



Date de dépôt : 2 août 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 2023**

Rapport de majorité de André Pfeffer (page 3)

Rapport de minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 15)

Projet de loi (13453-A)

approuvant le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2023

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 2023 ;
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 5 mars 2024,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2023 est approuvé.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de André Pfeffer

La commission de l'économie a consacré la séance du 3 juin 2024 à traiter de ce projet de loi sous la présidence de M. Leonard Ferati.

Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M^{me} Sophie Gainon, à qui je tiens à adresser mes remerciements, au nom de tous les membres de la commission.

Audition de MM. Christian Lüscher, président du conseil d'administration, et André Schneider, directeur général de Genève Aéroport

M. Lüscher est heureux de pouvoir présenter **les bonnes performances de l'aéroport en matière financière et surtout pour la réduction du bruit**. L'aéroport a fait un bénéfice important en 2023, dont **il cède environ 40 millions de francs à l'Etat**, et a beaucoup œuvré pour **la réduction du bruit et des nuisances, ainsi que pour avoir plus de passagers et moins de vols**. **L'objectif est en effet d'avoir des avions moins bruyants et qui peuvent transporter davantage de passagers**.

M. Schneider confirme la fierté de pouvoir présenter un rapport d'activités satisfaisant, et révèle que l'aéroport sort de sa convalescence suite à la pandémie. **Les résultats basés sur une grande rentabilité ont fait leur retour, et la dette consécutive à la période COVID s'amenuise**.

Les efforts pour réduire les impacts sonores et pour diminuer les émissions de CO₂ ont montré leurs premiers résultats.

L'année 2023 se résume ainsi : l'aéroport a accueilli environ **16,5 millions de passagers**, soit une augmentation de 17% par rapport à 2022, mais un déficit de 8% par rapport à 2019 (17,9 millions). 148 destinations sont offertes, soit deux de plus qu'en 2022, mais une de moins par rapport à 2019. 54 compagnies aériennes sont présentes sur le site, soit 2 de plus qu'en 2022 mais 3 de moins qu'en 2019. **Avec 8% de trafic en moins, l'aéroport a réussi à engendrer 5% de bénéfice en plus avant cession, et cela représente une augmentation de 43% par rapport à 2022**, résultat des efforts en matière de rentabilité. Il est à préciser que **l'aéroport n'a pas licencié de personnel pendant la crise**, tous les acteurs étant encore présents sur le site.

Le fret a baissé par rapport à 2022, conséquence de la surcapacité du transport maritime. Le fret s'est déplacé vers les grands hubs. Néanmoins, les prévisions pour 2024 sont à la hausse en raison de l'augmentation du coût du transport maritime.

Les avions de classe 5, qui sont 40% moins bruyants, ont représenté 32,5% des mouvements, soit une augmentation de 76% par rapport à 2019 et de 30% par rapport à 2022. Ceci est dû à une incitation financière offerte par l'aéroport aux compagnies amenant ce type d'avions sur le site.

5,56% des vols s'effectuent entre 22h et 6h, conséquence d'une désorganisation importante de l'espace aérien. Toutefois, ces vols sont en réduction de 2% par rapport à 2022, car l'aéroport a tenté de trouver des solutions avec les compagnies aériennes.

L'aéroport a investi à hauteur de 68,3 millions, ce chiffre étant amené à augmenter, car il y a une nécessité d'investir 1,7 milliard d'ici 2034 pour maintenir l'infrastructure et effectuer la transition énergétique.

M. Lüscher précise que le taux de vols entre 22h et 6h reste assez élevé, mais ce sont pour la plupart des atterrissages, qui sont moins bruyants.

M. Schneider ajoute que Genève n'est pas un hub et doit pouvoir permettre aux passagers venant par exemple de Zurich de rentrer chez eux. Les derniers vols partant de Zurich sont intercontinentaux, alors que l'aéroport de Genève doit offrir une connexion aux hubs, et souhaite rester au service de la région.

Le premier rapport de performance extrafinancière a été publié, et cela découle d'une obligation nouvelle suite aux discussions sur les multinationales responsables. Ce rapport couvre le positionnement de l'aéroport en matière de durabilité, de performance climatique et environnementale, de santé et de sécurité. Il couvre aussi la performance sociale, la performance de gouvernance, et la création de valeur pour Genève et la Suisse. L'annexe contient la description des politiques en vigueur, l'application des règles ainsi que la manière de répondre aux exigences.

Concernant les résultats financiers, qui sont très positifs, le chiffre d'affaires de 2019 a presque été atteint. Sur 489,6 millions de francs de chiffre d'affaires, l'aéroport a engendré un bénéfice de 44,3 millions après cession, ce qui représente l'un des meilleurs résultats de l'histoire de l'aéroport. Le plan de désendettement s'est poursuivi ; la dette était de 578 millions à fin 2023 contre environ 800 millions en 2022. Ce résultat est toutefois légèrement faussé, car il y a un retard sur le tri-bagages, avec un flottement de 10 à 20 millions. L'aéroport poursuit sa trajectoire en vue d'atteindre en 2028 le niveau d'endettement mesuré en 2019. Cet élément est important, car l'aéroport va transiter vers un nouveau cycle d'investissements pour répondre

aux exigences de la transition énergétique, et pour remplacer le terminal principal qui date de 1968 et commence à montrer ses limites.

