



*Date de dépôt : 2 février 2024*

## **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 2022**

*Rapport de majorité de Vincent Subilia (page 3)*

*Rapport de première minorité de François Baertschi (page 11)*

*Rapport de seconde minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 12)*

## **Projet de loi (13299-A)**

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

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

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

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

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de Vincent Subilia

Réunie en séance le 21 août 2023, la commission de l'économie, dont le président se réjouit qu'elle parvienne à traiter le rapport de l'Aéroport international de Genève (AIG) dans l'année qui suit, procède à l'audition du président de l'AIG, M. Pierre Bernheim, respectivement de son directeur général, M. André Schneider.

S'appuyant sur une présentation soumise aux membres de la commission, le président de l'AIG décrit l'exercice 2022 comme « une année de soulagement », après deux années difficiles. En effet, l'aéroport a renoué avec des « profits fébriles », l'endettement de Genève Aéroport ayant considérablement augmenté. En dépit de l'énorme travail accompli pour rembourser cette dette, M. Bernheim affirme que l'AIG ne « s'endort pas », et s'emploie à améliorer les comptes. Il poursuit en exposant les projections concernant l'année 2023. En effet, si on considère l'année 2019 comme étant une bonne année, les chiffres ne se situent pas encore à un niveau comparable, et ne les atteindront pas avant quelques mois. De manière générale, le président relève que les chiffres font état d'une « croissance stagnante ». A cet égard, il souligne que toute l'équipe continue à travailler d'arrache-pied pour améliorer l'état de la dette, estimant prioritaire de se désendetter, afin de pouvoir retrouver de la liberté, notamment au niveau des investissements à consentir. En la matière, il expose que l'AIG dispose notamment d'un projet de renouvellement du terminal qui date des années 1960, en énonçant également des initiatives liées au développement durable, ainsi que d'autres projets en cours.

Pour sa part, M. Schneider rappelle que l'aéroport sort de deux ans et demi de pertes avec une dette s'élevant à 220 millions de francs, à laquelle s'ajoutent des investissements qu'ils ont dû maintenir. Le directeur général affirme qu'ils subissent donc une dette totale de 500 millions et confirme que l'objectif principal consiste à réduire la dette de façon à se retrouver à nouveau dans la situation d'avant-crise en 2028. Exposant dans les grandes lignes la situation de 2022, M. André Schneider précise que le bénéfice après rétrocession se monte à 46,3 millions de francs, les investissements s'élevant à 60,4 millions d'investissements. A ce jour, l'aéroport se trouve « dans le creux des investissements », la direction s'attendant à suivre le plan d'action pour atteindre les objectifs en 2028, malgré un plan d'investissements de 1,7 milliard

jusqu'en 2034, afin de maintenir l'adaptation à la transition énergétique. Le directeur général rappelle que l'AIG est bien évidemment contraint de faire des bénéfices, afin de financer ces investissements, dans la mesure où l'institution n'est pas subventionnée. Sur le front de l'emploi, M. Schneider rappelle que la plateforme aéroportuaire emploie 971,8 collaborateurs, soit 10% de moins qu'en 2019, ce chiffre ressortant de la décision de ne pas avoir licencié durant la crise du covid. L'aéroport demeure vigilant, tout en considérant être sorti renforcé de la crise. S'agissant du nombre de passagers, celui-ci s'affiche à 14,1 millions, contre 17,9 en 2019. A cet égard, l'année 2022 a permis une sortie relativement rapide de la crise, même si Cointrin demeure à 80% du nombre de passagers comptabilisés en 2019. Selon lui, ce chiffre est un signe de leur capacité à recouvrer leur rentabilité. Le total des destinations se porte pour sa part à 146, la connectivité intercontinentale – laquelle revêt une importance décisive – ayant été retrouvée. Sous réserve de quelques modestes exceptions, la plupart des compagnies aériennes sont restées fidèles à Genève. Le chiffre d'affaires de 2022 a connu une croissance de plus de 100% comparé à 2021. Une première étape importante dans la stratégie de désendettement a été franchie en réduisant la dette de 88 millions durant 2022. En matière d'EBITDA et de cash-flow opérationnel, M. Schneider rappelle les 37,4% d'EBITDA sur le chiffre d'affaires, lequel est à 2% plus élevé qu'en 2019. Evoquant la répartition des produits, il précise que la part de contribution des produits aéronautiques s'est élevée à presque 59%, reconnaissant que ce chiffre est élevé et qu'ils visent davantage un ratio de 55%. La part des produits non aéronautiques s'est élevée à 41,4% par le fait qu'ils ont réduit la contribution des différents concessionnaires, afin de leur permettre de sortir de la crise. Cette démarche résulte d'une volonté de l'aéroport, laquelle a porté ses fruits, dès lors qu'aucune entreprise présente sur le site de Genève Aéroport n'a fait faillite.

