



Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 16 avril 2025

Projet de loi

approuvant le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2024

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 964a du code des obligations, du 30 mars 1911;
vu les rapports annuels de gestion et de durabilité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2024;
vu les décisions du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 11 mars 2024,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2024 est approuvé.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Introduction

L'Aéroport international de Genève (ci-après : AIG) est un établissement public autonome notamment régi par la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 (LAIG; rs/GE H 3 25), et son règlement d'application, du 13 décembre 1993 (RAIG; rs/GE H 3 25.01).

L'AIG opère conformément à la concession fédérale pour l'exploitation de l'Aéroport international de Genève du 31 mai 2001, à la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) qui le concerne, adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018, et à la convention d'objectifs conclue avec la République et canton de Genève pour la période 2019-2024 (la nouvelle convention d'objectifs conclue pour la période 2024-2029 ayant fait l'objet d'un recours formé par deux associations et un propriétaire riverain de l'aéroport, actuellement pendant devant la chambre administrative de la Cour de justice).

Par ailleurs et en application des articles 964a et suivants du code des obligations (CO), entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2022, et de l'ordonnance fédérale relative au rapport sur les questions climatiques, du 23 novembre 2022 (RS 221.434), l'AIG est tenu de rédiger un rapport qui rende compte des questions environnementales, et notamment des objectifs en matière de CO₂, des questions sociales, des questions de personnel, du respect des droits de l'homme et de la lutte contre la corruption.

Ce rapport, intitulé « rapport de durabilité » et disponible sur Internet, est intégré au présent rapport de gestion (cf. annexe 2).

2. Contexte et faits marquants

En 2024, l'AIG a accueilli 17 796 333 passagers, soit 8% de plus qu'en 2023 (16 482 713 passagers). Cette fréquentation reste légèrement (-0,7%) en-deçà de l'année record avant pandémie de 2019. Pour rappel l'AIG avait alors accueilli 17 926 625 passagers.

Avec 179 107 mouvements, le total du trafic (lignes, charters, aviation commerciale et non commerciale) s'inscrit en progression de 3,6% par rapport à 2023. Mais le nombre total de décollages et atterrissages reste inférieur de 3,7% par rapport au niveau de 2019 (186 043 mouvements).

En 2024, l'AIG a enregistré un bénéfice historique de 110,4 millions de francs avant rétrocession à l'Etat et de 55,2 millions de francs après rétrocession. Pour rappel, conformément à la convention d'objectifs, l'AIG

réroccède à l'Etat 50% de son bénéfice. Grâce aux bénéfices des 3 dernières années, l'établissement poursuit activement sa stratégie de désendettement. La dette nette est passée à 482 millions de francs à fin 2024.

Cette activité retrouvée bénéficie aux quelque 200 entreprises opérant sur la plateforme aéroportuaire et, en particulier, aux acteurs économiques de la région en lien avec le transport aérien, le commerce international, le tourisme et les activités de congrès.

3. Chiffres clés

Pour l'AIG, les chiffres clés de l'année 2024 sont les suivants :

- 533,7 millions de francs de chiffre d'affaires (489,6 millions en 2023);
- 55,2 millions de francs de bénéfice après rétrocession à l'Etat (44,3 millions de francs en 2023);
- 90,1 millions de francs d'investissements réalisés (68,3 millions de francs en 2023);
- 146 destinations desservies (148 en 2023);
- 17,796 millions de passagers (16,482 millions en 2023);
- 92 615 tonnes de fret (66 480 tonnes en 2023);
- 1 006,1 employés (équivalent temps plein) (980,73 en 2023);
- 4 021 accueils protocolaires (4 083 en 2023).

4. Activités aéronautiques et non aéronautiques

Les activités 2024 de l'AIG sont détaillées à l'annexe 1.

Durant cette année et en résumé, l'AIG a accueilli, 17,796 millions de passagers, soit une hausse de 8% par rapport à 2023. Dans le même temps, le total des atterrissages et des décollages a augmenté de 3,6% par rapport à 2023 pour atteindre 179 107 mouvements. Le nombre total de décollages et atterrissages reste inférieur de 3,7% par rapport au niveau de 2019 (186 043).

En 2024, l'AIG a relié 146 destinations contre 148 un an plus tôt.

Sur les liaisons excédant 5 heures de vol, l'offre s'est élargie avec l'arrivée de Gulf Air reliant Genève à Bahreïn pour la saison d'été. A noter également que la ligne Genève-Pékin (Air China) a presque doublé son trafic avec des fréquences étoffées. Cette croissance et le soutien de la politique tarifaire incitative de l'AIG ont permis à la compagnie aérienne d'introduire un avion de dernière génération (A 350-900).

En 2024, la part de trafic passagers de et vers une destination extra-européenne en vol direct (25 au total) s'inscrit à 13% (13,1% en 2023 et 10,9% en 2022).

La compagnie easyJet reste la première compagnie à Genève en 2024, avec une part de marché de 46,9%. De son côté, SWISS occupe 12,4% du marché. La troisième place est détenue par la compagnie British Airways, avec 4,5%, devant Air France (3,2%) et Iberia (2,9%).

L'aviation d'affaires conserve un rôle important en raison de son poids économique et des services qu'elle offre aux besoins et aux attentes de sa clientèle. En 2024, elle représente quasi un quart des mouvements d'avion (24%). Dans le détail, il a été enregistré 29 518 mouvements pour l'aviation d'affaires commerciale (-2,1% par rapport à 2023) et 13 575 mouvements pour le trafic non commercial (-7,9% par rapport à 2023).

L'année 2024 met en évidence une forte reprise du fret aérien. Malgré une conjoncture économique impactée par les tensions géopolitiques en plusieurs points du monde, le tonnage annuel de fret traité à Genève a été de 92 615 tonnes, en progression de 39,3% par rapport à 2023. Ce volume de fret est le deuxième plus haut résultat de l'histoire de l'AIG.

5. Porte d'entrée de la Genève internationale

2024 a été une année intense pour les activités du Service du protocole, quasi équivalente à l'année précédente. Au total, ledit service a réalisé 4 021 accueils protocolaires (contre 4 083 en 2023) dont 63 accueils de chefs d'Etat et 21 accueil de premiers ministres.

Traditionnellement, les rendez-vous qui ont engendré le plus d'accueils protocolaires ont été les assemblées générales de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) en mai et juin. Autre élément marquant de l'année, les 2 conférences de l'Union interparlementaire (UIP), dont le siège est à Genève depuis 1921, qui ont été organisées en mars et octobre 2024.

6. Finances

Sur le plan financier, l'AIG a réalisé en 2024, un bénéfice de 110,4 millions de francs avant rétrocession à l'Etat et de 55,2 millions de francs après rétrocession. Ce niveau de bénéfice jamais atteint jusqu'ici, témoigne du dynamisme de l'activité et du sérieux avec lequel l'AIG poursuit son processus d'assainissement financier suite à la crise sanitaire.

Les revenus, portés par la croissance du trafic passagers et les adaptations de redevances, ont progressé de 9% par rapport à 2023, pour atteindre 533,7 millions de francs. Pour mémoire, les revenus d'avant-crise, en 2019, totalisaient 493,9 millions de francs.

Les revenus aéronautiques ont augmenté de 10,7% par rapport à 2023, pour atteindre 343,8 millions de francs. Les recettes non aéronautiques (commerces, parkings, loyers, etc.) ont augmenté de 6,1% à 189,9 millions de francs. La part des recettes aéronautiques dans le total des produits de l'AIG progresse légèrement par rapport à 2023. Elle représente 64,4% à fin 2024 (63,4% en 2023).

Sous l'effet de la maîtrise stricte des coûts d'exploitation, de l'amélioration de l'efficacité et du dynamisme des activités et d'arbitrages rigoureux dans les dépenses, l'AIG améliore sa profitabilité. La marge sur résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et amortissements (EBITDA) s'établit à près de 40% : +39,6% en 2024 contre +38,6% en 2023.

Le cash-flow d'investissement s'élève à 90,1 millions de francs en 2024, un niveau en progression par rapport à 2023 avec notamment la construction du nouveau système de tri des bagages.

Grâce aux bénéfices, après rétrocession à l'Etat, enregistrés en 2022, 2023 et 2024, l'AIG poursuit rigoureusement son processus de désendettement et confirme la pertinence de la stratégie de sortie de crise sanitaire validée par le Conseil d'administration.

La dette nette est passée de 685 millions de francs en 2022 à 482 millions de francs à fin 2024. Avec un ratio d'endettement de 2,3% à fin 2024, l'AIG est parfaitement aligné sur le cap fixé. Les conditions favorables sont réunies pour permettre à l'entreprise de déployer sereinement son plan d'investissement qui permettra d'adapter les infrastructures à l'horizon 2040.

7. Ressources humaines

Sur le plan des ressources humaines, l'AIG compte, hors apprenties et apprentis et stagiaires, au 31 décembre 2024, 1 006,1 équivalent temps plein (ETP) contre 980,7 ETP au 31 décembre 2023. L'AIG compte 1066 collaboratrices et collaborateurs au 31 décembre 2024.

Un nouveau règlement sur la détermination des augmentations salariales annuelles a été adopté le 17 septembre 2024 par le conseil d'administration. Cette étape marque l'aboutissement positif de la médiation mise en place suite à l'accord convenu au terme de la grève du 30 juin 2023. Il est le fruit de nombreuses séances de discussion organisées durant les 12 derniers mois entre la direction générale et les partenaires sociaux.

Ce processus de médiation a permis de convenir d'une nouvelle approche pour la détermination des augmentations salariales. Désormais, chaque année, les parties se rencontrent en automne en vue de négocier les montants accordés en augmentation de salaires pour l'année suivante.

Cette étape a permis de renouer le dialogue social.

Le nouveau règlement a été appliqué pour la première fois avec succès dans le cadre de la détermination des augmentations salariales pour l'année 2025.

8. Responsabilité sociale et environnementale

Sur les plans de la responsabilité sociale, environnementale et économique de l'entreprise, ces 3 piliers du développement durable ont continué à soutenir les décisions et actions de l'AIG. Celui-ci poursuit ses objectifs stratégiques dans le cadre du PSIA et en tenant compte de la convention d'objectifs mentionnée au point 1 supra.

Une étape cruciale a été passée, avec l'élaboration de sa stratégie de réduction des gaz à effet de serre (GES), l'AIG ayant pour objectif d'atteindre le Net Zéro d'ici 2037 pour ses propres activités. Par ailleurs, il contribuera activement, aux côtés de l'industrie de l'aviation, au Net Zéro d'ici 2050 pour toute la chaîne d'activités.

En matière de bruit, l'empreinte sonore 2024 de l'AIG n'est pas encore connue. Concernant l'empreinte sonore 2023, associée au trafic aérien, elle est à nouveau comparable avec celle observée avant la crise du COVID-19. L'impact sonore en journée ainsi que la première heure de la nuit poursuivent une tendance à la baisse. En revanche, les immissions sonores pour la deuxième heure de la nuit ont augmenté par rapport à 2019.

Globalement, l'extension de l'empreinte sonore 2023 respecte le cadre de référence de la fiche PSIA de l'AIG. Cette amélioration de l'impact sonore est le résultat des efforts visant à réduire le trafic après 22 h, notamment le nombre de décollages en retard.

La phase test du nouveau système de quotas bruit a été déployée sur toute l'année 2024. Ce processus, entré officiellement en vigueur le 1^{er} janvier 2025, incite les compagnies aériennes à réduire leurs décollages en retard après 22 h via des redevances fortement dissuasives en cas de dépassement de leurs quotas de bruit. L'efficacité de ce nouveau système a été prouvée dans la phase de test : de nombreuses compagnies ont ajusté leurs horaires entre 20 h et 22 h et modifié leurs plans de vols; résultat : l'AIG enregistre une baisse de 36,2% des décollages après 22 h par rapport à 2023.

Malgré le succès de cette action sur les décollages après 22 h, le nombre de mouvements entre 22 h et 6 h du matin, toutes catégories confondues y compris vols sanitaires, a été de 9 879 en 2024 contre 9 618 en 2023, soit une progression en mouvements de 2,7%.

Dans le détail, ces 9 879 mouvements sont constitués de 1 167 décollages et 8 712 atterrissages. Heure par heure, 6 176 mouvements ont été enregistrés entre 22 h 00 et 22 h 59, 3 422 entre 23 h 00 et 23 h 59, le solde (281 mouvements) entre 0 h 00 et 5 h59.

La proportion de mouvements nocturnes par rapport à l'ensemble des mouvements continue cependant de diminuer : 5,5% en 2024 contre 5,6% des vols en 2023 et 5,7% en 2022.

Conscient de sa proximité avec la ville et ses riverains, l'AIG conduit depuis de nombreuses années un programme d'insonorisation des bâtiments à proximité de l'aéroport. 112 logements ont été insonorisés en 2024 pour 2,3 millions de francs, contre 26 logements pour 2,1 millions de francs en 2023. Au total, 4 326 logements ont ainsi été insonorisés depuis 2004 pour un montant de 63,13 millions de francs.

Le fonds environnement qui vise l'insonorisation des bâtiments est financé par les redevances prélevées auprès des compagnies aériennes. Ces redevances, modulées en fonction de la classe de bruit de chaque appareil, sont perçues à chaque atterrissage. Une redevance supplémentaire pour les décollages après 22 h est également appliquée. Le fonds ayant été bien doté et peu utilisé pendant la pandémie, la perception de la redevance bruit avait été suspendue entre 2021 et 2023. Elle a repris le 1^{er} janvier 2024.

Depuis plusieurs années, par des mesures financières incitatives, l'AIG encourage les compagnies aériennes à privilégier des avions de dernière génération qui contribuent à réduire les émissions sonores. Les avions de classe 5 (les moins bruyants et moins gourmands en kérosène) représentent, en 2024, 31,9% des mouvements d'avions de ligne et charters (32,5% en 2023). En revanche, en nombre absolu de mouvements, il y a eu 43 322 mouvements opérés par des avions de dernière génération en 2024 contre 41 625 mouvements en 2023. Cette part d'avions de dernière génération est en hausse de 208,1% depuis 2017.

Les négociations menées avec les compagnies aériennes en 2024 ont permis d'aboutir à un accord qui a vu la redevance par passager augmenter de 20 centimes à partir du 1^{er} janvier 2025, pour la période 2025-2027 (dont 15 centimes pour l'assistance aux personnes à mobilité réduite).