Le taux EBITDA sur le chiffre d'affaires était de 38,6%, contre 31,7% en 2019, ce qui prouve que l'aéroport a mis à bon escient les années de crise, en procédant à l'analyse des coûts. Aujourd'hui, hormis l'évolution des salaires, tous les coûts sont alignés avec la croissance qui se situe entre 1% et 1,5% pour les années à venir, ce qui impose un régime de retenue.

La **répartition des produits** n'a presque pas changé par rapport à 2022 ; les **produits aéronautiques représentent 58,7%**, la plus grande partie étant constituée des redevances passagers (47,9%). Pour les produits non aéronautiques, les redevances commerciales en représentent la majeure partie. Les autres produits d'exploitation (mise à disposition de bureaux, par exemple) viennent ensuite à hauteur de 12,8%, puis les parkings pour 9,3%. Il est prévu de diminuer le nombre de places de parking pour augmenter à 58% la part des passagers venant en transports publics, qui s'élève actuellement à 50%. En parallèle, un plan de mobilité pour les employés a été mis en place, avec un ratio même meilleur qu'à l'Etat. L'aéroport offre des bus nocturnes qui peuvent aussi être utilisés par les passagers sur 6 lignes.

Ainsi qu'indiqué précédemment, l'aéroport a accueilli 16 482 713 passagers en 2023, soit 8% de moins qu'en 2019. Cette année, le pourcentage se situera entre moins 4% et moins 2% par rapport à 2019. En 2025, le chiffre de 2019 sera à nouveau atteint pour revenir à une évolution estimée à environ 1%.

La part majoritaire du trafic est constituée du trafic de ligne passagers ainsi que du trafic charter qui, lui, tend à diminuer. Il y a eu 172 841 mouvements en 2023 contre 186 000 avant la crise. Sur ces mouvements, 40 000 sont liés à l'aviation générale et surtout à celle d'affaires, Genève étant le deuxième aéroport européen pour l'aviation d'affaires. La courbe de l'évolution du nombre de passagers et de mouvements s'est aplatie en 2018-2019. La situation actuelle est toujours celle d'une remontée, mais un prochain aplatissement de la courbe est à prévoir. **Depuis 2015, les mouvements se stabilisent, car le taux d'occupation des avions augmente. En 2023, il y a eu 128 passagers par mouvement, soit 4 de plus qu'en 2019. Les avions plus grands permettent d'accommoder la croissance sans augmenter les mouvements.**

Les avions de classe 5 représentent 32,53% des mouvements, et près de 90% des mouvements sont effectués par des avions de classes 5 et 4, les deux plus silencieuses. L'objectif est d'augmenter la part des avions de

classe 5, et l'aéroport donne une incitation financière aux compagnies à cet effet. En 2019, la part des avions de classe 5 était de 18,53%.

Les mouvements entre 22h et 23h représentent 3,6% des mouvements totaux, mais 80% de ces mouvements sont des atterrissages. Il n'y a qu'une destination intercontinentale planifiée après 22h, soit Addis-Abeba. Les autres décollages après 22h ne sont pas planifiés mais consécutifs à d'éventuels retards. L'aéroport va introduire un système de quotas pour limiter les décollages en retard avec des taxes dissuasives si les quotas sont dépassés. Un premier retard après dépassement du quota engendrera une taxe de 5000 francs, un deuxième 10 000 francs et un troisième 20 000 francs. Ce sera le double pour les vols intercontinentaux. Il faut reconnaître que les retards ne sont pas forcément de la faute des compagnies, par exemple en cas de grève en France. Les compagnies ont été consultées et sont en accord avec ce projet, qui a été testé en 2023-2024, et a amené les compagnies aériennes à repenser leurs horaires pour limiter la probabilité d'un retard. Depuis le début de l'année, les décollages en retard ont diminué de près de 60%. La part des vols de nuit était de 5,39% en 2019 contre 5,56% en 2023, mais le taux va baisser. Il est à préciser que le système de quotas représente un changement dans la réglementation, l'aéroport n'ayant pas officiellement le droit d'agir ainsi. Il a donc dû négocier avec l'OFAC depuis 2018, date de début du projet.

La stratégie de réduction du bruit de l'aéroport s'articule autour de 4 axes, soit la réduction du bruit à la source, des mesures d'aménagement du territoire, des procédures opérationnelles et des restrictions opérationnelles. Concrètement, cela signifie une suppression des créneaux de décollage après 22h et une réduction des créneaux d'atterrissage après 22h.

L'aéroport offre des incitations financières aux compagnies pour l'engagement d'avions de dernière génération (40% de réduction du bruit et une réduction de 15% de la consommation de kérosène). L'aéroport interdit depuis longtemps l'utilisation des moteurs auxiliaires aux avions en position aux portes, et leur fournit directement la climatisation, le chauffage et l'électricité. Cela permet de réduire le bruit et les émissions de CO₂.