Se concentrant sur le trafic 2022, M. Schneider rappelle que plus de 14 millions de passagers ont fréquenté la plateforme, ce qui représente une contraction de 21% par rapport à 2019, mais plus que le double de l'exercice 2021. Il rappelle ensuite les 70 566 tonnes de fret, ce qui représente une augmentation de 18% par rapport à 2021 et une baisse de 17% par rapport à 2019.

M. Schneider estime que Genève Aéroport a affiché une « gestion positive », en comparaison à de multiples aéroports, lesquels ont rencontré de nombreux problèmes, tels qu'un manque de personnel ou encore des temps d'attente très longs. Certains ont même dû réduire le nombre de passagers par jour, l'aéroport ne parvenant pas à les absorber. Le directeur général se dit satisfait de leur politique consistant à ne pas licencier les employés pendant la

crise pour réduire les coûts, une stratégie qui s'est avérée payante, quand bien même elle a contribué à augmenter la dette.

Concernant l'évolution du nombre de passagers, il constate que la courbe actuelle est loin d'être celle de 2019, mais que, depuis 2016 environ, l'évolution est statique. M. André Schneider explique ensuite que l'AIG a mis en place un programme d'aides financières pour les compagnies qui disposent d'avions de dernière génération, précisant que ces avions conjuguent deux caractéristiques : ils réduisent le bruit d'environ 40% lors du décollage et de l'atterrissage et ils diminuent la consommation en kérosène d'environ 80%. Ce programme a permis à l'AIG d'attirer de nombreux avions de nouvelle génération, lesquels représentent désormais presque 25% des avions.

Concernant les mouvements de nuit, M. Schneider explique qu'en 2022, l'AIG est resté en deçà des chiffres de 2019, tout en concédant que le ratio des mouvements après 22h00 marque effectivement une légère augmentation par rapport à 2019, essentiellement en raison des problèmes d'autres contrôleurs aériens autour de Genève, engendrant des retards même avant décollage de Genève.

M. Schneider décrit la part des compagnies aériennes. Selon lui, Easyjet, qui disposait de 49,56% en 2022, a eu la meilleure politique de sortie de crise, leur permettant de maintenir globalement leur rang.

M. Schneider se concentre ensuite sur les 20 destinations les plus importantes ; constatant que certaines ont beaucoup perdu d'importance, notamment Zurich, et que certaines nouvelles destinations entrent dans le classement, telles que Nice et Istanbul, il relève que le duo de tête, soit Londres et Paris, reste le même qu'avant la crise.

Quant aux vols qui pourront être, dans le futur, remplacés par des trains, M. Schneider expose que l'AIG ne dessert aucune destination qui pourrait être substituée par un trajet en train durant moins de 2h30. Cependant, il explique qu'en dessous de 5 heures, deux destinations pourraient être remplacées, soit Zurich et Paris. Toutefois, il précise que la totalité des passagers concernés par ces deux destinations équivaut à moins de 5%.