L'introduction d'une nouvelle redevance pour indemnisation des riverains, de 60 centimes par passager, a également été acceptée par les compagnies. Les montants collectés visent à couvrir les éventuelles indemnités que l'AIG serait appelé à payer aux riverains concernés.

En 2024, l'AIG a vu son engagement en faveur de la décarbonation reconnu en recevant le niveau 4+ (Transition) du programme ACA (*Airport Carbon Accreditation*) développé par ACI EUROPE (*Airport Council International*). Il s'agit du deuxième plus haut niveau de certification après l'ACA 5 qui est réservé aux aéroports déjà neutres en carbone (scopes 1 et 2 sous contrôle direct de l'aéroport).

Toujours dans le domaine des labels, l'AIG a été réévalué par l'agence de notation EcoVadis sur ses pratiques en matière de gouvernance, ainsi que d'impact social et environnemental, et a obtenu la médaille d'argent. Il se trouve ainsi dans le top 15% des entreprises évaluées par EcoVadis pour ses performances environnementales, sociales et de gouvernance (ESG).

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

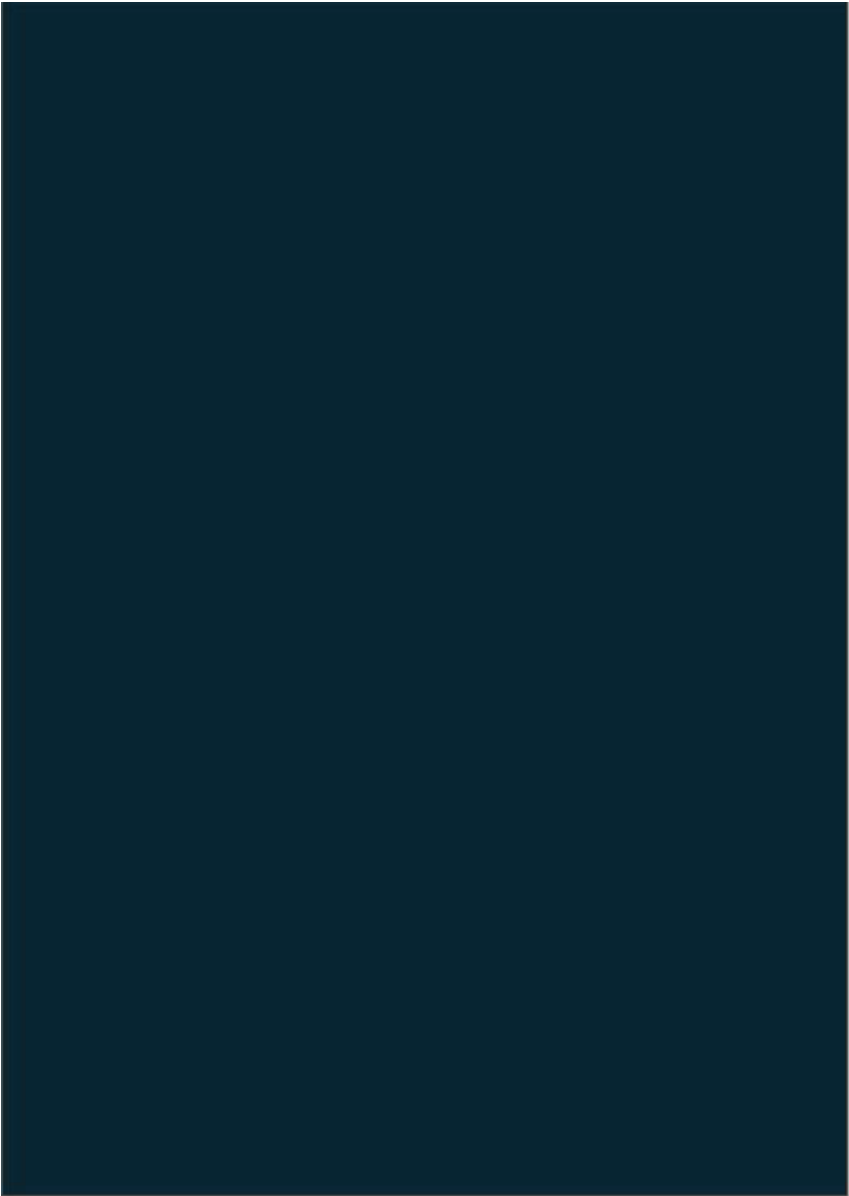
- 1) Rapport annuel 2024 de l'AIG
- 2) Rapport de durabilité pour l'année 2024 de l'AIG

*ANNEXE 1*RAPPORT
ANNUEL

2024

ANNEXE 1

GENÈVE
AÉROPORT





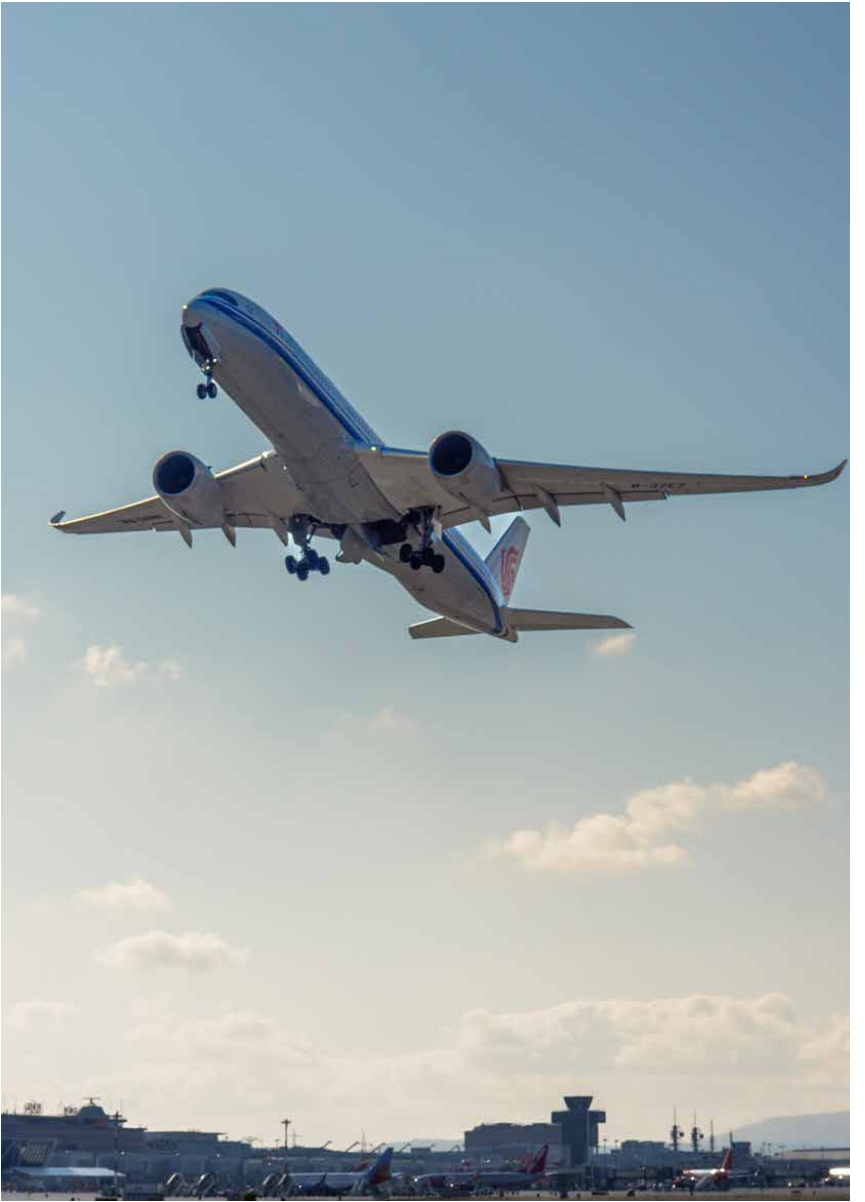
GENEVE
AÉROPORT



R A P P O R T A N N U E L

Sommaire

<i>Les chiffres clés</i>	p05
<i>Editorial de Gilles Rufenacht, Directeur général</i>	p08
<i>Editorial de Christian Lüscher, Président du Conseil d'administration</i>	p09
<i>Membres du Conseil d'administration</i>	p10
<i>Gouvernance</i>	p12
<i>Membres de la direction</i>	p14
01 Solidité financière retrouvée	p16
02 Le niveau de passagers de 2019 retrouvé, avec moins de vols	p24
03 Dynamisme des activités commerciales	p40
04 Centre de tri-bagages déjà opérationnel	p44
05 Un projet phare nommé AOS	p50
06 Limiter notre empreinte sur l'environnement	p54
07 Dialogue et engagement des collaboratrices et collaborateurs	p60
08 Une ouverture sur le monde	p64
09 Conseil d'administration : Rapport d'activité 2024	p68



2 0 2 4

Les chiffres clés

110,4millions CHF de bénéfice
avant rétrocession**90,1**millions CHF
d'investissements**31,85 %**Mouvements des avions les
moins bruyants**146**

destinations

**17'796'333**

passagers

5,52 %Taux de vols entre 22 heures
et 6 heures du matin**533,7**millions CHF de
chiffre d'affaires**92'615**

tonnes de fret

**55**

compagnies aériennes de ligne

1006,1

employés*

* Equivalent plein
temps, hors apprentis





ÉDITORIAL



Gilles Rufenacht
Directeur général

Une année particulière vient de s'écouler pour Genève Aéroport qui enregistre un bénéfice solide, avec un retour à une fréquentation de passagers d'avant-Covid. Nous pouvons désormais tourner la page de cette crise sanitaire et aller de l'avant. Grâce aux efforts réalisés par toutes et tous pour diminuer la dette, l'entreprise est désormais prête à investir sereinement. Genève Aéroport va ainsi pouvoir accélérer les projets de transformation et de rénovation, particulièrement au niveau de ses infrastructures devenues vieillissantes au fil du temps.

La modernisation de notre plateforme, dont une partie date de 1948, est aussi une formidable opportunité de nous réinventer et de poser des objectifs ambitieux pour réduire notre impact environnemental et limiter le bruit et les nuisances pour nos riverains.

Des succès malgré des vents contraires

2024 est une année au cours de laquelle les conditions externes dans lesquelles nous opérons sont devenues plus complexes: une situation géopolitique tendue, une pression plus forte de la société civile sur le transport aérien, un manque de personnel qualifié et un réseau aérien européen sérieusement congestionné.

Malgré tout, nous pouvons nous réjouir et saluer plusieurs succès à notre échelle.

Nous avons réduit drastiquement les décollages en retard, avons maintenu un taux élevé d'avions de dernière génération, avons testé avec succès le nouveau système de quotas de retard et renégocié à satisfaction les redevances pour l'exercice 2025-2027, pour n'en citer que quelques-uns.

Vision 2040 et CAP2030

La vision 2040 adoptée par le Conseil d'administration est claire et trace la voie. Genève Aéroport va devenir un centre de mobilité intégrant tous les modes de transport. Le projet CAP2030 et sa plateforme multimodale constituent un jalon essentiel dans la mise en œuvre de cette vision.

S'agissant de CAP2030, même si un recours est encore pendant, nous avons commencé à dévoiler le projet au grand public qui s'est montré particulièrement enthousiaste. Ce programme ambitieux améliorera nettement l'expérience de nos passagers.

Destinations long-courriers et aviation d'affaires

Bahrein, Oslo, Copenhague, Tromsø et Rovaniemi ont enrichi notre réseau au départ de Genève en 2024. Elargir l'offre directe vers des destinations intercontinentales, notamment en Amérique du Nord ou en Asie du Sud-Est, reste un défi permanent pour Genève Aéroport.

Quant à l'aviation d'affaires, elle représente en 2024 un quart des mouvements à Genève Aéroport, ce qui nous place parmi les trois leaders européens dans ce domaine. Au-delà d'être essentielle pour notre économie, cette activité opère avec des modèles d'aéronefs plus petits et plus aptes à intégrer les nouvelles technologies. Nous gardons un œil très attentif sur cette évolution en marche.

L'humain au cœur de l'entreprise

Reprendre les commandes d'une institution qui est au centre de l'attention de l'économie, des organisations internationales, des riverains, du monde politique cantonal, fédéral et français, et bien entendu de ses presque 18 millions de passagers annuels, est une grande responsabilité.

J'ai consacré mes premières semaines passées à Genève Aéroport à la découverte de toutes les activités et métiers qui coexistent sur la plateforme. Cette période d'immersion m'a offert une occasion unique d'aller à la rencontre de celles et ceux qui font l'aéroport. A leurs côtés, j'ai pu vivre intensément la passion des équipes qui anime l'ensemble du personnel œuvrant sur notre plateforme. C'est une force pour l'entreprise. Genève Aéroport est riche de ce capital humain et peut s'appuyer sur cet enthousiasme pour engager sa modernisation et construire un futur dans lequel chacun et chacune est essentiel.

ÉDITORIAL



Christian Lüscher
Président du Conseil
d'administration

2024 aura été une année de changement partiel des équipes à la tête de Genève Aéroport, mais aussi une année de continuité dans les résultats et la stratégie.

S'agissant des résultats, Genève Aéroport a connu le plus important bénéfice de son histoire, ce qui montre à quel point il constitue un outil stratégique essentiel pour la Genève internationale, économique et touristique. L'État y trouve évidemment son compte puisque Genève Aéroport verse 50 % - soit en 2024 plus de 55 millions de francs - de son bénéfice à son propriétaire, le solde étant affecté à son désendettement, gage de santé financière et de sa capacité d'investir pour les échéances à venir.

Par ailleurs, la page de la crise COVID de 2020 se tourne, le nombre de passagers étant presque équivalent à celui connu en 2019, mais avec moins de mouvements, ce qui est réjouissant et constitue l'un des objectifs pour l'avenir.

Evoquons justement les buts que l'aéroport doit atteindre en accord avec le Conseil d'État ! En 2024, la nouvelle Convention d'objectifs entre l'Etat de Genève et l'AIG (Aéroport international de Genève) a été signée. Elle définit les attentes consensuelles des parties pour les années 2024 à 2029. Selon cette Convention, Genève Aéroport doit veiller à remplir sa fonction de structure critique nationale tout en tenant compte des aspects environnementaux tels que la diminution des nuisances sonores et de pollution créées par l'aviation.