Le système de quotas sera introduit officiellement le 1^{er} janvier 2025, avec un fort effet dissuasif espéré pour réduire les décollages en retard.

Les travaux de maintenance sur les avions imposent de tester les réacteurs, et un bâtiment a été construit à cet effet en 2017 pour réduire d'un facteur 20 le bruit à l'extérieur.

L'aéroport a également un **programme d'insonorisation des logements** dans les huit communes riveraines dans le cadre de l'ordonnance sur la protection contre le bruit. **4200 logements ont été insonorisés à ce jour.**

Finalement, dans le cadre du **plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), l'aéroport s'est engagé à réduire le bruit de 20% d'ici 2030**, et est confiant quant à ses capacités d'atteindre cet objectif.

La destination principale reste Londres (2 198 370 passagers). Viennent ensuite Paris, Porto, Lisbonne et Amsterdam. Le reste est plus ou moins identique à 2019. L'aéroport supervise ses destinations à courte distance. Une interdiction de voler est établie pour les destinations se situant à 2 heures et demie de train ou moins. Aucune destination n'est concernée par cette restriction ; seuls Paris et Zurich se situent entre 3 et 5 heures de train. Les passagers à destination de Zurich représentent 2,39%, mais 90% de ces passagers transitent par cet aéroport pour aller plus loin. En 2023, le nombre de passagers intercontinentaux était en augmentation de 17% par rapport à 2019, ce qui est une très bonne nouvelle. L'offre a été étoffée d'une destination et d'autres sont prévues. Beaucoup d'autres aéroports n'ont en effet pas encore retrouvé leur capacité de vol intercontinental.

En ce qui concerne les faits marquants en 2023, le réseau long-courrier a été totalement rétabli et le nombre de passagers ainsi que celui des fréquences est en augmentation par rapport à 2019, ce qui prouve que la stratégie de l'aéroport pour se concentrer sur ces objectifs est adéquate.

L'aéroport de Genève poursuit ses efforts en matière de satisfaction des passagers. Il est membre de l'ACI (Airports Council International) qui délivre une note ASQ (Airport Service Quality) entre 1 et 5. L'aéroport a longtemps souhaité se situer au-dessus de 4, et a atteint cette note en 2023. La vétusté du terminal est un facteur important dans l'insatisfaction des passagers. Le niveau de satisfaction est jugé correct au vu de l'infrastructure actuelle.

Au niveau de l'opérabilité, les contrats de sûreté et les concessions d'agents d'assistance ont été renouvelés. L'aéroport a connu quatre perturbations du trafic (tarmac envahi pendant l'EBACE, grève GVA, jet embourbé, grève Dnata). Les travaux de transformation des commerces se poursuivent, et un nouvel appel d'offres sera effectué ces prochaines années.

L'aéroport a lancé le projet CAP2030 pour la mise à jour du terminal principal par l'attribution du mandat de conception-réalisation. Un dernier recours contre ce projet est pendant, mais l'espoir de le liquider d'ici à la fin de l'année est bon. Le conseil d'administration a approuvé le crédit d'étude et celui de construction. L'aéroport a pris garde de concilier ce projet avec la politique de désendettement. Une meilleure intégration multimodale avec la

gare CFF est également prévue, afin de mieux regrouper les bus et les trains menant à l'aéroport. La capacité de la gare sera aussi augmentée, et le Léman Express sera raccordé.

Le projet GeniLac se poursuit, afin de supprimer les émissions de CO₂ pour le chauffage et le refroidissement, qui représentent actuellement 60% des émissions. L'aéroport travaille aussi sur le tri des bagages, et a dû expulser un des sous-traitants, ce qui a engendré des retards, mais le Baggage Logistics Center pourra être mis en œuvre l'année prochaine. Le satellite 10 sera étendu, car il faut améliorer le traitement des vols pour l'Angleterre, qui sont aujourd'hui intégrés à l'aile Est qui est prévue pour des vols intercontinentaux. Le parking de backup P41 sera créé dans le but de pallier les suppressions de places causées par les travaux dans les parkings existants. Le CAP2030 engendrera aussi la suppression des parkings extérieurs. Pour terminer, l'aéroport a mis en place une zone de dépose-bagages en libre-service, également pour les bagages encombrants tels que les vélos ou les skis, ce qui représente une première mondiale.

En matière de développement durable, l'aéroport a reçu le label international EcoVadis, et le label Entreprise écomobile de la part du canton de Genève. L'aéroport est en train d'électrifier les véhicules sur le tarmac. La part des véhicules électriques s'élève actuellement à 30%, pour un objectif de 90% en 2030. Certains véhicules roulent moins de 50 km par année et il est donc inutile de les remplacer, mais ils rouleront au diesel bio. L'aéroport accélère son programme d'insonorisation et prévoit de réduire sa consommation d'énergie dans le cadre de l'initiative fédérale Exemplarité Energie et Climat (EEC). La consommation d'énergie a été réduite de 25% entre 2006 et 2019, pour un objectif de 35% en 2030. Un travail est aussi effectué pour la transition énergétique des bâtiments. Il a été démontré que le coefficient de besoin en chaleur de l'aile Est est nettement inférieur à ce qui est attendu.

