers ont également évoqué des aides financières. Il demande des précisions à ce sujet.

M. Schneider explique que la manière d'influencer le comportement des compagnies aériennes se fait par la perception de redevances, qui sont guidées

par la communauté européenne et la Confédération. Ainsi, Genève Aéroport n'a aucun droit de l'adapter aux types d'avions. Comme ils ne sont pas satisfaits de cette situation, ils ont introduit, dans les dernières redevances aéroportuaires, un concept de subventionnement et d'incitation financière, payé par l'aéroport. Par exemple, une compagnie passant d'un A330 à un 787 gagnera annuellement 600 000 francs, avec un vol par jour. Il s'agit de montants considérables, qui entraînent une augmentation continue. Cela se fait au détriment des capacités à générer du bénéfice, toutefois il s'agit d'un bon investissement.

Un commissaire S aborde tout d'abord les vols courte distance, en soulignant que les alternatives en train sont très efficaces. Il se demande s'il n'y a pas une réflexion à avoir à l'aéroport, par rapport à l'infrastructure, en trouvant par exemple des solutions pour l'enregistrement des bagages, avec des alternatives plus attractives. Ensuite, il demande des chiffres sur l'évolution de la sous-traitance, par rapport aux questions de sécurité. Il relève que cette la sécurité a représenté une part importante ces dernières années, et il estime que cela devrait rester dans le giron public. Ensuite, il demande quelle est la rémunération de la haute direction et du conseil d'administration et quelle est son évolution ces dernières années.

M. Schneider répond tout d'abord que l'objectif est d'augmenter le nombre de passagers venant à Genève Aéroport en transports publics. Des discussions sont en cours avec les CFF, afin de mettre des trains tôt le matin et tard le soir, afin d'augmenter le taux de passagers en transports publics. Toutefois, ce point n'a pas beaucoup avancé, en raison du manque d'organisation des CFF. Concernant le lien Genève-Zurich, c'est plutôt à l'Aéroport de Zurich qu'il faut régler cet élément, en raison des bagages enregistrés à réinjecter dans le système. En ce qui concerne Paris, les moyens de Genève Aéroport sont limités. Concernant la sous-traitance technique, il explique que le besoin en sécurité a baissé en raison de la diminution de 67% du nombre de passagers. Les commandes ont été réduites et les employés de l'aéroport ont été mis en RHT. Ils n'envisagent pas de changement fondamental, car les employés de l'aéroport couvrent le besoin actuel et les sous-traitants aident en cas de pointe.

Le commissaire S relève que, lorsque les besoins ont baissé, la part de sous-traitance a d'abord été entièrement réduite, avant de mettre les employés de l'aéroport en RHT.

M. Schneider contredit ces propos. Derrière la sous-traitance, il y a des employés avec un fort risque de licenciement. L'aéroport a donc soutenu les sous-traitants dans un premier temps, en leur payant la différence de 20%, afin de pouvoir maintenir les salaires. Réduire immédiatement tous les sous-traitants à zéro aurait créé du chômage.



M. Schneider aborde ensuite la rémunération, en soulignant que son salaire a été publié par le Conseil d'Etat il y a quelques mois et que ce montant n'a pas évolué. Il y a également eu un article en première page de la Tribune de Genève.

M. Bernheim relève que le conseil d'administration n'a rien à ajouter et apporte tout son soutien à M. Schneider et à la direction générale. Il remercie M. Schneider pour l'excellent travail effectué, notamment durant l'année 2020 qui a été très contraignante. Il relève qu'il n'y a eu finalement que quatre suppressions d'emplois en 2022.

Le commissaire S précise qu'il ne s'agit pas de critiquer le travail qui a été fait. On peut être satisfait du travail réalisé et emprunté concernant les questions sur la politique salariale et sur la transparence. L'aspiration à la transparence, s'agissant des services publics, est légitime et ne doit pas être comprise comme une forme de critique. On peut avoir des avis divergents, légitimes, en matière de rémunération de la haute direction. Il s'agit de sujets en partie politiques, et il ne faut pas voir une remarque ou une question à ce propos comme une critique.

Le président relève que les salaires des directions sont sous la loupe de la commission de contrôle de gestion qu'il préside.