Dans ce contexte, il faut saluer les efforts entrepris en vue de la diminution drastique des vols après 22 heures au départ de Genève, grâce à des redevances incitatives fortes mais acceptées par les compagnies aériennes, et la volonté d'encourager lesdites compagnies à utiliser autant que possible des avions de dernière génération.

2024 aura aussi marqué le retour à la paix du travail après une très courte grève -de quelques heures dans une histoire longue de 100 ans ! - grâce à une médiation sagement préconisée par le Conseil d'État et à laquelle les partenaires se sont livrés de bonne foi et dans un esprit constructif.

Dans le domaine de "l'expérience client", il faut bien reconnaître que beaucoup reste à faire, en gardant à l'esprit que l'infrastructure actuelle, vieille de 60 ans, a été construite pour accueillir 5 millions de passagers alors qu'elle en reçoit aujourd'hui presque 18 millions.

Réduire les nuisances pour les riverains et être à leur écoute, en même temps opérer un outil stratégique pour Genève et pour la Suisse et donner satisfaction aux utilisateurs, c'est le défi quotidien que tentent de relever les équipes de l'aéroport, avec une passion et un enthousiasme qui m'ont frappé dès mon arrivée.

Le changement, c'est celui qu'amène un nouveau Directeur général, Gilles Rufenacht, rompu aux principes de l'hôtellerie qu'il a pu éprouver dans le domaine des cliniques privées durant près de 25 ans et qui, sans vouloir révolutionner l'opérationnel, est mobilisé nuit et jour dans la volonté d'offrir une meilleure expérience à nos clients, tant au niveau aérien que commercial. Je me réjouis de pouvoir décrire les premiers résultats dans l'éditorial du Rapport annuel 2025 !

Gilles Rufenacht est soutenu dans cette tâche par un Conseil d'administration lui aussi fortement renouvelé, et je tiens à remercier ici chaque membre dont j'ai pu m'assurer qu'il avait à l'esprit le seul intérêt de l'aéroport dans l'exercice de son mandat.

Enfin, c'est un plaisir de collaborer avec notre "ministre de tutelle", Nathalie Fontanet, pour qui l'autonomie n'est pas un vain mot et dont le soutien et l'écoute nous sont précieux.

En un mot comme en cent, c'est un président heureux qui signe cet avant-propos au Rapport annuel 2024 et qui s'engage, avec son Conseil d'administration, à continuer d'œuvrer pour le bien de l'aéroport, de son actionnaire et de la population genevoise, tout en étant particulièrement attentif aux enjeux environnementaux et à la satisfaction de ses usagers.



Membres du Conseil d'administration

**Président du Conseil
d'administration**
■ M. Christian Lüscher

**Membres désignés par le
Grand Conseil**
■ Mme Céline Amaudruz (UDC)
■ M. Denis Chiaradonna (S)
■ M. Lulzim Jahiu (MCG)
■ Mme Caroline Monod (Ve)
■ M. Patrick Schmied (LC)
■ M. Philippe Schwarm (PLR)
■ Mme Rebecca Stevens Alder (LJS)

**Membres désignés par le
Conseil d'État**
■ Mme Corinne Momal-Vanian
■ Mme Birgit Sambeth
■ Mme Virginie van Doorn
■ M. Stanislas Zuin



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

- M. Willy Cretegy
- M. Bernard Taschini

Membre du Conseil administratif du Grand-Saconnex

- M. Laurent Jimaja

Membre du Conseil administratif de Meyrin

- M. Laurent Tremblet

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

- Mme Marie De Freminville
- M. David Pignolet

Membre désignée par le Conseil d'État, sur proposition des présidents des Conseils généraux des départements français limitrophes

- Mme Aurélie Charillon

Membres élus par le personnel de l'établissement

- Mme Cécile Baptiste-David
- M. Thierry Mellina-Bares
- M. Nicolas Vuille

Représentante désignée par le Conseil d'État avec voix consultative

- Mme Emanuela Dose Sarfatis

Nouvelle Convention d'objectifs

Le 1^{er} juillet 2024, la République et canton de Genève et l'Aéroport international de Genève (AIG)* ont conclu une Convention d'objectifs pour la période 2024 à 2029. Cet accord fixe les jalons essentiels de l'exploitation et du développement maîtrisé de la plateforme aéroportuaire, y compris son accessibilité terrestre et sa politique de mobilité. S'agissant de la dimension environnementale des activités aéroportuaires, les signataires de la convention ont souhaité maintenir l'absence de mouvements entre 5h et 6h et leur limitation après 22h, ainsi que les incitations financières favorisant les avions de dernière génération, moins bruyants. Afin de maintenir la compétitivité de l'aéroport, les parties se sont mises d'accord concernant la performance opérationnelle et l'efficacité financière de l'AIG. Enfin, la part du bénéfice de l'aéroport devant être rétrocédée à l'État est maintenue à 50%.

Quelques semaines plus tôt, le 30 avril 2024, le Conseil d'administration de Genève Aéroport a défini sa stratégie et son plan d'affaires à moyen et à long termes (de 2024 à 2030). Ceux-ci devront être approuvés par le Conseil d'État, puis transmis sous forme de rapport au Grand Conseil, qui se prononcera par voie de résolution (art. 18

al. 1 à 3 de la Loi sur l'Aéroport international de Genève - LAIG).

Nouveau Directeur général

Désigné le 16 novembre 2023 par le Conseil d'administration, M. Gilles Rufenacht, arrivé le 2 août 2024 au sein de l'entreprise, a officiellement pris ses fonctions de Directeur général le 1^{er} octobre 2024. Il a succédé à André Schneider, Directeur général depuis 2016, qui a pris sa retraite à 65 ans.

En l'honneur de son départ, en présence de quelque 300 invités, collègues, partenaires de la plateforme, professionnels du monde aérien et responsables politiques et économiques, une fête - dont le contenu était une surprise pour la majorité des participants - a eu lieu le 19 septembre dans le cadre exceptionnel de l'amortisseur de bruit, dans la partie ouest du tarmac.

Dès les premiers jours de sa prise de fonction, M. Gilles Rufenacht a partagé avec la direction générale et les collaborateurs sa volonté de renforcer le lien de confiance avec l'ensemble du personnel, de privilégier l'expérience passagers et de donner une place forte à l'innovation au sein de la plateforme.



Cérémonie de départ de M. André Schneider dans le cadre exceptionnel de l'amortisseur de bruit.

*Dans ce rapport, sauf pour les éléments en relation avec le Conseil d'État et références législatives, il est utilisé le nom Genève Aéroport de préférence à Aéroport international de Genève (AIG)

GOUVERNANCE





Directeur général

Gilles Rufenacht



**Directrice commercial
et développement**

Kristina Mees



Directeur des opérations

Giovanni Russo



Directeur des infrastructures

Philippe Moraga



**Directrice des ressources
humaines**

Susanna Swann



Directrice des finances

Aline Vaglio



Directeur des technologies

Massimo Gentile

Membres de la direction de Genève Aéroport



Sont associées :

Secrétaire générale et responsable
des affaires juridiques
Christine Widmann

Cheffe du Service environnement
et développement durable
Nathalie Rossier-Iten

Cheffe du Service communication
& porte-parole
Sandy Bouchat





En 2024, Genève Aéroport enregistre un bénéfice, avant rétrocession à l'État de Genève de 110,4 millions de francs, et de 55,2 millions de francs après rétrocession.

Ce résultat n'a jamais été atteint jusqu'ici. Il témoigne du dynamisme de l'activité, de la pertinence des choix de gestion opérés ces dernières années et du sérieux avec lequel Genève Aéroport poursuit son processus d'assainissement financier suite à la crise sanitaire.

Avec 17,8 millions de passagers enregistrés en 2024, Genève Aéroport renoue presque avec le niveau de trafic de 2019 (17,9 millions en 2019), et confirme les prévisions retenues pour l'élaboration de la stratégie de sortie de crise. Le désendettement se confirme et même s'accélère, la marge sur EBITDA progresse, témoignant ainsi des efforts engagés par l'entreprise pour améliorer son efficacité. L'entreprise peut maintenant entrer avec confiance dans l'exercice 2025 et se tourner résolument et sereinement vers l'avenir avec des projets d'envergure.

EBITDA 2024 en hausse

La marge sur résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et amortissements (EBITDA) s'établit à près de 40 % : +39,6 % en 2024 contre +38,6 % en 2023. Sous l'effet de l'augmentation du trafic passagers, du dynamisme des activités commerciales non aéronautiques également, de la maîtrise exigeante des charges d'exploitation, de l'amélioration continue de la performance opérationnelle, des processus d'arbitrage rigoureux opérés dans l'allocation des dépenses, Genève Aéroport réussit à améliorer sa rentabilité. Les adaptations tarifaires opérées en 2024 contribuent également, mais dans une moindre mesure cette année, à la progression de la marge.

Une fréquentation des passagers qui stimule les revenus

Le nombre de passagers augmente de +8 % par rapport à l'exercice précédent (16,5 millions en 2023). Cette fréquentation stimule les revenus de l'entreprise qui progressent de +9 % par rapport à 2023. Les revenus atteignent 533,7 millions de francs (489,6 millions de francs en 2023). Pour mémoire, le chiffre d'affaires d'avant-crise, à fin 2019, s'élevait à 493,9 millions de francs.

Les revenus aéronautiques augmentent de +10,7 %

par rapport à 2023 pour atteindre 343,8 millions de francs. Ils évoluent proportionnellement au trafic. A un effet volume important vient s'ajouter un effet prix lié à la réintroduction du prélèvement de la redevance bruit jour, après trois années de suspension. L'augmentation, à partir d'août 2024, de la redevance pour l'utilisation du nouveau système de tri des bagages contribue également à cet effet prix.

La part des recettes aéronautiques dans le total des produits de Genève Aéroport progresse légèrement par rapport à 2023. Elle représente 64,4 % à fin 2024 (63,4 % en 2023).

Les revenus non aéronautiques (35,6 % du total des recettes) augmentent de +6,1 % à 189,9 millions de francs. Les activités commerciales sont particulièrement dynamiques, même s'il n'y a pas eu de changement profond dans les concepts offerts aux passagers. La progression des revenus des commerces, notamment celles du duty free et de la restauration, est parfaitement corrélée à l'évolution du trafic (+8,3 %).

Des charges d'exploitation toujours très surveillées

Les dépenses de fonctionnement s'élèvent à 165,6 millions de francs en 2024, et progressent moins vite que les recettes (+7,1 % par rapport à 2023). Les effets de l'inflation restent contenus. Le maintien en exploitation de l'ancien tri des bagages en parallèle de la montée en puissance du nouveau système entraîne des surcoûts non récurrents en 2024. La mise en service complète de cette nouvelle installation aura lieu en 2025.

Les charges de personnel augmentent de 10,9 millions de francs pour atteindre 157 millions de francs (+7,5 % par rapport à 2023). Cette évolution s'explique par les augmentations d'effectifs, les annuités accordées, l'indexation des salaires et une prime exceptionnelle octroyée à tous les employés suite aux négociations salariales ayant eu lieu en fin d'année.

Investissements

Le cash-flow d'investissement s'élève à 90,1 millions de francs en 2024, un niveau en progression par rapport à 2023 avec notamment la construction du nouveau système de tri des bagages.

Stratégie de désendettement volontariste

Grâce aux bons résultats enregistrés en 2022, 2023 et 2024, Genève Aéroport poursuit rigoureusement son processus de désendettement et confirme la pertinence de la stratégie de sortie de crise sanitaire validée par le Conseil d'administration.

Cette stratégie volontariste a pour but de préparer l'aéroport à une phase d'investissement qui procédera à une modernisation de son infrastructure, notamment au remplacement du terminal principal (projet CAP2030).

La dette nette est passée de 685 millions de francs en 2022 à 482 millions de francs à fin 2024.

Avec un ratio d'endettement de 2,3x à fin 2024, Genève Aéroport est parfaitement aligné sur le cap fixé. Le ratio d'endettement cible (dette nette/EBITDA) de 2x devrait être atteint plus rapidement que prévu. Les conditions favorables sont donc désormais réunies

pour permettre à l'entreprise de déployer sereinement son plan d'investissement.

Succès des négociations tarifaires avec les compagnies aériennes

Les négociations menées avec les compagnies aériennes en 2024 ont permis d'aboutir à un accord qui verra la taxe passager augmenter de 20 centimes par passager à partir du 1^{er} janvier 2025 pour la période 2025-2027.

L'introduction d'une nouvelle redevance pour indemnisation des riverains, de 60 centimes par passager, a également été acceptée par les compagnies. Les montants collectés visent à couvrir les éventuelles indemnités que l'aéroport serait appelé à payer à des riverains en raison des nuisances qu'ils pourraient subir du fait de l'exploitation de l'aéroport. Une provision a été constituée progressivement dans les comptes de Genève Aéroport depuis 2011.