Un commissaire Ve félicite l'aéroport de ses bons résultats financiers. Il approuve l'objectif de l'aéroport de favoriser les vols long-courriers, qui ont notamment pour avantage de transporter plus de passagers, mais il constate que les compagnies offrant ces vols à Genève viennent avec des appareils anciens, tels des Boeing 767 ou des A330, alors qu'ils ont des Boeing 787 ou des A350. Cela pose un problème de bruit, car certains vols arrivent tôt le matin. Il semblerait donc que les incitations de l'aéroport ne sont pas suffisantes pour des compagnies comme Air China, Delta et United Airlines.

M. Schneider mentionne le problème de la capacité de livraison, car Airbus n'arrive pas à répondre à la demande pour les A320neo par exemple. L'incitation financière ne suffit pas aux compagnies aériennes nord-

américaines, au vu du fait qu'ils ont besoin d'avions plus petits à Genève. Ils ont généralement des A350-1000, qui sont trop grands pour la plateforme, et doivent venir avec des A350-900. L'aéroport n'a en outre pas son mot à dire sur la politique d'achat des compagnies au vu du coût des avions, mais a décidé de maintenir les incitations pour trois années supplémentaires. Néanmoins, les vols partant après 22h doivent s'effectuer avec des avions de dernière génération. Hormis l'avion d'Ethiopian Airlines qui arrive tôt, les autres viennent vers 8h et partent vers 14h. L'avion de DHL est vieux, mais l'aéroport est en discussion avec eux. Ils ont un plan d'achat et amèneront un des nouveaux avions à Genève. L'âge moyen de la flotte en Europe est de 6 ans, alors que celui de la flotte nord-américaine est nettement plus élevé. Air Canada est longtemps venue avec un 787 ou un A350, mais ils ont un problème de flotte en ce moment. Turkish Airlines vole avec un A320neo qui ne suffit pas s'il y a beaucoup de passagers.

Le commissaire Ve se demande s'il faut comprendre que le fret n'est pas concerné par les préoccupations de l'aéroport sur la question environnementale, au vu du fait qu'il semble se réjouir de la saturation du fret maritime, engendrée par la frénésie consumériste.

M. Schneider rappelle que, hormis DHL, tout le fret voyage dans des avions de ligne. En outre, l'aéroport met des créneaux à disposition, mais n'a pas son mot à dire sur la destination, et ceci découle d'un règlement européen. L'aéroport tente depuis 7 ans d'adapter ce règlement. La vaste majorité du fret quittant Genève concerne l'horlogerie ou le biomédical. Genève n'a pas de production de fast fashion. L'aéroport fournit une plateforme permettant de voler, dans le cadre d'une concession fédérale pour répondre à la demande, mais ne peut décider du contenu du fret. Il appartiendrait au législateur fédéral ou cantonal de légiférer en la matière. Après mise à disposition d'un créneau, l'entreprise Slot Coordination le donne au premier venu. L'aéroport ne peut ensuite que rappeler l'incitation financière, mais une compagnie ne va pas renouveler sa flotte pour un vol une fois par jour à Genève. Des compagnies comme Delta ou United Airlines ont des milliers d'avions par jour, et ont des programmes d'achat sur lesquels l'aéroport n'a aucun contrôle, hormis l'incitation financière à venir avec des avions de dernière génération. Il ne peut subventionner tout le plan d'achats de Lufthansa, par exemple.

Le commissaire Ve souhaite connaître les chiffres par rapport au fret, et se demande quelle est l'avancée des négociations par rapport au conflit social sur la plateforme. Il semblerait en outre qu'entre un tiers et un quart des conflits traités par la CRCT chaque année concernent des entreprises présentes à l'aéroport, ce qui interpelle.

M. Schneider indique que les chiffres se rapportant au fret se trouvent dans le rapport annuel.

M. Lüscher révèle qu'une convention a été signée sous l'égide du département des finances pour reprendre les discussions suite à la grève du 30 juin. La médiation est couverte par le secret, mais les négociations avancent bien et une résolution se profile. Quant à la responsabilité des entreprises sur le site, l'aéroport leur impose des obligations, comme le respect de la législation fédérale, cantonale et internationale. Pour tout soupçon de violation, l'aéroport avertit l'OCIRT.

Une commissaire JLS s'enquiert du système de bonus pour les salariés de l'aéroport.

M. Schneider indique qu'il existe une prime sur la performance, qui représente 4% à 5% du salaire, pour des objectifs définis entre un directeur et un subalterne. Ce système a été réintroduit en 2023 après un arrêt pendant la crise COVID. Une partie du salaire des membres de la direction générale est liée à la performance, ce qui signifie qu'une personne peut gagner plus ou moins selon ses performances.

M. Lüscher ajoute qu'il s'agit d'une part variable faisant partie du salaire, et non d'un bonus au sens juridique.

La commissaire LJS demande s'il est possible d'obtenir une comparaison de cette part variable entre 2019 et 2023.