En conclusion, M. André Schneider rappelle les faits marquants de l'exercice 2022. Il explique qu'à la fin 2022, la quasi-totalité des liaisons intercontinentales étaient rétablies sauf avec la Chine, qui a été réintégrée depuis le début 2023. Il mentionne à nouveau la forte reprise du nombre de passagers, en l'espace de huit semaines. En termes d'opérabilité, il explique que l'AIG conclut actuellement les rénovations et les transformations de plusieurs commerces et restaurants sur le site, afin d'offrir un meilleur service global aux clients. UN nouveau règlement d'exploitation a été adopté. Au

niveau des infrastructures, 2022 a été la première année complète d'exploitation de l'aile est, qui a accueilli un nombre important de passagers, démontrant ainsi qu'il s'agissait d'un bon investissement. Il relève également la poursuite des investissements stratégiques, notamment la préparation d'un remplacement du terminal principal, datant des années 1960. En matière de développement durable, M. Schneider relève que l'AIG a maintenu toutes les actions y relatives, malgré la crise, notamment en poursuivant l'installation de panneaux solaires ou en démarrant le chantier GeniLac, grande évolution future pour l'AIG.

### *Questions des députés*

Un député PLR questionne la volonté affichée par l'aéroport de se désendetter, au vu du nombre de projets et d'investissements que l'AIG souhaite mener. Le président de l'aéroport indique que celui-ci est sujet à de nombreuses contraintes et se doit de prendre des décisions importantes. A ce titre, le travail de désendettement doit se conjuguer à une augmentation du chiffre d'affaires. A ce titre, M. Bernheim précise que l'aéroport ne prévoit pas de solliciter une aide supplémentaire, et maintiendra son autofinancement. M. Schneider ajoute que l'AIG dispose d'une planification jusqu'en 2034 et que, dans le cadre des redevances aéroportuaires, il est possible de solliciter un loyer sur les investissements effectués (soit un taux d'intérêt qui couvre le coût, le risque et une rémunération acceptable, comme défini dans l'ordonnance de la Confédération sur les redevances aéroportuaires). M. Schneider ajoute que, quand bien même l'aéroport a investi 250 millions en 2019, il est conscient que ce niveau-là ne sera pas atteint en 2034. Il décrit le processus de désendettement comme un jeu subtil, car « la dette fait des vagues ». Il admet toutefois que si l'AIG subissait une nouvelle crise, avant 2028, « ils se retrouveraient dos au mur ».

Le même député PLR souhaite s'assurer que la trésorerie dégagée sera suffisante pour rembourser leurs investissements, sans qu'il n'y ait besoin de recourir à l'emprunt. A cet égard, le directeur de l'aéroport relève que cela correspond à la réalité, mais que des emprunts mineurs devront être consentis, l'objectif étant de se situer entre 1,5 et 2 fois le ratio de dettes sur les 8 ans, soit leur « zone de confort ».

Un député socialiste s'interroge sur la prise en compte de l'expérience des passagers. A cet égard, M. Schneider répond que l'AIG dispose de cinq objectifs stratégiques, le premier étant la satisfaction des clients. Ainsi, il explique que, chaque trimestre, l'AIG mène une enquête – basée sur 80 millions, dont l'attitude des collaborateurs – grâce à laquelle ils ont pu constater que les passagers ressentent plus l'attente lorsqu'ils sont contraints

dans l'espace ; ces enquêtes ne peuvent malheureusement pas être rendues publiques, précise le directeur de l'AIG. Ce paramètre représente un défi majeur pour l'AIG, duquel découle l'idée du nouveau terminal, lequel va pouvoir apporter plus d'espace. Il conclut en insistant sur le fait que l'AIG prend très au sérieux le côté subjectif de l'expérience des passagers.

Un député des Verts adresse ses félicitations aux auditionnés pour avoir « redressé la barre ». Questionnant la vision 2040 de l'aéroport, il s'étonne de ne pas retrouver les traces de la modification de la loi sur l'aéroport, qui prescrivait que l'AIG devait viser le qualitatif, notamment le fait qu'on ne se déplace pas forcément plus, mais de façon plus intelligente. Il revient sur le propos de M. Bernheim qui imaginait une croissance relativement faible du nombre de passagers dans le futur, et se demande si, compte tenu de l'incertitude du monde dans lequel on vit, ce ne serait pas plus judicieux d'imaginer plusieurs scénarios pour 2050.