Bilan au 31 décembre

	2024	2023
ACTIFS		
Immobilisations corporelles	1'232'127	1'235'237
Immobilisations incorporelles	35'382	33'547
Placements à long terme	60'000	-
Total des actifs non courants	1'327'509	1'268'784
Stocks	7'087	6'728
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	7'704	6'327
Débiteurs clients	61'194	67'123
Disponibilités	84'419	48'494
Total des actifs courants	160'404	128'672
Total des actifs	1'487'913	1'397'456
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		
CAPITAUX PROPRES		
Réserves	251'342	214'815
Résultat de l'exercice	55'202	44'280
Total des capitaux propres	306'544	259'095
PASSIFS		
Fonds environnement	18'153	14'769
Emprunts et autres dettes non courants	625'884	626'238
Provisions non courantes	83'495	82'107
Engagements de prévoyance et autres avantages à long terme	301'795	283'254
Instruments financiers dérivés non courants	-	-
Autres passifs non courants	13'145	12'032
Total des passifs non courants	1'042'472	1'018'400
Emprunts et autres dettes courants	532	529
Instruments financiers dérivés courants	-	507
Rétrocession due à l'État	55'202	44'281
Comptes de régularisation passifs	48'484	45'886
Fournisseurs	34'679	28'758
Total des passifs courants	138'897	119'961
Total des passifs	1'181'369	1'138'361
Total des passifs et des capitaux propres	1'487'913	1'397'456

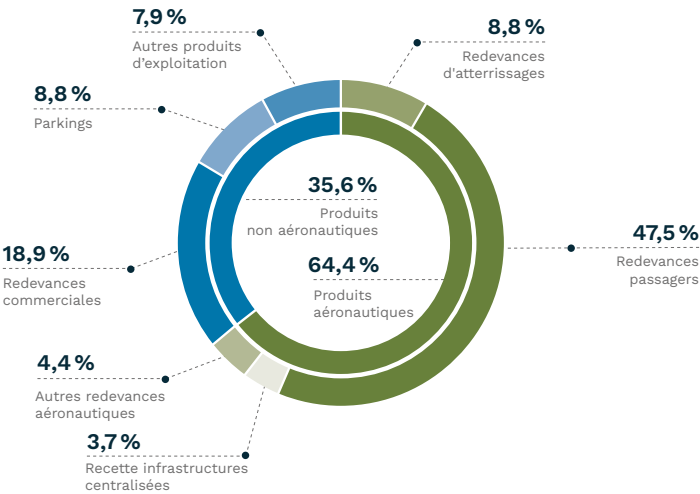
| montants en KCHF

Compte de résultat

	2024	2023
PRODUITS		
Redevances d'atterrissages	46'890	43'121
Redevances passagers	253'375	234'626
Recettes infrastructures centralisées	19'803	17'293
Autres redevances aéronautiques	23'751	15'547
Total des redevances aéroportuaires	343'819	310'587
Redevances commerciales	100'842	93'077
Parkings	46'956	45'450
Loyers et droits de superficie	25'828	25'207
Revenus annexes de location	8'135	7'304
Autres produits d'exploitation	8'165	8'021
Total des produits d'exploitation	189'926	179'059
Total des produits	533'745	489'646
CHARGES		
Salaires et allocations	-112'230	-108'054
Assurances sociales, maladie et accident	-15'143	-14'379
Autres charges du personnel	-4'469	-3'730
Charge de prévoyance	-25'197	-19'927
Total des charges de personnel	-157'039	-146'090
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	-45'255	-42'222
Sous-traitance sûreté et surveillance	-36'952	-31'932
Frais de police pour sûreté au sol	-10'340	-10'340
Énergie, entretien et loyers	-57'346	-53'774
Marchandises	-6'227	-4'906
Autres dépenses de fonctionnement	-6'099	-13'556
Prélèvement net sur le fonds environnement	-3'384	2'120
Total des dépenses de fonctionnement	-165'603	-154'610
Total des charges d'exploitation	-322'642	-300'700
Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA*)	211'103	188'946
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	-95'048	-93'122
Total des charges d'amortissements	-95'048	-93'122
Résultat opérationnel	116'055	95'824
Charges financières	-7'364	-9'034
Produits financiers	1'713	1'771
Total des charges financières et produits financiers	-5'651	-7'263
Résultat avant rétrocession	110'404	88'561
Retrocession due à l'État	-55'202	-44'281
Résultat net de l'exercice	55'202	44'280

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

Répartition des produits



Principaux indicateurs
en millions de CHF

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chiffre d'affaires	493,9	191,2	209,0	423,1	489,6	533,7
EBITDA	156,7	-59,7	-15,7	158,4	188,9	211,1
Résultat net	84,1 ¹	-129,5	-88,9	46,3	44,3	55,2
Part du résultat versé à l'État en N+1	42,0	0,0	0,0	15,4	44,3	55,2
Droit de superficie	5,0	5,0	5,0	5,0	5,5	5,6
Cash-flow opérationnel	171,3	-8,6	-26,2	157,1	198,3	236,0
Cash-flow d'investissement	-232,5	-126,5	-121,1	-61,2	-68,3	-90,1
Dette nette ²	310,1	618,9	772,7	684,7	578,3	482
EBITDA / chiffre d'affaires	31,7%	-31,2%	-7,5%	37,4%	38,6%	39,6%
Dette nette / EBITDA	2,0	na ³	na ³	4,3	3,1	2,3

¹ la part du résultat net versé à l'Etat en N+1 n'est pas déduite du résultat net en 2019
² emprunts et autres dettes non courants et courants, diminués des disponibilités et des placements à court et long termes
³ non applicable







LE NIVEAU DE
PASSAGERS DE
2019 RETROUVÉ,
AVEC MOINS DE
VOLS

En 2024, Genève Aéroport a accueilli 17'796'333 passagers, soit 7,97 % de plus qu'en 2023 (16'482'713 passagers). Cette fréquentation reste légèrement (-0,73 %) en retrait de l'année record de 2019, année avant-pandémie. Pour rappel, en 2019, Genève Aéroport avait accueilli 17'926'625 passagers.

Avec 179'107 mouvements, le total du trafic (lignes, charters, aviation commerciale et non commerciale) s'inscrit en progression de 3,62 % par rapport à 2023. Mais le nombre total de décollages et d'atterrissages est inférieur de 3,73 % au niveau de 2019 (186'043 mouvements).

En 2024, la hausse du nombre de passagers a donc été nettement supérieure à celle du nombre de mouvements. Explications : des avions de plus grande capacité, un nombre de passagers par avion accru, un taux de remplissage en augmentation, une politique financière de Genève Aéroport qui incite les compagnies aériennes à optimiser l'occupation de chaque appareil.

Les résultats sont là, confirmés par l'indicateur du nombre moyen de passagers par vol. Avec 130 passagers par mouvement de vols lignes et charters en 2024, ce niveau s'inscrit au-dessus de 2023 (128 passagers) et avant-Covid en 2019 (124 passagers). Ou encore avec le taux de remplissage moyen annuel, soit 76,1 % en 2024 contre 75,4 % en 2023.

Réseau étoffé

L'année 2024 est caractérisée par un réseau de lignes totalement rétabli post-Covid. Les lignes intercontinentales ont connu une forte fréquentation, avec une croissance marquée sur le Moyen-Orient et l'Afrique. La ligne Genève-Pékin (Air China) a presque doublé son trafic (+97 %) avec des fréquences étoffées. Cette croissance a permis à la compagnie aérienne, soutenue par la politique tarifaire incitative mise en place par Genève Aéroport, d'introduire un avion de nouvelle génération A350-900.

Le réseau a été étoffé par l'arrivée de Gulf Air pour l'été reliant Genève à Bahreïn et un fort élargissement de l'offre vers les destinations scandinaves, non seulement Oslo et Copenhague, mais aussi vers le Grand Nord, avec Tromsø et Rovaniemi, sous l'impulsion de SWISS, easyJet, SAS et Norwegian. Deux destinations italiennes, Bari et Salerne, se sont également ajoutées à l'offre en 2024.

La compagnie easyJet reste leader avec 46,9 % de parts de marché. De son côté, SWISS atteint de 12,4 % et British Airways de 4,5 %. Suivent en 2024, dans le top 10, Air France (3,2 %), Iberia (2,9 %), KLM Royal Dutch Airlines (2,4 %), TAP Portugal (1,9 %), Emirates (1,8 %), Turkish Airlines (1,8 %) et Air Dolomiti (1,6 %). La part des autres compagnies, (20,71 %) en 2024, est supérieure à celle de 2023 (19,95 %).

Résultat trafic global

Passagers trafic global	2024	2023	2022	Var. 24/2023	Var. 24/2022
Autre trafic commercial	61'474	62'719	60'795	-1,99 %	1,12 %
Total trafic non commercial	24'631	27'931	27'196	-11,81 %	-9,43 %
Trafic charter pax	37'984	38'518	35'542	-1,39 %	6,87 %
Trafic de ligne pax	17'672'244	16'353'544	13'961'742	8,06 %	26,58 %
Total pax trafic global	17'796'333	16'482'712	14'085'274	7,97 %	26,35 %

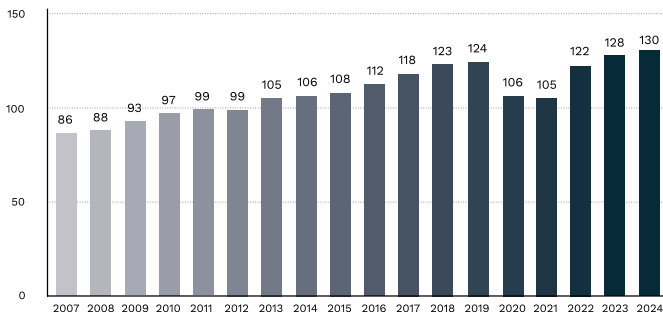
Mouvements trafic global

Autre trafic commercial	29'518	30'147	31'960	-2,09 %	-7,64 %
Total trafic non commercial	13'575	14'743	16'066	-7,92 %	-15,50 %
Trafic charter pax	320	315	290	1,59 %	10,34 %
Trafic de ligne pax	135'694	127'637	114'852	6,31 %	18,15 %
Total mouvements trafic global	179'107	172'842	163'168	3,62 %	9,77 %

02 | NIVEAU DE PASSAGERS DE 2019 RETROUVÉ

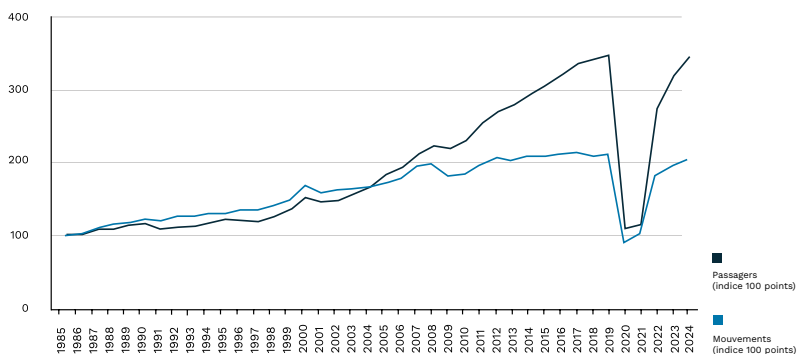
Evolution du nombre de passagers par mouvement

Ligne et charter, passagers uniquement



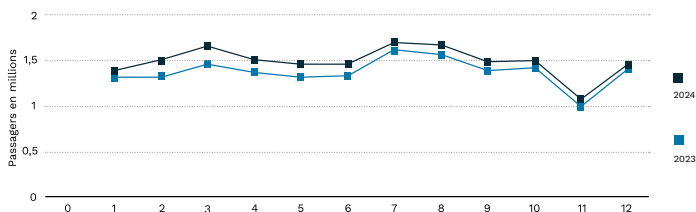
Evolution du nombre de passagers et de mouvements

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



Evolution du nombre de passagers par mois

Tous types de trafic



Dans le palmarès des villes les plus visitées, Londres, Porto et Lisbonne sont en tête ; Paris recule à la 4e place. Madrid repasse devant Barcelone à la 6e place. La première destination non européenne en 2024 reste Dubaï qui figure à la 14e place. New York est à la 17e place. Dans le TOP 20, la plus grande croissance en 2024 est enregistrée par Copenhague (+32,2 %).

En 2024, la part de trafic passagers de et vers une destination extra-européenne s'inscrit à 13,03 % (13,08 % en 2023).

Développement et connectivité

En 2024, les équipes commerciales ont poursuivi leurs efforts de collaboration avec les compagnies aériennes pour renforcer le réseau de connexions long-courriers, répondant ainsi aux besoins du marché et de la Genève internationale. Genève Aéroport a organisé pour la deuxième fois le rendez-vous « GVA Workshop » qui permet aux professionnels du voyage (compagnies aériennes, agences de voyage, travel managers) d'améliorer leurs relations et de mieux connaître la connectivité aérienne de Genève et de sa

région. La participation a été en hausse par rapport à la première édition. L'aéroport a célébré la 10e édition de la Airlines Night avec ses partenaires au Grand Théâtre. Enfin, le salon du voyage ENVOL organisé par Genève Aéroport au cœur du centre commercial genevois de Balexert a connu une ultime édition.

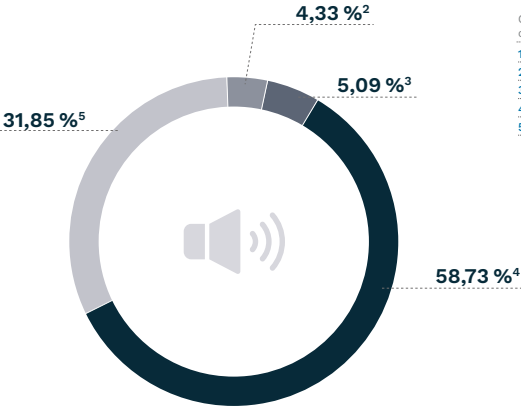
Fort engagement pour réduire les vols nocturnes et les nuisances sonores

Depuis plusieurs années, par des mesures financières incitatives, Genève Aéroport encourage les compagnies aériennes à privilégier des avions de dernière génération qui contribuent ainsi à limiter les émissions sonores.

Ces avions, moins bruyants et moins gourmands en kérosène, ont représenté, en 2024, 31,85 % des mouvements d'avions de ligne et charters. Ce taux est légèrement en retrait par rapport à 2023 (32,53 %). En revanche, en nombre absolu de mouvements, il y a eu 43'322 mouvements opérés par des avions de dernière génération en 2024 contre 41'625 mouvements en 2023.

Répartition par classe de bruit

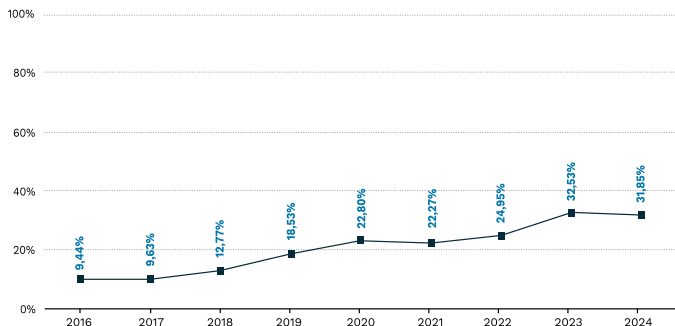
Ligne et charter, passagers uniquement



Classes de bruit*	Rotations
1	0
2	5'892
3	6'921
4	79'879
5	43'322

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

Mouvements d'avions de dernière génération depuis 2016



Depuis la mise en place de ces incitations en 2017, la part des mouvements avec avions de dernière génération a progressé de 208,1%.