M. Schneider déclare que cela sera communiqué dans le courant de l'été par la chancellerie, car l'Etat est actionnaire et a accès à toutes les données salariales.

La commissaire LJS s'interroge sur la gestion des canicules pour les passagers et salariés, également en ce qui concerne les commerces sur le site.

M. Schneider répond que l'aéroport augmente la distribution d'eau aux passagers, mais la climatisation active est interdite à Genève, ce qui signifie que la différence de température avec l'extérieur ne peut dépasser 8 à 10 degrés. Cela pose problème pour des canicules longues. Des représentants de l'aéroport surveillent les cas de malaises et peuvent avertir les équipes médicales. Concernant les employés, l'aéroport met à disposition des bus climatisés sur le tarmac s'ils n'ont pas accès à des bâtiments refroidis. En outre, les points d'eau et les zones d'ombre ont été augmentés, et le Safety Office sensibilise les entreprises présentes sur le site. Toutes celles qui ont des employés présents sur le tarmac doivent avoir un plan en cas de canicule. Par chance, il n'y a que peu de lieux susceptibles de connaître d'importantes augmentations de chaleur, mais il est évident que des canicules importantes mettent les capacités de refroidissement de l'aéroport à rude épreuve.

Un commissaire S s'enquiert de la nature de l'incitation financière sur les compagnies aériennes pour amener des avions de dernière génération, et se demande si la diminution des nuisances sonores est en corrélation avec celle des émissions de CO₂.

M. Schneider révèle que l'aéroport n'est pas autorisé à moduler les redevances aéroportuaires par rapport à ce type de question. Il distribue un montant de sa poche avec des règles annoncées en amont, soit le nombre de passagers dans des avions de dernière génération, et l'augmentation de ce chiffre d'une année à l'autre. Le montant total des incitations s'élève à près de 3 millions de francs. Les avions de dernière génération consomment en moyenne 15% de kérosène en moins. A partir de l'année prochaine, suite à la votation de la loi CO₂, les compagnies aériennes doivent ajouter du kérosène durable qui réduit les émissions d'environ 80%. Les 32,5% d'avions dernière génération représentent la même quantité d'émissions que 3,9% de kérosène durable, ce qui est près du double de la quantité imposée.

Le commissaire S revient sur l'augmentation du nombre de passagers sur les vols intercontinentaux et se questionne sur la stratégie de l'AIG pour étendre ce pourcentage, au vu du fait que Genève n'est pas un hub.

M. Schneider indique que l'augmentation de 17% est une représentation de l'augmentation des vols intercontinentaux. L'aéroport pense pouvoir ajouter 5 ou 6 destinations intercontinentales au maximum sur les 10 prochaines années, sachant qu'un vol intercontinental représente moins d'un demi pour cent d'augmentation de passagers. L'objectif de l'aéroport n'est pas d'avoir plus de passagers, mais de répondre à la demande. La mention de l'augmentation est uniquement présente dans le rapport pour prouver la relance du réseau intercontinental, mais seuls 5% à 10% des passagers prennent ces vols.

Le commissaire S s'interroge sur la proportion des employés de sûreté AIG, et sur la date prévue pour la rénovation du terminal principal.

M. Schneider divulgue qu'elle se situe entre un tiers et 40%, pour 2/3 à 60% en externe. L'objectif de l'aéroport est de couvrir les besoins de base par ses employés, et de ne faire appel aux externes que pour les pics d'affluence. Concernant la rénovation, l'aéroport a adjugé fin 2023 l'offre pour les travaux, qui devraient débuter en 2026. La première étape est la plateforme multimodale qui devrait être achevée en 2028. En 2029, les travaux pour l'extension du terminal pourront commencer et se terminer en 2031. En 2032, l'extension et la plateforme multimodale seront connectées. L'investissement total s'élève à 660 millions de francs, et est inclus dans le plan financier jusqu'en 2034 pour retrouver le niveau d'endettement de 2019 en 2028.

Une commissaire PLR félicite l'AIG pour ses bons résultats. Elle se demande quel est le chiffre d'affaires de l'aéroport de Zurich.

M. Schneider répond qu'il s'élève à un milliard environ, mais l'aéroport de Zurich ne fait pas la distinction avec les aéroports à l'étranger et le Cercle. Zurich accueille en outre 27 millions de passagers.

M. Schneider déclare que le plan d'investissement actuel va jusqu'en 2034, et il est actuellement en refonte. Il est une consolidation de toutes les décisions prises pendant la crise COVID. Le nouveau plan ira jusqu'en 2050, pour permettre un enchaînement des projets. Les plans sont mis à jour tous les deux ans et débutent par la projection de l'évolution du nombre de passagers, puis une redéfinition des besoins. Les changements portent plutôt sur les délais que sur les objets. D'ici 2034, l'aéroport va investir 1,7 milliard de francs, le terminal représentant 660 millions. Beaucoup d'autres bâtiments sont vétustes et nécessitent des investissements dans le cadre de la transition énergétique. Le document de planification liste environ 200 projets, CAP2030 étant le plus volumineux.