M. Bernheim rappelle que l'aéroport se base aujourd'hui sur des prévisions réalisées en 2022 et que l'exercice sera réitéré fin 2023. Il précise que ce sont des paramètres qui évoluent constamment et ne sont pas figés dans le temps. Estimant que l'AIG met précisément l'accent sur la dimension qualitative, il rappelle que M. André Schneider avait dès 2016 pris des mesures pour restreindre le trafic après 22h00 et promouvoir un trafic moins polluant. La nouvelle loi a effectivement modifié le fonctionnement au sein du conseil d'administration, mais également dans les rapports avec cette commission, avec le Conseil d'Etat, lesquels seront davantage consultés sur la manière dont ils gèrent l'aéroport. Ils devront notamment rendre des rapports plus régulièrement. Toutefois, il rappelle que le cadre fédéral est important, et que l'aéroport opère sur la base d'une concession à laquelle ils doivent répondre. Le président assure que, dans tous les cas, il n'y a pas de velléité d'augmenter le trafic, au sein de l'AIG.

Le même député Vert constate que l'AIG se réjouit de l'arrivée de Delta Air Lines à Genève. Sur ce cas particulier, il se demande quelles sont les actions qui ont été entreprises auprès de la compagnie pour s'employer à les convaincre d'utiliser des avions plus qualitatifs, respectivement s'ils ont des moyens de faire pression, sachant que, manifestement, les pénalités ne sont pas suffisantes. Sa seconde question concerne ensuite le 4<sup>e</sup> vol d'Ethiopian Airlines, dont le rapport de gestion de l'AIG affirme qu'il répondait à une demande des communautés africaines. Le député se demande sur quelle base cette affirmation est fondée, et si l'AIG a reçu effectivement des demandes des représentants de la diaspora. Le directeur de l'aéroport relève que l'AIG ne fait plus que du développement actif pour des lignes intercontinentales, en précisant qu'ils travaillent actuellement sur trois scénarios : concernant les

compagnies mentionnées, il rappelle qu'aujourd'hui l'AIG ne contrôle pas le choix des compagnies manifestant de l'intérêt pour la destination, il s'agit de règles européennes et internationales. On ne peut que se réjouir du développement d'un 4<sup>e</sup> vol intercontinental, lequel permet de fidéliser les passagers. Il relève qu'effectivement la compagnie aérienne lançant une desserte sur Genève obéit à un intérêt économique et non philanthropique.

Admettant qu'ils n'ont pas reçu de demande directe des communautés africaines, M. Schneider précise qu'un avion de catégorie 3, soit celui utilisé par Delta Air Lines, peut voler à Genève et que l'AIG n'a aucun moyen technique de l'interdire, car il existe une réglementation internationale sur le sujet. Cela étant, il existe des facilitations financières pour encourager les compagnies à recourir à des avions de dernière génération, dont toutes les compagnies ne disposent toutefois pas. Il rappelle que la compagnie Swiss vole également avec des avions de catégorie 3, l'AIG faisant clairement savoir aux compagnies que ce ne sont pas les avions qu'ils privilégient.

En réponse à la question d'un député MCG concernant la grille salariale en lien avec la grève ayant eu lieu début juillet et les négociations lancées sous l'égide de la conseillère d'Etat M<sup>me</sup> Nathalie Fontanet, le président indique qu'il a été convenu suite à une négociation portant uniquement sur la durée de la commission ad hoc de septembre à novembre que c'était trop court. Il poursuit en expliquant qu'actuellement, l'aéroport se trouve dans la phase de suivi consistant à se mettre d'accord sur le médiateur. Les partenaires sociaux ont fait des demandes qu'il considère comme tout à fait acceptables. Il précise que les commissaires seront tenus au courant de la suite.

Un député PLR se penche sur les mouvements de nuit, sujet qui fait souvent l'objet de débats. Il note avec beaucoup de satisfaction que le pourcentage des vols de nuit entre 24h00 et 6h00 du matin est de 0,17%. Le directeur général de l'aéroport expose qu'entre 24h00 et 00h30 il existe la demi-heure de battement, qui permet aux avions ayant du retard d'atterrir. Il précise ensuite que les autres avions sont des vols médicaux, notamment s'agissant des dons d'organes, sans compter les vols de détournements médicaux d'urgence. Peuvent également se présenter des avions diplomatiques, l'AIG leur recommandant toutefois de ne pas voler après 22h00.