Genève Aéroport est mobilisé pour réduire les nuisances liées au bruit, et en particulier la nuit. Dernière mesure en date dès le 1^{er} janvier 2025 : la mise en place, après une phase test, d'un système de quotas avec des redevances fortement dissuasives en cas de dépassement des quotas pour les vols en retard après 22 heures.

Plusieurs compagnies ont anticipé ce système en modifiant leurs horaires de vols en fin de journée pour éviter des décollages tardifs. Il en est résulté une forte baisse des décollages après 22 heures de 36,16 % en 2024.

Mouvements nocturnes

En 2024, les mouvements entre 22 heures et 6 heures du matin, toutes catégories confondues y compris vols sanitaires, ont été au nombre de 9'879 contre 9'618 en 2023, soit une progression en mouvements de 2,7 %.

Dans le détail, ces 9'879 mouvements se découpent entre 1'167 décollages et 8'712 atterrissages. Heure par heure, 6'176 mouvements ont été enregistrés entre 22h00 et 22h59, 3'422 entre 23h00 et 23h59, le solde (281 mouvements) entre 0h00 et 5h59.

Cependant, la proportion de mouvements nocturnes par rapport à l'ensemble des mouvements continue de diminuer : 5,52 % en 2024 contre 5,56 % des vols en 2023 et 5,68 % en 2022.

Les efforts pour réduire les retards et les vols nocturnes demeurent constants ; à Genève, en collaboration avec tous les acteurs de la plateforme, et au niveau européen. En 2024, la communauté aérienne, avec la participation de Genève Aéroport, a réitéré une initiative d'envergure pour l'été baptisée «All Together Now». Parmi les mesures mises en place : une attention forte et prioritaire à la ponctualité des vols de la première vague de la journée et la mobilisation des effectifs et des moyens pour répondre à la demande.

Le ciel européen est demeuré extrêmement complexe en 2024 : notamment manque de contrôleurs aériens, perturbations météorologiques (orages et tempêtes), techniques (travaux dans plusieurs centres de contrôle et incidents informatiques) et géopolitiques (prolongation de la guerre en Ukraine, conflit au Moyen-Orient avec surcharge pour plusieurs axes aériens).

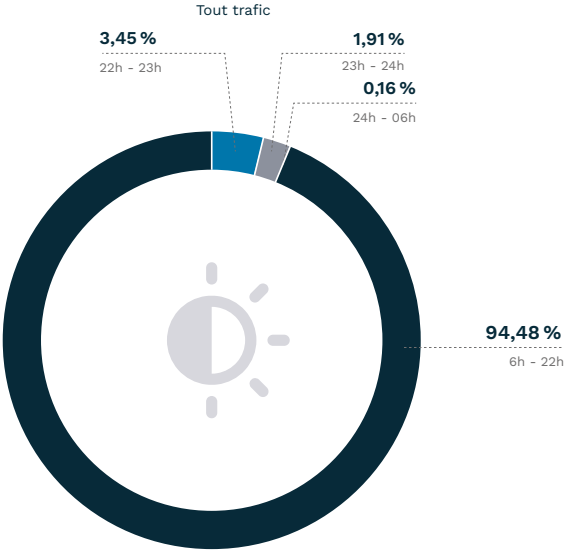
Trafic GA/BA : 24 % des mouvements

L'aviation d'affaires conserve un rôle important en raison de son poids économique et des services qu'elle offre aux besoins et aux attentes de sa clientèle.

Evolution des mouvements nocturnes 23/24

Tout trafic					
22h00-22h59					
N1	Atterrissages	2024 5'246	2023 4'831	Var. 415	Var. % 8,60 %
	Décollages	930	1'397	-467	-33,40 %
		6'176	6'228	-52	-0,80 %
23h00-23h59					
N2	Atterrissages	3'214	2'735	479	17,50 %
	Décollages	208	373	-165	-44,20 %
		3'422	3'108	314	10,10 %
00h00-0h29					
	Atterrissages	234	198	36	18,20 %
	Décollages	23	42	-19	-45,20 %
		257	240	17	7,10 %
00h30-5h59					
	Atterrissages	18	26	-8	-30,80 %
	Décollages	6	16	-10	-62,50 %
		24	42	-18	-42,90 %
Total (22h-5h59)					
	Atterrissages	8'712	7'790	922	11,80 %
	Décollages	1'167	1'828	-661	-36,20 %
		9'879	9'618	261	2,7 %

Mouvements de nuits vs mouvements totaux



L'aviation dite GA/BA (« *General Aviation and Business Aviation* ») a représenté, en 2024, 24 % des mouvements totaux d'avions. Dans le détail, il a été enregistré 29'518 mouvements pour l'aviation d'affaires commerciale (30'147 en 2023) et 13'575 mouvements (14'743 mouvements en 2023) pour le trafic non commercial. Sur ces deux catégories, la diminution en 2024 prolonge celle déjà enregistrée en 2023 face aux résultats 2022.

L'aviation d'affaires commerciale recouvre en large majorité les vols opérés à travers des compagnies d'aviation privées (près de 25'000 mouvements l'an dernier) et les vols sanitaires. L'aviation non commerciale recouvre en majorité les vols privés et de tourisme, les vols de formation ou d'entraînement ainsi que les vols militaires.

Fret : une excellente année

L'année 2024 met en évidence une forte reprise du fret aérien. Malgré une conjoncture économique impactée par les tensions géopolitiques en plusieurs points du monde, le tonnage annuel du fret traité à Genève Aéroport s'est élevé à 90'696 tonnes, contre 63'949 tonnes en 2023, soit une progression de 42 %. Ce volume de fret est le deuxième plus haut résultat de l'histoire de l'aéroport. En additionnant également le fret postal, ce sont 92'615 tonnes qui ont été traitées à Genève, soit une progression de 39,3 % par rapport à 2023.

A divers degrés, l'importation, la croissance du e-commerce et l'exportation de marchandises ont contribué à ce résultat. Le fret de transfert, à savoir des marchandises qui transitent par Genève pour être acheminées d'un pays à l'autre, a connu une activité particulièrement dynamique. Cette tendance s'est accentuée à travers le basculement du trafic maritime sur le fret aérien en raison de l'insécurité prévalant sur les voies de passage en mer Rouge.

La part du fret avionné a progressé de 43,2 % et celle du fret camionné de 37,7 %. A l'inverse le fret postal est en recul de 24,2 %.

Le classement des parts de marché par compagnie aérienne demeure occupé par le trio Emirates (31,87 %), Etihad (10,25 %) et SWISS (9,75 %), suivi par Qatar Airways (7,47 %) et Air China (7,40 %). Au niveau des intégrateurs, DHL Express continue de dominer ce segment d'activité (82,59 %) suivi par UPS (8,83 %) et FedEx (8,58 %).

Plusieurs grands projets à la halle de fret

Au niveau de la halle de fret, 2024 a vu la concrétisation de plusieurs réaménagements : d'abord le remplacement des monte-charges et des ascenseurs du bâtiment. Ensuite la rénovation des chambres froides qui se terminera au printemps 2025. Enfin, avec l'arrivée de GeniLac prévue pour 2028, le projet de rénovation des installations de production et de distribution du chaud/froid au fret a pris forme.

D'autres grandes opérations ont commencé à se mettre en place. Dans le cadre du développement du Pôle Est, le déplacement des intégrateurs a été initié dans cette zone. Une réflexion de fond a été engagée avec les agents d'assistance pour une reconfiguration des zones opérationnelles de la halle. Ces discussions seront également ouvertes aux autres partenaires du site en 2025. Par ailleurs, une première analyse a été lancée pour étudier la faisabilité de la création d'une plateforme numérique pour l'ensemble des acteurs, nommée *Airport Cargo Community System (ACCS)*. Cette solution digitalisée est appelée à améliorer tous les process (arrivées des camions, accès, flux, slots, etc.) au bénéfice de toute la chaîne du fret aérien.

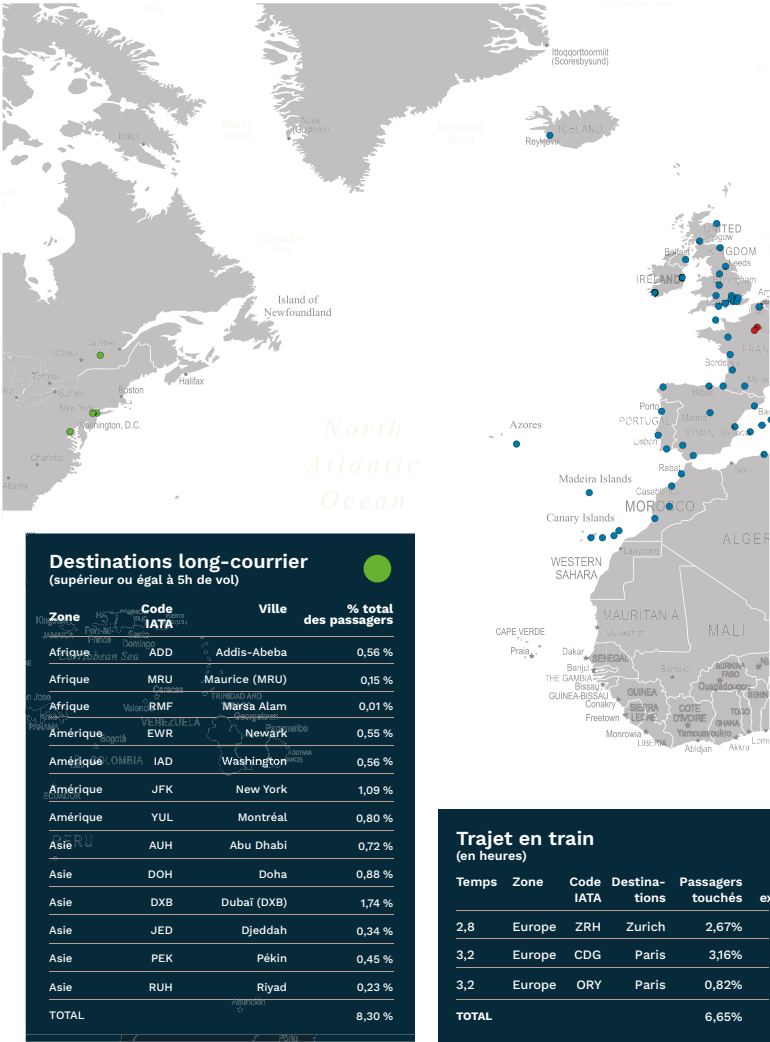
Nouvelles redevances aéroportuaires pour les années 2025-2027

Lancées au quatrième trimestre 2023, les négociations devant fixer les redevances aéroportuaires pour les années 2025-2027 ont abouti positivement. Les nouvelles redevances sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2025 et remplacent les redevances fixées en 2021.

Pour l'aviation de ligne et charter, l'augmentation globale de la taxe passagers est au final, pour 2025, de 80 centimes. Dans la décomposition de la taxe globale (CHF 29,75), il a été convenu une augmentation pour prendre en compte la croissance du service aux PMR, un rééquilibrage entre redevances sûreté et redevances prestations et une augmentation de la redevance passagers au bénéfice du fonds d'indemnisation des riverains.

Ces ajustements tarifaires sont accompagnés de nouveautés sur les incitations : notamment une redevance dissuasive pour réduction des décollages après 22h00 dès 2025 et une nouvelle incitation pour utilisation de carburant Sustainable aviation fuels (SAF) dès 2026.

02 | LA POURSUITE DE LA REPRISE



02 | LA POURSUITE DE LA REPRISE



En 2024, les équipes commerciales ont également communiqué les nouvelles redevances bagages applicables dès 2024. Toutefois, en raison des travaux en voie de finalisation du grand projet BLC (Lire également page 47), l'implémentation de ces nouvelles redevances a été décalée. Le précédent montant de la taxe d'utilisation de CHF 1,56 par passager est resté appliqué à tous les utilisateurs jusqu'au 31 juillet 2024. Ensuite, progressivement a été appliquée la nouvelle redevance d'utilisation de CHF 2,40 par passager à partir du mois d'août 2024. A partir du 1^{er} janvier 2026, la redevance passera à CHF 2,60.

Activités PHMR

Lancé en 2023, le processus d'appel d'offres pour les activités d'assistance pour les services d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), s'est conclu en mai 2024. La concession a été renouvelée à GVAssistance pour la période allant du 1^{er} juillet 2025 au 30 juin 2029. Ce service proposé à cette catégorie de passagers est important. En 2024, le nombre de prestations a atteint 154'090, soit une moyenne quotidienne de 422. En ajoutant la prise en charge des enfants non accompagnés (UMNR), cela représente 166'817 prises en charge.

Inondation chez Skyguide

Si en 2023, l'aéroport avait vécu quatre perturbations majeures de trafic, seule une perturbation a fortement entravé les activités en 2024.

Le 25 juin au soir, à la suite d'un gros orage sur la région genevoise, une inondation dans les sous-sols de Skyguide a mis en péril les serveurs informatiques et entraîné une cessation complète des opérations. Dans un premier temps, l'avertissement «zero rate» prononcé jusqu'au 26 juin à 6 heures a pu être levé en cours de nuit et l'aéroport a pu opérer avec une capacité très réduite. Durant deux jours, cette capacité réduite a été maintenue par Skyguide avant une reprise complète des activités dès le vendredi.

Mise en service de la FATO

Deux aménagements importants liés aux opérations sur l'aire Nord ont été mis en service le 3 octobre 2024. Le premier concerne les opérations hélicoptères. L'aménagement d'une nouvelle FATO (*Final Approach and Takeoff Area*) a enfin pris forme après des réflexions initiées dans les années 80 déjà. Une

FATO est une zone définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage, et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage d'un hélicoptère. La mise en place de cette FATO se traduit par des procédures plus claires pour les pilotes et plus efficaces pour le contrôle aérien.

Le deuxième aménagement, mis en service le même jour, est le regroupement de deux barres d'arrêt établies jusqu'alors à 120 et 90 mètres de la piste principale. Désormais les nouvelles barres d'arrêt, renommées Papa et Québec, sont disposées à environ 90 mètres de la piste. Cette modification, rendue possible par un système d'atterrissage aux instruments (ILS) plus performant à Genève Aéroport, apporte une clarification de la procédure pour les pilotes et réduit fortement tout risque d'incursion sur la piste suite à une confusion de compréhension d'indications d'arrêt. Dans les faits, aucun incident n'a été enregistré depuis cet aménagement.