Un commissaire PLR se joint aux félicitations. Il questionne l'AIG sur son positionnement par rapport aux SAF, ainsi que sur l'aviation d'affaires. IATA annonce 5 milliards de passagers en 2024 et la croissance devrait suivre ce mouvement. Il demande également si l'aéroport craint que le salon EBACE renonce à se tenir à Genève en raison de l'accueil mitigé qu'il a reçu. De plus, il serait judicieux que le projet CAP2030 s'accompagne d'une nouvelle expérience client en termes de confort, qui fait actuellement défaut.

M. Schneider révèle que les kérosènes durables sont actuellement produits à partir de déchets, notamment de l'huile de cuisine usagée, ce qui impose une limite à la production. Il est prévu de passer vers 2030 à des kérosènes synthétiques produits à partir du CO₂ extrait de l'air. La Suisse a voté la loi CO₂, qui impose aux compagnies aériennes d'ajouter 2% de kérosène durable dès 2025, et l'aéroport travaille sur la mise à disposition de ce kérosène. Il a prévu de fournir dès 2026 une incitation financière aux compagnies utilisant plus de 2% de ce carburant durable. Au sujet de l'aviation d'affaires, cette dernière se stabilisera autour des chiffres de 2019. Le mandat de l'aéroport est de conserver l'équilibre entre l'aviation de ligne, qui est la première priorité, et l'aviation d'affaires, qui est importante pour la Genève internationale. Quant aux prévisions de l'IATA, elles concernent le monde entier, et il ne faut pas oublier qu'il est ardu de créer des réseaux ferroviaires dans des régions comme l'Asie et l'Afrique, qui connaîtront donc une augmentation du trafic aérien. La croissance en Europe devrait rester stable. Concernant l'EBACE, Genève Aéroport ne fait pas de bénéfice avec ce salon et met simplement le lieu à disposition. L'EBACE est actuellement confronté à la même problématique

que celle rencontrée par le Salon de l'Auto, car les grands exposants tendent à désertier ce type de manifestation. Cela n'a aucun rapport avec l'accueil reçu l'année passée. L'aéroport espère toutefois que le salon arrive à se réinventer, car ce rendez-vous reste important. Pour terminer, l'aéroport a défini une vision de l'expérience usager lors de la mise en service de l'aile Est. Il souhaite éviter que les futurs bâtiments soient trop disparates, comme c'est le cas à l'EPFL. Il sera nécessaire d'offrir de l'espace aux usagers, une vision sur l'extérieur, et un cheminement clair. Le projet lauréat sera à découvrir lors des prochaines Automnales, au travers d'une expérience digitale, car l'aéroport de Genève en est l'hôte d'honneur. Ce dernier veut offrir un aéroport avec de l'espace qui réponde aux attentes des visiteurs d'une ville telle que Genève.

Un commissaire UDC juge qu'il est important de rappeler l'apport économique de l'aéroport sur le PIB, les emplois et la Genève internationale.

M. Schneider déclare que **l'aéroport génère 4,1 milliards de valeur ajoutée au PIB, et offre 30 000 postes, dont 11 000 directement sur le site.** Le service du protocole et la capacité de lier les pays sont **des vecteurs importants pour la Genève internationale.** Il a été imaginé que les acteurs des organisations internationales ne se rencontreraient plus qu'en vidéoconférence suite à la crise COVID, mais cela ne s'est pas démontré, car l'aéroport a retrouvé le niveau de visite de ministres d'avant la crise.

Le commissaire UDC revient sur les différences de gestion entre l'aéroport de Zurich et celui de Genève. Une grande différence réside dans le nombre de collaborateurs de l'aéroport présents sur le site par rapport à l'ensemble des employés.

M. Schneider précise que les chiffres de Zurich englobent les collaborateurs présents dans les aéroports gérés dans d'autres pays. En outre, l'Aéroport de Zurich a beaucoup plus de fret et compte le Circle dans sa gestion. Les modèles ne sont donc pas les mêmes, et les taxes aéroportuaires à Zurich sont 30% à 40% plus élevées.

M. Schneider révèle que la vaste majorité des avions procèdent ainsi, mais doivent remettre les gaz s'ils vont trop vite. La descente est aujourd'hui linéaire, à la différence d'une descente par paliers dans le passé. Cependant, les avions ne peuvent se passer des moteurs, car ils n'ont pas suffisamment de portance.

Un commissaire UDC s'interroge sur le projet de pompage de l'eau du lac pour la climatisation.

M. Schneider indique qu'il s'agit du projet GeniLac, qui a pris du retard lors de la pandémie. Il sera implémenté en 2026, et l'aéroport est en train de terminer les travaux de sa centrale.

Discussion interne

Le président propose de passer au vote.

Un commissaire Ve énonce qu'au-delà de la reconnaissance due à M. Schneider, les enjeux sociaux et environnementaux ont été peu abordés. A titre personnel, il a été peu convaincu par la réponse sur le fret, et sur le modèle d'affaires qui attire en particulier les compagnies low cost. Pour ces raisons, les Verts n'accepteront pas ce rapport.