M. Schneider ajoute que les salaires figurent dans le rapport financier qui est sur le site de Genève Aéroport depuis 2020, car ils tiennent à la transparence.

Un commissaire EAG aborde les conflits sociaux au sein de la plateforme, notamment en 2021 avec Swissport. Quant au fait qu'un grand nombre des conflits enregistrés par la CRCT impliquent majoritairement la plateforme, il a de la peine à croire à une coïncidence. Il demande s'il y a une volonté de trouver une réponse globale à ces questions.

M. Schneider rappelle que Genève Aéroport a plus de 11 000 employés et constitue le plus grand site industriel du canton. Cela introduit une certaine culture de travail, même si cela n'excuse pas les conflits sociaux. Il souligne qu'en 2021 des CCT ont été signées avec les syndicats, et l'OCIRT a introduit des contrats-cadres. Il s'agit d'une avancée importante. En parallèle, Genève Aéroport a essayé de monter une plateforme paritaire, avec des représentants des syndicats et des entreprises. Toutefois, les syndicats n'ont finalement pas souhaité s'engager. Il rappelle que la majorité des situations sociales ont lieu dans des entreprises qui ne sont pas mandatées par l'aéroport et leurs syndicats. Genève Aéroport a des règles précises, personne ne peut travailler sur son site sans CCT et sans application des usages. Du moment où Genève Aéroport est informé d'une infraction, des mesures sont prises. Toutefois, ce n'est pas

possible de le contrôler directement et Genève Aéroport dépend des différentes informations qui lui sont communiquées par les commissions paritaires et l'OCIRT.

Le président demande pourquoi ces éléments ne figurent pas dans le rapport annuel.

M. Schneider répond que cela sera intégré au rapport 2022. Le travail n'est pas encore réglé, car l'OCIRT n'a pas encore communiqué son rapport final sur les infractions. Genève Aéroport fera probablement une information publique à ce sujet.

M. Bernheim évoque un risque stratégique important. Il relève que les travaux sont nécessaires pour répondre aux lois. Pour revenir à la question de base, il confirme que la direction générale et ses services ont le souci de la cause sociale. Une étroite collaboration a été établie avec l'OCIRT et avec la conseillère d'Etat M<sup>me</sup> Fischer, pour avancer le plus rapidement possible. Il s'agit d'un domaine très compétitif. Il souligne que l'institution de Genève Aéroport n'est pas responsable de tous les maux, mais qu'il s'agit d'un élément centralisateur.

Le commissaire EAG relève que, dans le cadre des adjudications des marchés publics, l'aéroport dispose d'une marge de manœuvre, notamment en termes de sanctions, qui pourrait être dissuasive. Il souligne que les CCT ont été mises en place suite à un constat de sous-enchère salariale dans le secteur depuis des années, sur le site de l'aéroport. Il s'agit d'une solution d'urgence face à un problème grave qui traîne et pour lequel il n'y a eu aucune avancée. Ensuite, il revient sur la différence de stratégie entre Swiss et Easyjet, et demande si l'une des deux a été plus efficace que l'autre.

M. Bernheim répond que Easyjet avait gagné des parts de marché, mais maintenant la situation s'est stabilisée. Il relève que Genève Aéroport n'est pas au sein des compagnies aériennes et peut difficilement répondre.

Un commissaire Ve demande de combien les taxes d'atterrissage et les taxes passagers ont augmenté et quelle a été la dernière date d'augmentation.

M. Schneider répond qu'elles ont augmenté à plusieurs reprises, entre 0,50 et 1 franc. La dernière augmentation date de l'introduction de l'aile est, et a été d'environ 4,20 francs. Il précise que les redevances sont établies par rapport aux coûts.

Le commissaire Ve aborde les incitations aux avions de classe supérieure. Il demande quel a été le volume alloué en 2021.

M. Schneider répond que ce montant était d'environ 3 millions de francs. Il ne s'agit pas d'un montant limité. L'augmentation des redevances est

destinée à payer l'amortissement de l'aile est, de 620 millions. Sinon, le résultat aurait été de plus en plus amoindri. Il relève qu'un calcul sophistiqué est réalisé quant à l'augmentation entre l'année N-1, l'année précédente et l'année actuelle. Si on retombe entre deux, cela ne donne pas lieu à un paiement.