Certifié conforme aux exigences de l'EASA

L'aéroport de Genève a été audité par l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile) du 4 au 8 novembre 2024 dans le cadre de la revalidation de la certification d'aérodrome (EASA (EU) n°139/2014). Au total, près de 50 collaboratrices et collaborateurs de Genève Aéroport et des entreprises tierces ont été audités par huit inspecteurs de l'OFAC, au travers d'entretiens et de visites sur le terrain.

Ce grand audit qui a lieu tous les quatre ans a pour objectif de vérifier la conformité de l'organisation, de l'exploitation et des infrastructures avec les exigences réglementaires. L'audit est basé sur le Manuel de l'aérodrome de Genève.

L'aéroport a satisfait toutes les exigences. Aucun écart majeur dit de niveau 1, exigeant des actions immédiates, n'a été constaté. Les experts ont relevé un déroulement de l'audit dans un très bon climat, empreint de transparence et de collaboration, les solides connaissances opérationnelles des audités et une bonne culture de la sécurité à tous les niveaux hiérarchiques au sein de Genève Aéroport. Seuls des écarts de niveau 2 ont été notifiés dont les moyens pour se rendre conformes seront décrits dans un plan d'actions qui sera soumis à l'OFAC pour validation.

Exercice GVA24

Tous les deux ans, Genève Aéroport teste son Plan d'urgence (PUR-GA) en organisant un exercice de gestion de crise d'envergure en collaboration avec ses partenaires aéroportuaires, sécuritaires et de la chaîne du sauvetage. L'exercice, baptisé GVA24, s'est déroulé le 22 novembre. Il visait, outre la gestion d'un grave accident d'avion, le sauvetage, la prise en charge des familles et des proches des victimes ainsi que la complexe gestion d'urgence dans des moments difficiles et souvent lourds émotionnellement. Quelque 300 participants ont participé à l'opération, acteurs, figurants, experts et organisateurs de l'opération.

Satisfaction des passagers

Depuis son lancement en 2006, Genève Aéroport participe au sondage ASQ (*Airport Service Quality*), auquel 365 aéroports à travers le monde ont pris part en 2024. La satisfaction globale des passagers a atteint le niveau « très bon », avec une note de 4,00 (sur une échelle de 1 à 5). Les résultats soulignent notamment la satisfaction des passagers à l'égard du personnel de l'aéroport ainsi que des temps d'attente aux contrôles de sûreté.

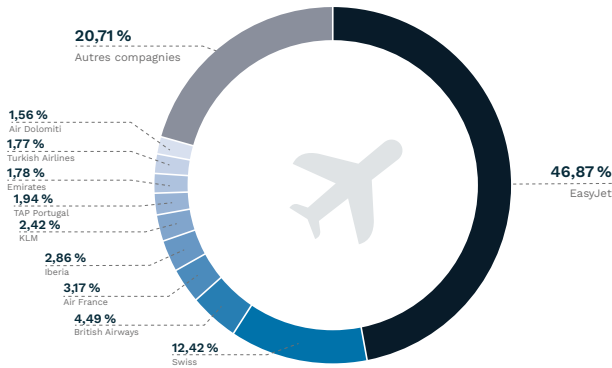
L'étude révèle également qu'avec la reprise du trafic en 2024, le profil des passagers s'est rapproché de celui observé avant 2020. Par exemple, la proportion de voyageurs d'affaires ainsi que celle des passagers visitant la Suisse ou la France via Genève Aéroport ont augmenté par rapport aux dernières années.

Dans ce contexte de reprise et d'attention accrue portée à la satisfaction des passagers, Genève Aéroport a également renforcé son engagement envers l'expérience voyageur. C'est dans cet esprit qu'il a rejoint en 2024 l'initiative « Journée mondiale du passager » et - aux côtés d'une vingtaine d'aéroports français, francophones et européens - a organisé le 18 novembre diverses animations et festivités. En mettant à l'honneur ses passagers, l'aéroport a souhaité exprimer sa reconnaissance envers celles et ceux qui transitent chaque jour par ses terminaux, qu'ils voyagent pour des raisons professionnelles, personnelles ou touristiques. Cette volonté d'améliorer l'expérience passager s'inscrit pleinement dans la stratégie de Genève Aéroport. Dès son entrée en fonction, le Directeur général, M. Gilles Rufenacht, a fait de cette priorité un axe central de son action, notamment en instaurant un groupe de travail hebdomadaire dédié à cette mission.



Parts de marché par compagnie

Trafic de ligne



Trafic de ligne par compagnie

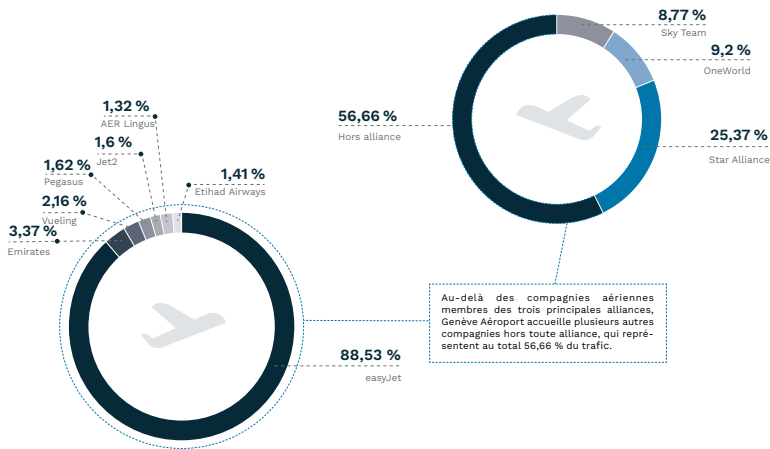
Compagnies	Pax 2024	Pax 2023	Pax 2022	Var. 24 vs 23	Var. 24 vs 22
Aegean Airlines	124'708	121'628	107'090	2,50%	16,50%
Aer Lingus	123'264	117'425	94'083	5,00%	31,00%
Air Algerie	47'017	42'688	29'148	10,10%	61,30%
Air Arabia Maroc	23'035	22'441	16'082	2,60%	43,20%
Air Baltic	7'876	4'986	3'888	58,00%	102,60%
Air Canada	140'431	157'699	115'159	-10,90%	21,90%
Air China	82'445	41'879	0	96,90%	
Air Dolomiti	275'583	92'138	0	199,10%	
Air France	560'350	622'350	545'567	-10,00%	2,70%
Air Mauritius	26'026	11'072	0	135,10%	
Ajet	3'921	0	0		
Austrian	126'791	46'508	120'601	172,60%	5,10%
Azal Azerbaijan Airlines	446	202	0	120,80%	
British Airways	793'162	797'015	650'330	-0,50%	22,00%
Brussels Airlines	235'095	217'696	188'630	8,00%	24,60%
Delta Air Lines	74'822	71'362	0	4,80%	
EasyJet	8'283'354	7'590'458	6'919'838	9,10%	19,70%
Egyptair	42'846	43'262	38'651	-1,00%	10,90%
El Al	47'754	34'238	33'088	39,50%	44,30%
Emirates	315'139	323'334	228'002	-2,50%	38,20%
Ethiopian Airlines	146'357	139'263	75'444	5,10%	94,00%
Etihad Airways	131'463	95'933	81'290	37,00%	61,70%
Eurowings	74'719	72'232	37'391	3,40%	99,80%
Finnair	79'510	72'095	70'662	10,30%	12,50%
Fly Play	2'313	2'064	0	12,10%	
Gp Aviation	19'191	0	0		
Gulf Air	2'787	0	0		
Iberia	505'908	476'954	402'892	6,10%	25,60%
Icelandair	17'578	21'167	22'374	-17,00%	-21,40%

02 | LA POURSUITE DE LA REPRISE

Compagnies	Pax 2024	Pax 2023	Pax 2022	Var. 24 vs 23	Var. 24 vs 22
Ita Airways	175'285	135'248	101'766	29,60 %	72,20 %
Jet 2	149'930	132'602	103'654	13,10 %	44,60 %
Klm Royal Dutch Airlines	427'460	366'084	317'794	16,80 %	34,50 %
Kuwait Airways	40'032	34'038	23'884	17,60 %	67,60 %
Lot Polish Airlines	123'709	124'094	99'142	-0,30 %	24,80 %
Lufthansa	134'191	257'983	266'545	-48,00 %	-49,70 %
Luxair	33'739	35'656	30'791	-5,40 %	9,60 %
Mea Middle East Airlines	47'553	60'479	51'548	-21,40 %	-7,80 %
Norwegian	35'848	33'796	28'355	6,10 %	26,40 %
Nouvelair Tunisie	40'763	29'951	11'100	36,10 %	267,20 %
Pegasus	151'184	133'258	113'186	13,50 %	33,60 %
Qatar Airways	155'732	141'320	88'086	10,20 %	76,80 %
Royal Air Maroc	77'811	82'192	70'197	-5,30 %	10,80 %
Royal Jordanian	14'376	16'667	10'654	-13,70 %	34,90 %
Sas Scandinavian Airlines	164'455	123'215	85'629	33,50 %	92,10 %
Saudia	99'913	96'183	83'009	3,90 %	20,40 %
Smartwings	363	0	0		
SUN EXPRESS	65'790	57'028	34'035	15,40 %	93,30 %
Swiss	2'195'256	19'97'250	1'604'912	9,90 %	36,80 %
Tap Portugal	3'42'502	3'42'306	294'485	0,10 %	16,30 %
Transavia Airlines	3'510	4'113	3'310	-14,70 %	6,00 %
Tunisair	82'666	79'730	73'950	3,70 %	11,80 %
Turkish Airlines	313'522	316'735	275'900	-1,00 %	13,60 %
United Airlines	199'735	187'892	135'722	6,30 %	47,20 %
Vueling	201'714	200'476	175'662	0,60 %	14,80 %
Wizz Air	81'315	104'139	68'979	-21,90 %	17,90 %