Votes

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13453 :

Oui : 13 (3 S, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 2 (2 Ve)

Abstentions : –

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

Article unique : pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président met aux voix le PL 13453 :

Oui : 13 (3 S, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 2 (2 Ve)

Abstentions : –

Le PL 13453 est accepté.

Catégorie de débat préavisée : II

Date de dépôt : 7 août 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

Notre République peut s'enorgueillir de disposer d'un aéroport situé dans l'immédiate proximité de la ville-centre et des organisations internationales qu'elle héberge.

Ce caractère urbain revêt bien des avantages, mais implique une responsabilité accrue de la direction de l'aéroport et des pouvoirs publics en ce qui concerne les nuisances générées par la plateforme, qu'il s'agisse de bruit ou d'émissions de polluants divers.

La population genevoise a marqué à plusieurs reprises son désir de maintenir sous contrôle ces nuisances, en particulier lorsqu'elle a accepté l'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » en novembre 2019.

Las, la direction et le conseil d'administration de l'aéroport n'ont manifestement pas pris la mesure de cette responsabilité et de ces attentes et continuent à gérer cette institution comme s'il s'agissait d'une entreprise dont l'objectif est de maximiser le profit.

Plusieurs éléments – et plusieurs absences d'éléments – dans le rapport de gestion 2023 mettent en évidence cette incapacité à s'adapter aux attentes de la population et c'est pour cela que la minorité vous invite à le refuser.

Un rapport de gestion qui ne traite (presque) que des résultats économiques

D'un point de vue entrepreneurial, les résultats de l'AIG sont tout à fait satisfaisants. L'entreprise AIG voit son activité croître, ses bénéfices explosent et elle se montre soucieuse de mettre en place les conditions-cadres qui permettront d'accompagner – et même de susciter – la poursuite de cette croissance.

De ce fait, les trois quarts du rapport concernent cette croissance jugée sans réserve comme réjouissante alors que la diminution du fret est considérée

uniquement sous un angle négatif, lors même que chacun sait les effets dévastateurs du fret aérien sur notre environnement et notre climat¹.

Pendant son audition, le directeur général a même affirmé qu'il considérait la saturation actuelle du fret maritime comme un élément positif, susceptible de redynamiser le fret aérien. Il va de soi que toutes les ambitions climatiques que notre canton prétend avoir sont en contradiction complète avec ce type de propos.

Un développement de l'offre long-courrier sans véritable incitation à utiliser des avions de dernière génération

Après avoir essentiellement misé sur le développement de l'aviation low cost, l'AIG souhaite développer ses liaisons avec des destinations lointaines. Le rapport se réjouit que le secteur des long-courriers soit revenu au niveau antérieur au covid. De fait, il l'a même dépassé, puisqu'une compagnie supplémentaire propose désormais un troisième vol quotidien vers New York et qu'Ethiopian Airlines a encore augmenté la fréquence de son vol pour Addis Abeba.

Or, il se trouve que ces vols sont assurés par des appareils plus massifs et donc a priori plus bruyants. Sur ce point, l'AIG affirme faire d'importants efforts pour que les compagnies utilisent des avions de la dernière génération, mais les faits démontrent que ces efforts sont insuffisants car très peu productifs.

En effet, si le taux d'appareils de dernière génération n'augmente que lentement, alors que, le temps passant et la classification étant statique (chaque appareil garde le même classement alors que la technologie progresse), le taux devrait augmenter bien plus fortement si les incitations se révélaient efficaces.

Cela est particulièrement visible avec les long-courriers. En effet, on constate que Delta Airlines a fait le choix de desservir Genève avec un appareil ancien (B767), de catégorie II, alors que la compagnie dispose de 30 A350 de taille analogue, mais de catégorie IV, qu'elle utilise quotidiennement pour desservir Amsterdam, Madrid ou Dublin. Il en va de même avec Air China, mais également avec des compagnies qui utilisent de plus en plus fréquemment des gros avions bruyants (A330 ou B777) pour des vols moyen-courriers, comme Turkish Airlines ou Saudia.

¹ Voir à ce propos l'excellent travail de l'ONG Public Eye : <https://www.publiceye.ch/fr/coin-medias/communiqués-de-presse/detail/en-mode-avion-les-géants-de-la-fast-fashion-zara-et-shein-attisent-la-crise-climatique>

De ce fait, les riverains de l'aéroport doivent supporter quotidiennement entre 10 et 15 décollages et atterrissages de gros-porteurs parmi lesquels seuls deux sont assurés par des appareils de dernière génération (A350 et B787).

Interrogée sur l'échec manifeste des mesures d'incitation à utiliser des gros-porteurs peu bruyants, la direction générale s'est contentée d'évoquer les tensions sur le marché des avions neufs et le manque de marge de manœuvre de l'AIG sur la question. Ce type de réponse est loin d'être convaincante, en particulier lorsque l'on considère les résultats obtenus en la matière par d'autres aéroports, par exemple Schiphol, malgré la résistance acharnée des compagnies aériennes.

Un déni des nuisances liées aux vols de nuit

Les vols de nuit ont des effets désastreux sur la santé des riverains des aéroports et l'AIG, du fait de sa situation en plein cœur de l'agglomération, doit prêter une attention particulière aux nuisances générées par ces vols.