Le même député PLR revient sur les perspectives d'investissement et se réjouit des modifications du bâtiment des années 1970. Il demande si, dans la diversification de la source de revenus, la part commerciale de l'aéroport sera développée encore. M. Schneider indique que la première étape consiste à créer un peu plus d'espace. Il relève que la part commerciale est très importante et sera soutenue dans le cadre du nouveau terminal, autant après le contrôle de sécurité qu'avant. Il mentionne notamment la volonté de déplacer la Migros



dans un emplacement plus central, bénéficiant également ainsi aux employés travaillant sur le site.

Un député Vert explique avoir observé récemment les mouvements sur l'aéroport après 22h00 et constate que, du fait de l'accumulation des retards, des atterrissages après 24h00 semblent réguliers, et même ponctuellement des décollages, dont l'un à 00h20. S'agissant des avions de nouvelle génération, il a pu noter le décollage de l'avion d'Ethiopian, lequel semble relativement bas, générant ainsi davantage de bruit. Le président de l'AIG explique que, si les avions décollent effectivement bas, en raison de la masse d'air ou du cargo, il rappelle que les nouveaux avions sont tout de même moins puissants que les anciens.

Le même député se penche ensuite sur la remise au concours des sociétés de handling et des sociétés de sûreté, notamment quant aux conditions d'attribution. Le directeur général explique à cet égard que des contraintes sont imposées, soit une CCT, soit des usages. S'agissant de l'appel d'offres relatif à la sûreté, il annonce que ce sont les mêmes entreprises qui étaient déjà présentes. Pour les agents au sol, M. Schneider indique qu'il y a une obligation européenne, laquelle impose de renouveler l'engagement tous les sept ans. Il annonce que la procédure est actuellement en recours, car l'une des entreprises perdantes ne l'accepte pas. Il rappelle que, s'agissant d'un établissement public, ils doivent fournir 14 documents pour démontrer qu'ils sont en règle.

## Débat

Un député MCG s'exprime concernant la politique des ressources humaines qu'il juge « lamentable », et à la source d'une grève préjudiciable tant à l'aéroport qu'à Genève. Il estime que « le côté têtu et obtus de la direction qui a fait pression sur le conseil d'administration est un très mauvais épisode ». En conséquence, il annonce que le groupe MCG ne peut pas accepter ce rapport de gestion.

Un député socialiste partage le constat évoqué par le MCG en suggérant qu'il serait peut-être opportun de faire la lumière sur cet épisode, en déposant un objet sur ce sujet spécifique devant la commission. Toutefois, il relève que, dans le cadre de ce projet de loi, les commissaires se prononcent sur le rapport d'activité 2022. Il importe donc d'éviter de prendre le rapport d'activité 2022 « en otage ». Selon lui, il n'y a pas de lien entre ledit rapport et la crise qui a sévi, quand bien même elle requiert toute l'attention de la commission. Ainsi, il invite le MCG à déposer un objet parlementaire pour que la commission puisse traiter de ce sujet.

Le même député MCG regrette que son collègue n'ait pas lu attentivement le projet de loi mentionnant explicitement la proposition de nouvelle politique de rémunération, à la base de la contestation qui est en cours ; il indique que son groupe persistera dans son rejet.

Un député des Verts souligne le fait que le rapport ne contient pas le plan des adaptations qui vont être apportées dans la gestion de l'aéroport, en vertu des dernières modifications législatives. Il ne constate pas une volonté nette de l'aéroport de se réorienter vers une mission de service public plutôt qu'une mission entrepreneuriale. Sur le plan du service public que l'aéroport se doit de fournir à la population, le député estime qu'ils sont « encore loin du compte ». Il conclut en affirmant avoir de la peine à imaginer accepter un rapport qui ne prend pas en compte ces éléments.

Aux yeux du président de la commission, la direction de l'aéroport n'a pas éludé la question posée concernant sa gestion démocratique. Certaines garanties ont été données, selon lui, notamment quant à la collaboration plus étroite avec le Grand Conseil et le Conseil d'Etat.