Répartition par alliances

Trafic de ligne



Trafic de ligne par région et par pays

Destinations	Passagers	Variation	Destinations	Passagers	Variation	Destinations	Passagers	Variation
AFRIQUE	830'386	+20,09 %	Larnaca	8'366	+7,31 %	Olbia	77'717	+20,76 %
Algérie	47'017	+10,14 %	Croatie	62'867	-7,16 %	Palerme	30'478	-3,89 %
Alger	47'017	+10,14 %	Dubrovnik	20'079	+2,37 %	Rome (FCO)	314'827	+12,60 %
Egypte	103'836	+9,50 %	Split	42'788	-11,05 %	Salerno	3'968	--
Le Caire CAI	42'846	-0,96 %	Danemark	309'033	+32,19 %	Venise	46'360	+0,05 %
Le Caire SPX	4'026	--	Copenhague	309'033	+32,19 %	Kosovo	289'581	+25,06 %
Hurghada	47'501	-0,29 %	Espagne	2'140'778	+12,41 %	Pristina	289'581	+25,06 %
Marsa Alam	2'147	--	Alicante	159'398	+18,80 %	Lettonie	4'667	-2,36 %
Charm el-Cheikh	7'316	+86,25 %	Barcelone	535'520	+4,17 %	Riga	4'667	-2,36 %
Éthiopie	103'460	+9,13 %	Bilbao	24'629	+33,33 %	Luxembourg	33'739	-5,38 %
Addis-Abeba	103'460	+9,13 %	Fuerteventura	0	-100,00 %	Luxembourg	33'739	-5,38 %
Maroc	361'508	+24,37 %	Grande Canarie	19'804	+142,90 %	Macédoine du Nord	28'925	-40,88 %
Agadir	40'579	+21,40 %	Ibiza	98'742	+21,06 %	Skopje	28'925	-40,88 %
Casablanca	100'846	-3,62 %	La Corogne	29'138	+29,80 %	Malte	29'609	-24,41 %
Marrakech	187'640	+25,57 %	Lanzarote	27'489	+668,06 %	Malte	29'609	-24,41 %
Rabat	32'443	+918,30 %	Madrid	548'737	+8,21 %	Monténégro	15'552	+151,00 %
Maurice	26'026	+135,06 %	Minorque (Mahon)	26'534	+52,36 %	Tivat	15'552	+151,00 %
Plaine Magnien	26'026	+135,06 %	Malaga	197'855	+12,54 %	Norvège	72'984	+98,47 %
Tunisie	188'539	+19,79 %	Palma de Majorque	178'425	+6,24 %	Oslo	67'722	+84,16 %
Djerba	35'576	+111,61 %	Saint-Jacques-de-Compostelle	--	--	Tromsø	5'262	--
Enfidha	44'966	-2,05 %	(SCQ)	88'136	-5,61 %	Pays-Bas	641'085	+7,87 %
Tunis	107'997	+14,08 %	Séville	74'991	+24,76 %	Amsterdam	637'575	+8,03 %
AMÉRIQUES	534'864	-1,02 %	Ténérife	48'202	+16,56 %	Rotterdam	3'510	-14,66 %
Canada	140'431	-10,95 %	Valence	83'178	+56,29 %	Pologne	123'709	-0,31 %
Montréal	140'431	-10,95 %	Estonie	3'209'145	77,77 %	Varsovie	123'709	-0,31 %
États-Unis	394'433	+3,08 %	Tallinn	3'209'145	77,77 %	Portugal	1'649'870	+6,20 %
Newark	100'142	+0,23 %	Finlande	81'715	+10,69 %	Faro	98'520	+14,88 %
New York	194'698	+0,11 %	Helsinki	79'510	+10,29 %	Funchal	26'226	+140,34 %
Washington	99'593	+12,83 %	Kittilä	0	-100,00 %	Lisbonne	716'012	+3,64 %
			Rovaniemi	2'205	--	Ponta Delgada	0	-100,00 %
ASIE			France	1'954'667	+2,57 %	Porto	809'112	+5,88 %
& MOYEN-ORIENT	938'573	+3,44 %	Ajaccio	49'577	+23,60 %	République tchèque	112'874	+31,75 %
Arabie saoudite	99'913	+3,88 %	Bastia	22'731	+0,58 %	Prague	112'874	+31,75 %
Djeddah	58'900	+6,81 %	Biarritz	22'496	+50,95 %	Roumanie	50'379	-16,90 %
Riyad	41'013	-0,07 %	Bordeaux	240'619	+8,55 %	Bucarest	50'379	-16,90 %
Azerbaïdjan	446	+120,79 %	Calvi	5'823	+87,17 %	Royaume-Uni	3'386'034	+3,95 %
Bakou	446	+120,79 %	Figari	23'476	-14,82 %	Aberdeen	4'883	+18,35 %
Chine	82'445	+96,86 %	La Rochelle	13'539	+54,93 %	Belfast	35'044	+54,06 %
Pékin	82'445	+96,86 %	Lille	52'701	-5,05 %	Birmingham	131'544	+21,27 %
Émirats arabes unis	446'602	+6,52 %	Nantes	243'137	+9,98 %	Bournemouth	30'628	+37,00 %
Abu Dhabi	446'602	+6,52 %	Nice	449'662	+7,30 %	Bristol	229'506	+8,77 %
Dubai	315'139	-2,53 %	Paris (CDG)	556'992	-9,56 %	East Midlands	5'231	-5,39 %
Israël	48'687	-46,72 %	Paris (ORY)	144'780	-7,11 %	Édimbourg	220'140	+10,21 %
Tel Aviv	48'687	-46,72 %	Rennes	0	-100,00 %	Glasgow	21'715	+11,11 %
Jordanie	14'376	-36,48 %	Toulouse	129'134	+43,56 %	Leeds Bradford	29'882	+11,48 %
Amman	14'376	-36,48 %	Grèce	464'548	+24,01 %	Liverpool	65'966	+6,53 %
Aqaba	0	-100,00 %	Athènes	266'802	+18,53 %	Londres City	37'587	-64,00 %
Koweït	40'032	+17,61 %	La Canée (Chania)	15'591	+405,22 %	Londres Gatwick	753'045	+3,69 %
Koweït	40'032	+17,61 %	Corfou	14'769	-1,23 %	Londres Heathrow	1'033'458	+2,69 %
Liban	47'553	-21,37 %	Héraklion	57'855	+11,99 %	Londres Luton	313'155	-4,93 %
Beyrouth	47'553	-21,37 %	Kalamata	1'511	-1,76 %	Londres Southend	11'480	+454,86 %
Qatar	155'732	+10,20 %	Kos	1'959	+4,37 %	Londres Stansted	35'740	+19,80 %
Doha	155'732	+10,20 %	Mykonos	44'007	+22,62 %	Manchester	385'448	+11,92 %
Barheïn	2'787	--	Rhodes	13'201	+307,44 %	Newcastle	18'604	+29,56 %
Barheïn	2'787	--	Santorin	36'979	+38,45 %	Southampton	22'978	+28,68 %
			Thessalonique	8'246	-4,89 %	Serbie	50'245	-2,30 %
			Zakynthos	3'628	+93,18 %	Belgrade	50'245	-2,30 %
EUROPE	15'368'422	+8,12 %	Hongrie	84'787	+7,70 %	Suède	153'603	+26,80 %
Albanie	31'709	-11,95 %	Budapest	78'727	-16,08 %	Göteborg	10'269	+16,18 %
Tirana	31'709	-11,95 %	Irlande	149'103	+4,52 %	Stockholm	143'334	+27,64 %
Allemagne	772'027	+11,23 %	Cork	0	-100,00 %	Suisse	472'258	+23,21 %
Berlin	143'209	+39,47 %	Dublin	149'103	+6,40 %	Zurich	472'258	+23,21 %
Düsseldorf	25'849	-8,51 %	Islande	19'891	-14,38 %	Turquie	541'505	+2,87 %
Frankfurt	347'321	+1,86 %	Reykjavik	19'891	-14,38 %	Ankara	3'921	-30,22 %
Hambourg	31'069	+22,81 %	Italie	898'656	+11,11 %	Antalya	58'193	-25,77 %
Münich	224'579	+14,08 %	Alghero	0	-100,00 %	Gaziantep	0	-100,00 %
Autriche	177'483	+5,19 %	Bari	17'982	--	Istanbul	313'522	+5,74 %
Vienne	177'483	+5,19 %	Brindisi	122'781	+18,57 %	Istanbul		
Belgique	522'028	+6,58 %	Cagliari	32'885	-7,78 %	Sabiha Gökçen	137'725	+15,06 %
Bruxelles	452'028	+6,58 %	Catane	95'284	+11,60 %	Izmir	23'815	+18,99 %
Bulgarie	30'936	-28,91 %	Florence	0	-100,00 %	Kayseri	4'329	+22,46 %
Sofia	30'936	-28,91 %	Lamezia Terme	5'883	-60,71 %			
Chypre	8'366	+7,31 %	Naples	150'491	+7,60 %			

Top 20 des destinations par ville

Trafic de ligne

Villes	Passagers 2024	Passagers 2023	Variation 24/23
Londres	2'184'465	2'198'370	-0,6%
Porto	809'112	764'180	+5,9%
Lisbonne	716'012	690'834	+3,6%
Paris	701'772	771'724	-9,1%
Amsterdam	637'575	590'184	+8,0%
Madrid	548'737	507'086	+8,2%
Barcelone	535'520	514'068	+4,2%
Brussels	522'028	489'801	+6,6%
Zurich	472'258	383'280	+23,2%
Istanbul	451'247	416'205	+8,4%
Nice	449'662	419'083	+7,3%
Manchester	385'448	344'382	+11,9%
Francfort	347'321	340'966	+1,9%
Dubai	315'139	323'334	-2,5%
Rome	314'827	279'597	+12,6%
Copenhague	309'033	233'775	+32,2%
New York	294'840	294'390	+0,2%
Pristina	289'581	231'559	+25,1%
Athènes	266'802	225'091	+18,5%
Nantes	243'137	221'083	+10,0%

Résultat du trafic fret et poste

Fret	2024	2023	2022	Var. 24/23	Var. 24/22
Ligne	68'479	47'703	46'680	43,55%	46,70%
Autre trafic commercial	38	123	-	-69,44%	-
Charter	26	30	208	-14,15%	-87,58%
Fret aérien avionné	68'543	47'856	46'888	43,22%	46,18%
Fret aérien camionné	22'154	16'093	21'449	37,66%	3,28%
Total fret aérien	90'696	63'949	68'336	41,83%	32,72%
Fret postal	1'919	2'531	2'048	-24,18%	-6,30%
Total fret aérien et poste	92'615	66'480	70'384	39,31%	31,59%





En 2024, les redevances commerciales (issues des commerces, restaurants, affichages publicitaires, certains services aéroportuaires, etc.) ont atteint 90,5 millions de francs, en progression de 8,3 % par rapport à 2023. Elles dépassent légèrement le niveau enregistré en 2019 et progressent de façon corrélée avec le trafic.

La performance de 2024 est excellente compte tenu de l'inflation et surtout d'un taux de change défavorable (franc fort) toute l'année. L'activité a en particulier été très soutenue dans les commerces en airside. Le panier moyen par passager dans les commerces, lieux de restauration et duty free est stable par rapport à 2023.

L'activité e-commerce et e-services (billets et abonnements *Priority Lane*, *ResaPark*, *Pack VIP avec lounge*) continue sa progression et a réalisé en 2024 un chiffre d'affaires de quasi deux millions de francs.

Nouveaux projets et concepts

Soucieux de mettre en avant les activités des concessionnaires tout en créant une expérience commerciale agréable, Genève Aéroport va réaménager la place centrale, côté airside. Une rénovation de l'espace (sols, lumière, etc.) et une nouvelle arène d'animations permettront une meilleure mise en valeur des produits proposés.

Le cycle des travaux de rénovation et de réaménagements de plusieurs espaces commerciaux se poursuit depuis 2022. Entre 2025 et 2026, quelque 45 points de vente seront en restauration ou en transformation. De nouveaux acteurs ont pris place dans l'offre commerciale à l'aéroport. Parmi eux, la société genevoise Clarence a repris en décembre 2024 la concession Air Watch Center. Une refonte de la boutique est programmée pour 2025. La chocolaterie Läderach en zone publique prendra place à partir de l'été 2025. Après une période de travaux, l'espace fumeurs dans le terminal principal a rouvert ses portes début décembre avec une décoration renouvelée.

En décembre 2024, Genève Aéroport a lancé l'appel d'offres pour développer son futur site web. Il sera opérationnel début 2026.

Collaboration avec les CFF renforcée

Partageant une vision commune en faveur de la mobilité durable, Genève Aéroport et les CFF ont élaboré

plusieurs initiatives visant à encourager les passagers à privilégier les transports publics, notamment le train.

Suite aux premiers essais de trains matinaux à fin 2023, l'offre de trains matinaux permettant aux passagers de Suisse romande de rejoindre l'aéroport pour les premiers vols du matin a été renforcée. De plus, une offre de trains tard a été rajoutée pour permettre aux passagers de rejoindre leur domicile en fin de trafic.

Financée par Genève Aéroport et rendue techniquement possible par les CFF, l'offre de bons de réduction de 10 francs par trajet et par personne a été mise en place en 2024. Elle concerne les passagers établis dans les cantons de Neuchâtel, du Jura, de Berne, de Fribourg et du Valais.

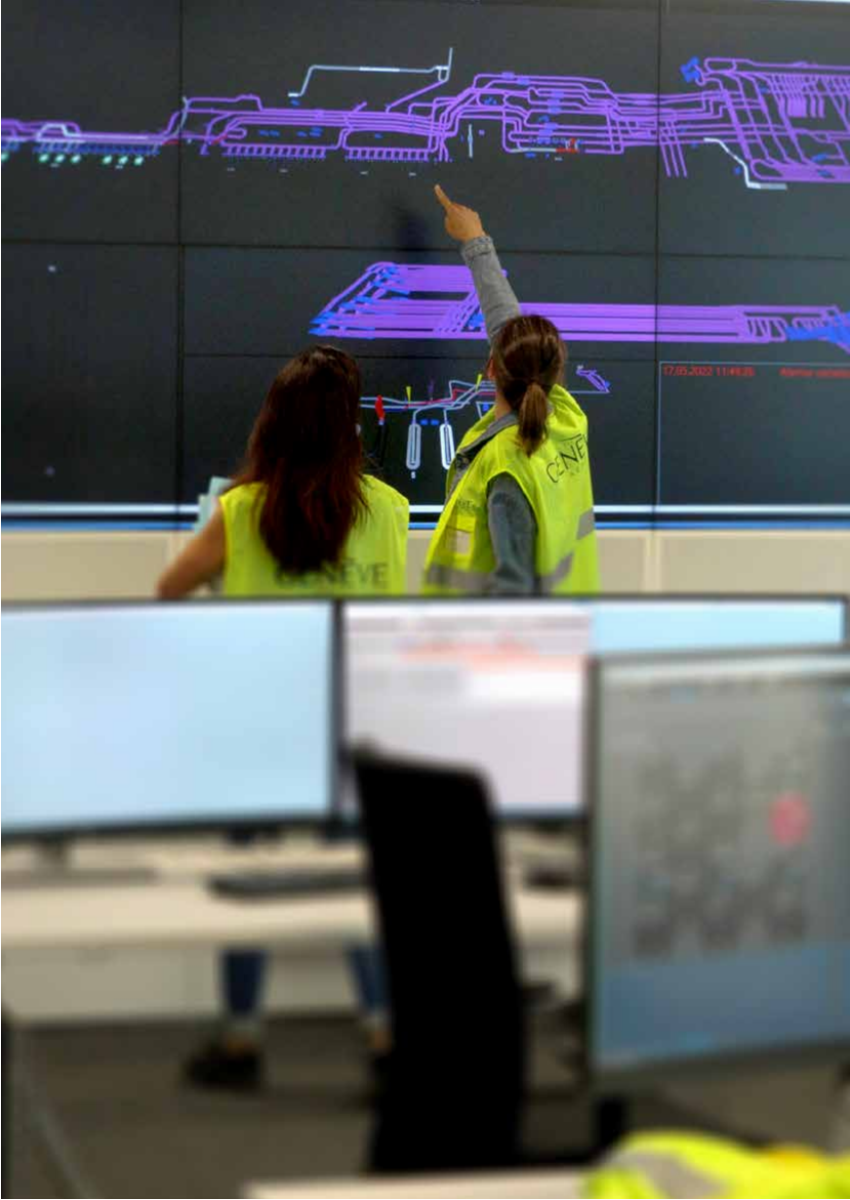
Activités parkings

En 2024, le chiffre d'affaires des parkings a progressé de 3,3 %. Genève Aéroport met à disposition de sa clientèle un peu plus de 5'000 places de parc avec une part croissante, année après année, de locations via ResaPark (1'025 places).

Durant le second semestre 2024, des travaux de rénovation ont été engagés dans les parkings P1 et P51 de Genève Aéroport, entraînant des fermetures temporaires par étage. Ces travaux visent à offrir un meilleur confort aux passagers et usagers. Un nouvel éclairage, de nouvelles indications lumineuses, une meilleure sonorisation et de nouveaux revêtements sont prévus.

Lancé en décembre 2023, l'appel d'offres pour un renouvellement des concessions de services de voituriers s'est conclu en 2024. Les deux entreprises choisies, EasyPark et Airport Parking, ont déployé leurs activités au cours de 2024.







CENTRE DE TRI-
BAGAGES DÉJÀ
OPÉRATIONNEL

04 | CENTRE DE TRI-BAGAGES DÉJÀ OPÉRATIONNEL



Au sein de la plateforme, ce ne sont pas moins de 206 projets qui ont été menés de front en 2024 (contre 129 en 2023) pour un investissement de 90,1 millions de francs. Le chantier du nouveau Centre logistique de tri-bagages (BLC) et le raccordement au réseau thermique GeniLac ont constitué 42 % de ces investissements en tant que projets phares.

Le nouveau BLC

Le nouveau *Baggage Logistics Center* (BLC) sera entièrement opérationnel en automne 2025. L'ancien tri-bagages a été transformé en raison de l'obsolescence de divers équipements, d'une nécessaire augmentation de capacité et afin de répondre à l'évolution des normes en matière de sûreté. En 2024, de nouveaux scanners de dernière génération (EDS3) ont été mis en service.

65 % des bagages sont désormais traités par ce nouveau centre de tri-bagages depuis juin 2024. En 2024, le nombre total de bagages livrés s'est élevé à 4'528'813.