Le commissaire Ve relève que la dette de Genève Aéroport est importante et constitue une charge.

M. Schneider relève qu'en 2020, 300 millions de francs ont été émis en obligation. L'année précédente, c'était 175 millions, et cette année c'est 100 millions. L'endettement pourra probablement être réduit de 100 millions, avec l'argent en liquidité, avec l'augmentation des taux d'intérêt. Le reste sera couvert avec des lignes de crédit, car il est envisagé de réduire encore de 100 millions sur les 18 prochains mois. Le taux moyen est de 0,7%. Cela ne pose pas de problème en termes de charge de la dette.

Le commissaire Ve relève qu'un crédit d'étude a été voté en 2021 pour un projet et demande de combien il est.

M. Schneider répond que le projet total est d'environ 500 millions de francs et durera jusqu'en 2032. La première partie concerne la réalisation d'une plateforme multimodale, avec une meilleure intégration de la gare, un déplacement de tous les bus au-dessus de la gare, et le prolongement du couloir en avançant le terminal. Le coût du crédit d'étude est de 33 millions, sur un montant global estimé à 562 millions.

Un commissaire PLR revient sur les efforts déployés en 2021 par Genève Aéroport, sous l'angle de la durabilité. L'aéroport est quasiment neutre, et les seules émissions sont celles inhérentes au trafic accueilli. Il souhaite entendre les représentants de Genève Aéroport sur ce point.

M. Schneider souligne que Genève Aéroport sera totalement neutre en 2037 seulement. En passant à GeniLac, il y aura une réduction de 60-70%. Ensuite, il y a actuellement 26% des engins qui sont sur le tarmac électrique, un pourcentage qui passera à 90% en 2030. Il y a une centaine de stations de chargement. Depuis 2015, les bâtiments produisent plus d'énergie que ce qu'ils consomment, une énergie récupérée par les panneaux photovoltaïques et les sondes géothermiques, dans une volonté de transition énergétique. Il évoque également le lancement de l'aile est, qui est un bâtiment qui produit plus d'énergie qu'il n'en consomme. A travers l'incitation financière, le pourcentage des mouvements en vols de dernières générations a été augmenté. Les prochains projets sont la décarbonisation du chauffage et du refroidissement avec le système GeniLac, de 2025 à 2028. Il cite également l'électrification des voitures sur le tarmac, ainsi que la rénovation des

bâtiments sur le modèle d'un standard énergétique très élevé. A la fin de l'année, il y aura 22 500 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques. L'objectif est d'arriver à une surface de 55 000 m<sup>2</sup>.

Le commissaire PLR relève que le conseil d'administration doit représenter la diversité genevoise. Or, certains membres du conseil d'administration semblent plus prompts à considérer qu'il faudrait faire l'économie de l'aéroport. Il demande si ce type de sensibilité est présente et remarque que, le cas échéant, cela serait en contradiction avec la réelle mission de l'institution.

M. Bernheim ne peut pas affirmer aujourd'hui que c'est correct. Par le passé, il s'est avéré que des administrateurs étaient en péréquation. Aujourd'hui, les administrateurs sont exhortés et il leur est rappelé qu'il faut défendre l'intérêt suprême de l'institution, ainsi que la convention d'objectifs. Il ne peut actuellement pas dire que l'état d'esprit évoqué par le commissaire PLR soit présent. Il faut être capable d'expliquer et de vendre l'aéroport, et de faire réaliser aux représentants de gauche que le conseil d'administration fait son possible pour défendre les intérêts sociaux. Il n'est pas facile de donner la parole à tout le monde et l'aéroport est un sujet passionnel.

Un commissaire MCG demande si un programme a été mis en place pour favoriser l'emploi des résidents. En effet, l'aéroport et ceux qui travaillent sur la plateforme sont connus pour engager des frontaliers en masse. Il rappelle qu'il y a 10% de chômage à Genève. Ensuite, il demande des explications concernant le terme « usages ».