## Votes

### *1<sup>er</sup> débat*

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13299 :

Oui : 7 (2 S, 1 LJS, 1 LC, 2 PLR, 1 UDC)  
 Non : 3 (2 Ve, 1 MCG)  
 Abstentions : 1 (1 S)

***L'entrée en matière du PL 13299 est acceptée.***

### *2<sup>e</sup> débat*

Titre et préambule pas d'opposition, adopté  
 Article unique pas d'opposition, adopté

### *3<sup>e</sup> débat*

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13299 :

Oui :	6 (1 S, 1 LJS, 1 LC, 2 PLR, 1 UDC)
Non :	3 (1 MCG, 2 Ve)
Abstentions :	2 (2 S)

***Le PL 13299 est accepté.***

*Date de dépôt : 30 octobre 2023*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de François Baertschi**

Ce refus du rapport de gestion de l'aéroport pour l'année 2022 concerne principalement la catastrophique politique des ressources humaines qui a conduit à une grève inutile en 2023. En effet, la rigidité et la volonté de la direction de l'Aéroport international de Genève (AIG) ont donné lieu à un conflit social qui aurait dû être évité.

Il n'y avait aucune urgence à réformer la grille salariale du personnel de l'AIG, sujet très sensible et très contesté. L'aéroport étant sorti de la crise du covid, le moment n'était pas venu de créer un nouveau malaise inutile. Cela, la direction et la présidence n'en ont pas tenu compte, ce qui nous a conduits à une grève juste avant les départs des vacances d'été, quand bien même il fallait créer un climat de bonne entente au sein de l'AIG. Pour l'image de Genève et de son aéroport, ce fut également une catastrophe.

In extremis, la situation créée en 2022 a pu être rectifiée par l'intervention du Conseil d'Etat qui a remis de l'ordre dans cette régie publique. Cela démontre que la politique menée n'était pas la bonne et nous ne pouvons pas donner notre quitus pour cette forme de gestion.

Par ailleurs, l'engagement du personnel par l'AIG laisse également à désirer, puisque nous devrions avoir une politique plus active d'engagement de résidents locaux. Il y a également trop de personnel précaire et temporaire qui devrait disposer de meilleures conditions.

La politique à l'égard des entreprises concessionnaires ou situées sur ce site, qui comprend globalement 10 000 emplois, n'est pas satisfaisante. La pression économique sur les salaires et les marges des entreprises est excessive, mettant à mal le pouvoir des employés et contraignant les employeurs à engager de manière excessive des travailleurs frontaliers permis G.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de refuser le rapport de gestion de l'AIG pour l'année 2022.

*Date de dépôt : 16 octobre 2023*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix**

En novembre 2019, le peuple acceptait l'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » dont l'objectif était de trouver un équilibre entre la nécessité pour les habitants, l'économie et la Genève internationale de disposer d'un aéroport performant et la limitation des importantes nuisances que cette infrastructure située dans l'immédiate proximité de la ville fait subir à ses très nombreux riverains. C'est dans ce sens que la LAIG a été modifiée en janvier 2022<sup>1</sup>.

Dès lors, les liens entre l'Etat et les instances dirigeantes de l'AIG se sont renforcés. L'AIG doit effectivement rendre compte périodiquement de ses activités, de ses résultats et de ses projections et l'Etat doit pouvoir intervenir au cas où les éléments présentés ne seraient pas complètement satisfaisants.

Le rapport de gestion de l'AIG est donc un élément essentiel de ce dispositif et il est particulièrement important que ce document soit suffisamment précis et fiable pour permettre au pouvoir législatif d'évaluer correctement les résultats et les ambitions de la direction de notre aéroport.

Or, si certains résultats sont incontestablement à saluer, il est regrettable que le rapport n'atteigne pas les objectifs de précision et de fiabilité que nous sommes en droit d'attendre d'un pareil partenaire. De plus, il semble clair que l'orientation dominante, exclusive peut-être, de la direction actuelle – à savoir viser une croissance des activités sans considération pour les effets de cette croissance – n'est pas en phase avec les attentes de la majorité de la population. A cela s'ajoute une réforme de la grille salariale contestable, présentée dans ce rapport de gestion, et dont les effets désastreux ont pu être mesurés au printemps 2023, lorsque le personnel de l'AIG s'est mis en grève pour la première fois depuis un siècle.

Sans pouvoir prétendre à l'exhaustivité, nous allons développer et exemplifier ici quelques-uns des points évoqués plus haut.