Après avoir écarté d'un revers de main la motion 2918 qui demandait une régulation stricte des vols nocturnes, l'AIG, dans son rapport, semble se satisfaire des mesures mises en place, censément dissuasives pour les compagnies. Dans les faits, alors que le nombre de vols augmente considérablement, la part de vols de nuit reste stable, ce qui signifie en clair une augmentation en proportion du nombre de vols perturbant le sommeil des riverains.

Il faut sans doute se réjouir avec mesure de la décision du TAF de décembre 2023 de permettre à l'AIG de mettre en place sa proposition de quotas pour les décollages après 22h et il est évidemment trop tôt pour mesurer les effets de cette mesure. Mais il faut rappeler que les atterrissages causent également des dommages, et ce sur une aire plus importante, mais soumise à un bruit moins important, et que, en la matière, on recense quotidiennement plusieurs atterrissages après 23h et parfois même 23h30.

Un aéroport low cost pour des compagnies low cost... néfastes pour le climat et le sommeil des riverains

Ces retards sont parfois dus à des impondérables, mais, si l'on considère les compagnies concernées, on constate qu'ils sont le plus souvent les conséquences inéluctables du modèle d'affaire « low cost » promu par l'AIG et les compagnies qu'il a cherché à attirer.

De fait, pour proposer des prix attractifs, ces compagnies doivent maximiser le nombre de rotations quotidiennes et proposer des horaires

matériellement impossibles à tenir. En imposant de façon ferme à ces compagnies de renoncer au dernier retour quotidien à Genève, c'est leur modèle d'affaires qui est atteint, car l'effet sur les prix dissuadera une partie de leur clientèle – celle qui ne voyage que parce que c'est bon marché – de recourir à leurs services.

On comprend donc bien l'intérêt de ces compagnies à voler si tard et à considérer avec dédain les mesures mises en place, on s'étonne en revanche de l'absence totale de fermeté de l'AIG face à ses compagnies.

Rappelons que ce modèle d'affaires, non content de porter atteinte au sommeil des Genevoises et des Genevois, est un contributeur extrêmement important en matière d'émissions de gaz à effet de serre superflues, puisque précisément, il a pour but de faire prendre l'avion à des voyageurs qui n'auraient pas songé à le faire si le coût n'était pas si bas (ou l'auraient fait en train si le déplacement était indispensable).

Des crises sociales à répétitions sur la plateforme aéroportuaire

Qui plus est, la logique du « low cost » ne se cantonne pas aux relations entre les compagnies et leurs clients, mais s'étend trop souvent aux relations entre les employeurs de la plateforme et leur personnel.

En effet, en plus du conflit historique de juin 2023, qui a vu le personnel de l'AIG contraint de se mettre en grève face au manque d'écoute de la direction et qui n'a pu se conclure que lorsque le département est intervenu pour contraindre la direction générale à entamer des négociations, il apparaît que l'aéroport est une zone de haute conflictualité sociale.

De fait, selon les valeurs transmises par les syndicats, entre 20% et 40% des requêtes en conciliation administrative présentées à la Chambre des relations collectives de travail concernent les employeurs de la plateforme aéroportuaire.

Au-delà des scandales relevés par la presse dans l'attribution des marchés publics, il faut déplorer que l'AIG ne parvienne pas à s'assurer que les entreprises concessionnaires aient toutes une attitude d'employeur exemplaire et ne se donne pas les moyens de faire de cet espace un havre de paix du travail.

Interrogé sur ce point, le président s'est contenté d'affirmer que les entreprises en question se devaient de respecter la législation et que l'AIG avertissait l'OCIRT en cas de soupçon de violation, ce qui est sans doute louable, mais très insuffisant au vu des pratiques problématiques de certains employeurs.

Pour conclure, une institution de droit public plus au service du privé que du public...

Genève dispose de plusieurs établissements autonomes chargés d'assurer un service public de qualité, sans recherche particulière de profit.

On peut citer les SIG, dont l'activité, depuis plusieurs décennies, ne consiste pas à vendre un maximum d'énergie ou d'eau, mais à proposer à la population d'optimiser ses consommations.

Dans le même esprit, les HUG ne cherchent pas à multiplier les examens et les interventions, mais sont des acteurs efficaces de notre système de santé et de prévention. Idem pour les TPG, l'IMAD et d'autres institutions analogues.

Dans ce concert, seul l'AIG détonne, puisqu'il ne communique que sur ses résultats économiques, continue de faire la promotion de voyages en avion peu utiles et extrêmement nocifs tout en amplifiant les modestes résultats environnementaux obtenus. Tout cela est bien loin de l'attitude escomptée suite à la votation de novembre 2019 qui aurait dû conduire l'AIG à devenir un acteur de la mobilité du canton, à la fois au service des voyageurs qui ne peuvent se passer de l'avion, mais également au service de la population qui ne peut vivre aux abords d'un aéroport qui ne fait rien, bien au contraire, pour limiter le nombre de vols quotidiens.

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à refuser ce rapport de gestion.