M. Schneider répond que l'aéroport n'a aucun droit d'imposer un programme aux entreprises avec lesquelles il n'est pas en lien. Genève est signataire de l'initiative de M. Poggia, qui signifie que tout poste qui s'ouvre à l'aéroport doit d'abord être soumis à des personnes au chômage.

M. Bernheim précise que son assistant notamment vient du chômage.

M. Schneider explique ensuite qu'une CCT est un accord autour des conditions de travail entre des syndicats et des entreprises. Les usages, c'est ce que définit l'OCIRT, lorsqu'il n'y a pas de CCT dans le domaine, afin de donner des cadres minimaux salariaux. Si cela ne suffit pas, des contrats-cadres peuvent être réalisés. L'OCIRT a décidé de légiférer à travers les contrats-cadres types, suite à un certain nombre de plaintes.

Le président remercie les auditionnés pour leur présence et prend congé d'eux.

### ***Discussion interne***

Un commissaire S a rédigé un e-mail concernant la question des rémunérations. Il a fait des recherches et a trouvé des documents intéressants, dont un rapport du Conseil d'Etat et un règlement. Ces éléments sont intéressants pour la transparence. En raison des progrès de transparence réalisés, il votera exceptionnellement ce rapport cette année.

Un commissaire MCG annonce que le groupe MCG ne soutiendra pas ce rapport de gestion. Tout d'abord, l'aéroport a passablement défrayé la chronique par rapport à des dysfonctionnements internes et il est surpris que personne au sein de cette commission ne se soit exprimé sur ce sujet. Ensuite, malgré le fait que le Grand Conseil ait voté des motions sur la problématique du traitement des employés dans des entreprises ou directement des employés de l'aéroport, elles n'ont pas eu d'effet. Il ne trouve pas acceptable qu'il n'y ait pas de programme mis en place pour favoriser l'engagement des résidents, alors qu'il y a actuellement 10% de chômage. Une politique a été mise en place pour diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> ; toutefois, certaines personnes viennent de loin pour venir travailler à l'aéroport, ce qui impacte fortement la circulation à Genève et n'a pas d'impact positif sur le CO<sub>2</sub>. En raison du manque d'engagement de l'aéroport vis-à-vis de ses employés et vis-à-vis des entreprises auprès de qui il signe des contrats, sans tenir compte de l'engagement prioritaire des résidents, le MCG refuse ce rapport de gestion.

Un commissaire EAG souligne que EAG refuse ce rapport. L'aéroport continue d'être le cadre privilégié des conflits sociaux dans le canton. La réponse systématiquement apportée par les représentants de l'aéroport est légère, et ils disent qu'ils n'y peuvent rien. Ensuite, leur seule préoccupation en termes de trafic aérien est de retrouver les chiffres d'avant-covid pour les dépasser. Il évoque l'ampleur de la crise climatique et souligne que l'accroissement du trafic aérien est un élément qui favorise les pandémies. Il serait donc irresponsable de voter ce projet de loi.

### **Votes**

#### ***1<sup>er</sup> débat***

Le président met aux voix l'entrée en matière du projet de loi :

Oui : 11 (1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S)

Non : 4 (2 MCG, 1 Ve, 1 EAG)

Abstentions : –

## 2<sup>e</sup> débat

Le président relève qu'il y a un article unique.

Pas d'opposition, adopté.

## 3<sup>e</sup> débat

Le président met aux voix le PL 13110 dans son ensemble :

Oui : 11 (1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S)

Non : 4 (2 MCG, 1 Ve, 1 EAG)

Abstentions : –

**Le PL 13110 est adopté.**

*Catégorie de débat préavisée : II*

Un commissaire MCG relève que le Bureau a voté une pratique contestable. Les rapports de majorité ont une augmentation de 50% de temps de parole, alors que les rapports de minorité n'ont aucune augmentation du temps de parole. Il propose de mettre au vote une augmentation du temps de parole à 40 minutes.

Le président met au vote la conservation d'un temps de parole de 30 minutes :

Oui : 10 (1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 2 S)

Non : 5 (1 EAG, 2 MCG, 1 Ve, 1 S)

Abstentions : –

**Le temps de parole sera de 30 minutes.**