---

<sup>1</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/loisvotee/L12879.pdf>

## **Une gestion de la reprise exemplaire**

Il faut avant toute chose saluer la direction de l'aéroport pour avoir été capable de passer la crise liée au covid en limitant au maximum la casse sociale, ce qui a permis, une fois l'épidémie passée, une reprise rapide, brutale même, des activités, sans accroc, contrairement à ce qui a été constaté dans d'autres aéroports. Certes, les dispositifs fédéraux ont permis d'éviter les licenciements et donc d'avoir à disposition les ressources humaines au moment du redémarrage, mais il faut saluer la qualité du pilotage de la direction dans cette période troublée.

## **Une analyse de l'activité selon le prisme exclusif de la croissance de l'activité**

Le rapport, comme sa présentation par la direction et le président du conseil d'administration lors de leur audition du 21 août 2023, met en évidence les succès de l'institution essentiellement, peut-être même exclusivement, en fonction de l'importance de l'activité et de son rendement économique, qu'il s'agisse du nombre de vols, de passagers ou même de l'activité commerciale des magasins situés sur la plateforme.

Ces éléments sont loin d'être inintéressants, mais il est clair que les attentes de la population, exprimées clairement lors du vote de 2019, vont au-delà d'une analyse de cette variable. En effet, tant la LAIG que la convention d'objectifs imposent à notre aéroport une réflexion sur la qualité des prestations, sur la nécessité de certaines liaisons aériennes (à courte distance, à des heures tardives, avec des appareils particulièrement bruyants ou polluants), réflexions absentes de ce rapport.

De ce fait, il apparaît que le changement de paradigme induit par l'initiative de 2019 n'a pas encore été intégré par la direction de l'aéroport, qui pourrait prendre en exemple les SIG, dont l'objectif n'est plus de produire et de vendre un maximum de kWh, mais de proposer une offre énergétique de qualité à la population et de l'inciter à une consommation raisonnée d'énergie. Il est urgent que l'AIG, sur ce modèle, se transforme en un service incitant ses usagers à trouver le meilleur moyen de se déplacer, à réfléchir parfois à la nécessité de se déplacer, plutôt que de chercher à augmenter la place de l'avion.

## **Une regrettable tendance à l'écoblanchiment**

Les experts de l'écoblanchiment (francisation de l'anglicisme « greenwashing ») nous apprennent qu'un des critères les plus récurrents de cette pratique consiste à concentrer ses efforts en faveur de l'environnement exclusivement sur des tâches annexes de l'entreprise concernée. A ce titre, ce

rapport présente plusieurs cas d'école de cette regrettable tendance. En effet, l'AIG s'enorgueillit, à raison, de choix responsables en matière de durabilité tant en ce qui concerne les panneaux solaires installés sur les toits du terminal, le futur raccordement au réseau thermique GeniLac et l'électrification progressive du parc automobile circulant sur le tarmac. Mais enfin, chacun conviendra que les économies obtenues grâce à ces choix sont dérisoires en regard de la croissance du trafic enregistrée depuis la fin de l'épidémie de covid, croissance qui annule plusieurs fois les efforts énergétiques de l'ensemble de la population cantonale au cours de l'hiver 2022-23, comme le démontre l'excellent rapport de l'association Noé21<sup>2</sup>.

Pire, le rapport de gestion considère comme un succès la mise en place d'un nouveau vol quotidien en direction de New York, alors que la compagnie concernée l'exploite avec un B767, appareil particulièrement ancien, bruyant et polluant, classé en catégorie II par l'OFAC. Interrogé sur les actions entreprises pour inciter Delta Air Lines à opter pour un appareil moins polluant et moins bruyant, le directeur de l'aéroport a admis être impuissant sur la question et n'avoir rien tenté dans ce sens, quand bien même la flotte de cette compagnie comporte plusieurs A330neo, appareils de taille analogue bien mieux classés. Il est assez significatif du peu d'intérêt pour cette question de constater que le directeur lui-même pensait que cet appareil était classé en catégorie III, alors que les documents de l'OFAC sont clairs à ce propos<sup>3</sup>.

### **Une vision floue et peu convaincante**

En tant que partenaire de l'AIG, l'Etat est en droit de connaître les options concrètes que la direction et le conseil d'administration entendent fixer pour le développement des activités aéroportuaires. Plus encore, il serait souhaitable, compte tenu des importantes incertitudes énergétiques et géopolitiques auxquelles est soumise l'aviation, que plusieurs scénarios soient esquissés à l'adresse de l'autorité de tutelle.

Las, le rapport ne fait que proposer une phraséologie imprécise, destinée manifestement plus à des fins publicitaires qu'à un partenariat sérieux. L'objectif de l'AIG est ainsi de devenir un « centre de mobilité compétitif et

---

<sup>2</sup> Noé21 – *Aéroport de Genève : Radiographie d'un redécollage post-COVID*, 2023 [https://verts-ge.ch/wp-content/uploads/sites/12/2023/03/Noe21-Radiographie-dun-redecollage-aeroport-Geneve-2023-VF.pdf?utm\\_source=mailpoet&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Hebdomavert+12](https://verts-ge.ch/wp-content/uploads/sites/12/2023/03/Noe21-Radiographie-dun-redecollage-aeroport-Geneve-2023-VF.pdf?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_campaign=Hebdomavert+12)

<sup>3</sup> Document de l'OFAC disponible sur le site de l'aéroport : <https://www.gva.ch/en/Downloads/Professionnels/Noise-Classification-Jet-Aircraft.pdf>

convivial dont la desserte aérienne répond aux besoins de la population, des acteurs économiques et de la Genève internationale », tout cela en s'adaptant « aux évolutions sociétales et technologiques et en offrant un cadre dynamisant à toutes les parties prenantes ». Difficile de faire plus flou, chacun en conviendra.

Questionné sur les différents scénarios esquissés par la direction et le CA en fonction de facteurs aussi imprévisibles que :

- l'évolution de la situation géopolitique mondiale,
- l'évolution du marché des hydrocarbures,
- les décisions politiques ou l'absence de décisions politiques dans un contexte de crise climatique dont la gravité va croissant,

le président s'est borné à admettre que plusieurs scénarios sont envisagés, sans toutefois les esquisser.

### **Un manque de rigueur problématique**

Pour finir de renforcer cette impression de confusion entre une brochure publicitaire et un rapport de gestion, plusieurs éléments, parfois anecdotiques, révèlent un manque de rigueur dans l'élaboration de ce document. Un exemple parmi d'autres est l'affirmation, reprise telle quelle par le Conseil d'Etat dans son exposé des motifs, que le vol hebdomadaire d'Ethiopian Airlines « répond à une demande des milieux diplomatiques et des communautés africaines ».

On le sait, la question de la demande est sensible, puisque la convention d'objectifs entre l'AIG et l'Etat stipule que l'aéroport doit « répondre et anticiper la demande » et donc ne pas la susciter par son offre. Il était donc légitime de savoir quels outils ont été mis en œuvre pour évaluer la demande d'un vol supplémentaire à destination d'Addis Abeba par les communautés africaines. Questionné sur ce point précis, le directeur a admis qu'aucune évaluation a priori (soit une demande de représentants des communautés africaines citées, soit un sondage auprès d'elles) ni même a posteriori (vérifier que ce vol est effectivement utilisé de façon importante par des Genevois d'origine africaine). Il s'agit donc d'une affirmation au jugé dont l'objectif manifeste est d'apporter une caution sociale à une décision par ailleurs discutable – ajouter à l'horaire un vol intercontinental décollant tard le soir.

### **Pour conclure...**

Si la minorité n'a rien à reprocher à la partie traitant du bilan économique de notre aéroport, elle est restée plus que sur sa faim quant aux perspectives

esquissées par l'institution et à la nécessaire mise à jour de ses objectifs et outils d'analyse suite au vote de 2019.

A cela s'ajoute évidemment la question de la gestion des ressources humaines et de la réforme de la rémunération qui a débouché sur la première grève de l'AIG, en juin 2023. Ce point a été traité plus spécifiquement dans l'autre rapport de minorité et sera vraisemblablement repris lors de l'examen du rapport de gestion 2023.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les députés, la minorité vous invite à rejeter ce projet de loi.