Chantier GeniLac

Genève Aéroport sera raccordé au réseau thermique GeniLac pour chauffer et rafraîchir ses bâtiments dès 2028 de façon durable, grâce à l'eau du lac et à des pompes à chaleur. Genève Aéroport et les SIG ont uni leurs efforts pour construire ensemble la centrale thermique Est de 3'800 mètres carrés sur le P45 qui sera mise en service en 2028. Génilac complétera les productions d'énergie thermique de la plateforme (géothermie et aérothermie), dans le cadre de GVA Energy. Pour adapter les équipements aéroportuaires et se passer des énergies fossiles -qui représentent deux millions de litres par an – 37 millions de francs ont été investis par Genève Aéroport.

CAP2030, l'aéroport de demain

Le projet CAP2030 est estimé à 690 millions de francs d'investissement et devrait voir le jour entre 2029 pour la plateforme multimodale et 2032 pour l'extension du Terminal. Ce projet a démarré en 2017 avec les études de faisabilité. En novembre 2023, Genève Aéroport a adjugé la conception - réalisation de ce projet à l'entreprise lauréate Losinger-Marazzi SA-Bouygues Bâtiment international (LMB). Cette décision a fait l'objet de plusieurs recours, ce qui a bloqué temporairement le développement du projet. Une maquette de CAP2030 a été présentée au grand public lors des Automnales en novembre 2024. Genève Aéroport y était invité en qualité d'hôte d'honneur.

Toutefois, dans l'attente du démarrage des travaux de CAP2030, de nombreux projets nécessaires et liés au futur chantier ont été planifiés en 2024. Par exemple, le *Buffer Taxis* a fait l'objet d'une demande d'approbation des plans, qui a été obtenue en octobre 2024. Cette infrastructure, de même que le *Buffer Cars*, situés à l'est de la plateforme, sont des prérequis au chantier CAP2030.

Avec CAP2030, Genève Aéroport disposera d'un terminal plus spacieux avec des fonctionnalités en conformité aux standards actuels: lisibilité et fluidité des parcours, flexibilité de l'infrastructure, capacité à répondre aux évolutions ultérieures, adaptation des parcours à divers profils d'usagers dont les personnes à mobilité réduite et les familles.

L'aéroport n'est plus en mesure d'offrir une expérience passagers optimale compte-tenu du manque d'espace. Le terminal actuel créé en 1968 prévoyait d'accueillir 5 millions de passagers annuels et il en accueille près de 18 millions aujourd'hui. CAP2030 viendra pallier les problèmes de vétusté et de saturation particulièrement lors des pointes de trafic. Ce nouvel espace de 40'000 m² est prévu devant l'entrée principale du Terminal 1.

Une nouvelle plateforme multimodale au-dessus de la gare CFF verra le jour et offrira une meilleure accessibilité à l'aéroport de Genève. Elle constituera une vraie liaison entre les transports en commun, la gare CFF et le Terminal. L'accueil des passagers et l'opérabilité seront ainsi grandement améliorés.

Consommation d'énergie réduite

Grâce à la rénovation de ses centrales thermiques et à une campagne d'optimisation de la régulation des installations, Genève Aéroport a réalisé des économies de chauffage de 23 % par rapport à 2019, soit 3'777 MWh d'économie sur la consommation annuelle.

Dans le cadre de la réduction de ses consommations d'énergie, Genève Aéroport a poursuivi sa stratégie de renouvellement de l'éclairage. Ce ne sont pas moins de 3'700 luminaires qui ont été remplacés dans le cadre du projet global de renouvellement des éclairages et 350 luminaires lors de divers travaux de rénovation de bureaux ou de surfaces commerciales, représentant une économie de 34 % de l'électricité utilisée pour l'éclairage par rapport à 2023.

Entre septembre et décembre 2024, une partie de l'éclairage des parkings P1 et P51 a été remplacée et les travaux vont se poursuivre en 2025, soit 3'000 luminaires pour le P1 et 1'100 luminaires pour le P51. A ces chiffres doit être ajouté le remplacement des éclairages de secours et de sécurité, à savoir pas moins de 950 luminaires à LED dédiés à la sécurité du site aéroportuaire.

D'autre part, après une période de test, un nouveau camion de pompiers électrique à prolongateur d'autonomie a été acquis par la Direction infrastructures dans le cadre du renouvellement de l'un des fourgons tonne-pompe du SSLIA. En Suisse, seule la ville de Bâle dispose de véhicules similaires.

Deux nouveaux véhicules *follow-me* électriques sont venus renforcer la flotte actuelle, portant leur nombre à sept *follow-me* électriques sur les neuf que compte Genève Aéroport.

En effet, l'aéroport s'est engagé avec ses partenaires de la plateforme à une électrification massive de la flotte des véhicules, visant un objectif ambitieux de 90% de véhicules et engins électriques à l'horizon 2030.

Bornes ultra-rapides

Le premier déploiement des bornes de recharge rapides a eu lieu le 11 octobre 2024. Genève Aéroport dispose ainsi de deux bornes ultra-rapides (175 kW en 9 minutes), de diverses bornes de 22 kW disposées sur les aires du tarmac soit 150 points de recharge installés entre 2016 et 2019 et va déployer en 2025, 4 bornes rapides (50 kW en une heure). Ces équipements sont indispensables pour assurer l'électrification de la flotte véhicule.

Portiques

Les dalles en béton du tarmac doivent être remplacées régulièrement. Afin de poursuivre ces interventions, les anciens portiques datant des années 80 ont été rénovés; cette intervention s'est terminée en automne 2024. Désormais, les deux portiques sont prêts à soulever ces dalles dont le poids peut aller jusqu'à 180 tonnes et à les remplacer par de nouvelles dalles préfabriquées. L'approbation des plans a été délivrée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en octobre 2024. Seront remplacées quelque 150 dalles dès le printemps 2025. Ces missions dé-

licates et exigeant des compétences spécifiques se dérouleront entre avril et fin novembre, de nuit. Ce projet, évalué à 9,6 millions de francs, se déroulera en trois étapes annuelles jusqu'en 2027.

Extension du satellite 10

La demande d'approbation des plans pour l'extension du satellite 10 a été déposée le 28 mars 2024. Il s'agit notamment de créer cinq salles d'embarquement et de restructurer les zones des douanes. Les travaux devraient démarrer en 2025 pour une mise en service en 2027. À terme, le satellite 10, d'une surface de 7'620 m², pourra accueillir plus de 2'000 passagers par heure.

Le GP+ (hangar provisoire pour les gros-porteurs) a été démolí au début de l'année 2024. Cet espace ainsi libéré a permis de lancer les travaux liés à la remise en place des dalles du tarmac ainsi qu'à la finalisation de la partie du réseau d'approvisionnement en kérosène destinée à la dernière position avion de l'Aile Est. Cette nouvelle position devrait être opérationnelle durant le premier semestre 2025.

P41

Situé sous la halle 6 de Palexpo, le P41 - dont la première pierre a été posée en avril 2024 - sera mis en service en décembre 2025. Ce projet, représentant un investissement de 24,7 millions de francs, offrira aux passagers ainsi qu'aux employés de Genève Aéroport 532 places sur quatre niveaux, au lieu de 84 actuellement. Il servira notamment à compenser les pertes en places de stationnement résultant des travaux de GeniLac et de CAP2030.

Assises aéroportuaires

D'ici à mi-2026, toutes les assises de l'aéroport seront remplacées, à l'exception de celles de l'Aile Est. L'objectif ainsi visé est que 100 % des sièges dans les salles d'attente et 30 à 40 % des bancs disposent d'un accès pour les recharges par câble USB. Dès que leur mise en place sera terminée, Genève Aéroport comptera au moins 2'307 assises avec recharge.

04 | CENTRE DE TRI-BAGAGES DÉJÀ OPÉRATIONNEL







La Direction des technologies (DT) réalise des prestations pour les autres entités de la plateforme, tout en mettant la technologie au service des passagers et de l'efficacité opérationnelle. En 2024, les thématiques principales ont été la poursuite de la digitalisation de l'entreprise et le numérique responsable par une démarche de certification qui devrait se déployer complètement à horizon 2028. Airport Operations System (AOS) reste le projet phare aux côtés des quotas bruit et des améliorations apportées à la zone de dépose-bagages en libre-service, dite Self-service bag drop (SSBD).

Numerique responsable

En 2024, Genève Aéroport s'est engagé dans une démarche responsable en vue de transformer durablement son organisation. L'aéroport a ainsi obtenu le label Numérique responsable de niveau 1 (NR1) au sein de la Direction des technologies (DT), valable deux ans, de décembre 2024 à fin 2026. La prochaine étape consistera à obtenir le NR1 pour tout l'aéroport, suivi du NR2, planifié pour 2028.

Le numérique responsable repose sur des actions concrètes telles que la réduction de l'empreinte carbone du parc informatique, l'allongement de la durée de vie des équipements, une gestion des déchets informatiques responsables ainsi que la sensibilisation des collaborateurs.

AOS - Airport Operations System

Dès l'automne 2024, les premiers éléments clés du projet *Airport Operations System* (AOS) ont été mis en production. Ceci se poursuivra au premier semestre 2025 avec pour objectif final, le remplacement du système qui a pour mission de gérer les principales opérations aéroportuaires en temps réel. A savoir, aussi bien la gestion du flux d'avions que les positions de stationnement sur le tarmac, la planification des check-ins, les portes d'embarquement et les tapis bagages à l'arrivée, de même que l'affichage des informations de vol sur les écrans et les applications mobiles.

Digitalisation

En 2024 a eu lieu la transformation vers le *Digital Workplace*. Objectif: mettre à disposition des collaboratrices et des collaborateurs un éco-système collaboratif, participatif et plus homogène au niveau de l'environnement. Pour cela, il a fallu agir à plusieurs niveaux:

- Faire évoluer les outils numériques de travail avec une mise à jour des postes de travail du point de vue numérique, notamment avec l'installation de Teams pour tous les employés.
- Déployer la nouvelle suite Office avec Microsoft 365.
- Démarrer la migration de l'extranet et des espaces collaboratifs vers le nouveau Portail et qui remplacera l'intranet actuel en 2025
- Appliquer la nouvelle politique de classification dans les documents bureautiques.

Plateforme Open Data

Genève Aéroport a également mis en place de nouvelles API (*Application Programming Interface*) et les briques d'architectures sous-jacentes pour interagir – tout en prenant en compte les enjeux opérationnels et liés à la sécurité – avec ses partenaires, notamment avec la Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA), Dnata, Swissport. Avec cette plateforme technologique, l'aéroport met à disposition certaines données publiques à des sociétés externes qui en font la demande. Ainsi, depuis 2024, les informations publiques sur les vols (arrivées et départs) sont disponibles via ces Open API. La plateforme Open Data sera étendue de manière progressive avec des informations sur les actualités passagers, les parkings et divers services fournis par Genève Aéroport.

Tableau de bord des quotas bruit

Après une phase test, Genève Aéroport déploie depuis le 1^{er} janvier 2025 son nouveau système de quotas bruit (lire également page 58). Il s'agit d'inciter les compagnies à réduire leurs décollages après 22 heures via des redevances fortement dissuasives.

Dans ce cadre, la Direction des opérations, avec le soutien de la Direction des technologies, a développé un dashboard en ligne à disposition des compagnies aériennes, afin qu'elles puissent suivre en temps réel les mouvements et connaître leur situation en matière de quotas. La plateforme technologique utilisée permet de mettre à disposition ces informations de manière contextualisée et sécurisée. Dès 2025, d'autres *dashboards* seront accessibles à toutes les directions de Genève Aéroport.

Dépose-bagages en libre-service

Le système de dépose-bagages en libre-service, déployé à fin 2023, a été constamment enrichi de nouvelles fonctionnalités afin de faciliter les opérations pour le passager, d'optimiser les temps de traitements et l'expérience utilisateur. L'avantage des Self-service bag drop (SSBD) est de rendre disponible l'ensemble des guichets en tout temps, sans intervention humaine, ce qui réduit sensiblement les temps d'attente pour les passagers. Plébiscité par les voyageurs easyJet, ce service pourrait, à terme, s'étendre à d'autres compagnies aériennes.

Gestion des parkings

La modernisation des parkings a commencé par le déploiement progressif de la nouvelle solution de marquage à la place. A terme, de nouveaux services seront fournis au passager tels que la recherche de l'emplacement de son véhicule ou une meilleure protection envers de potentiels dégâts causés à celui-ci. Cette nouvelle solution de gestion des parkings a été validée en 2024. Le projet est désormais lancé.

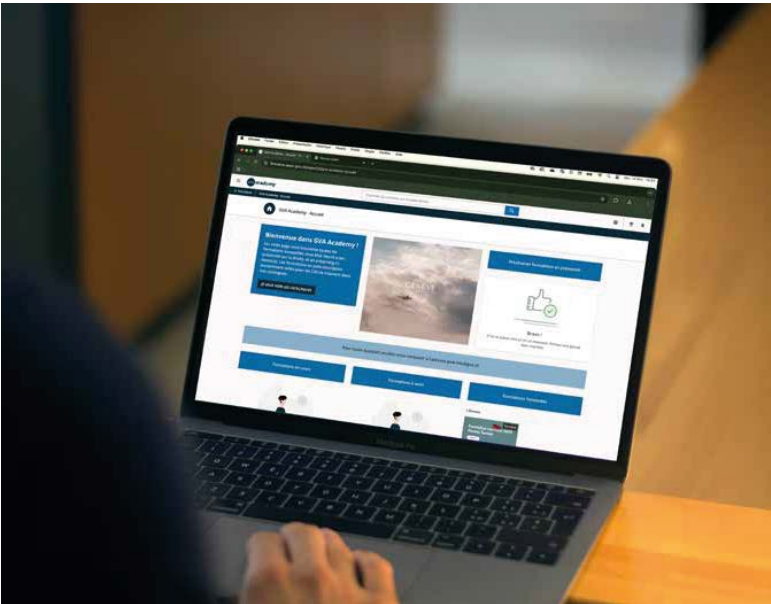
LMS (Learning Management System)

En 2024 Genève Aéroport a déployé la plateforme e-learning GVAcademy qui centralise les formations et le suivi des certifications du personnel de la plateforme aéroportuaire. La mise en place de cette plateforme de formation a été accompagnée par la création d'un centre de compétences transverse: le pôle LMS.

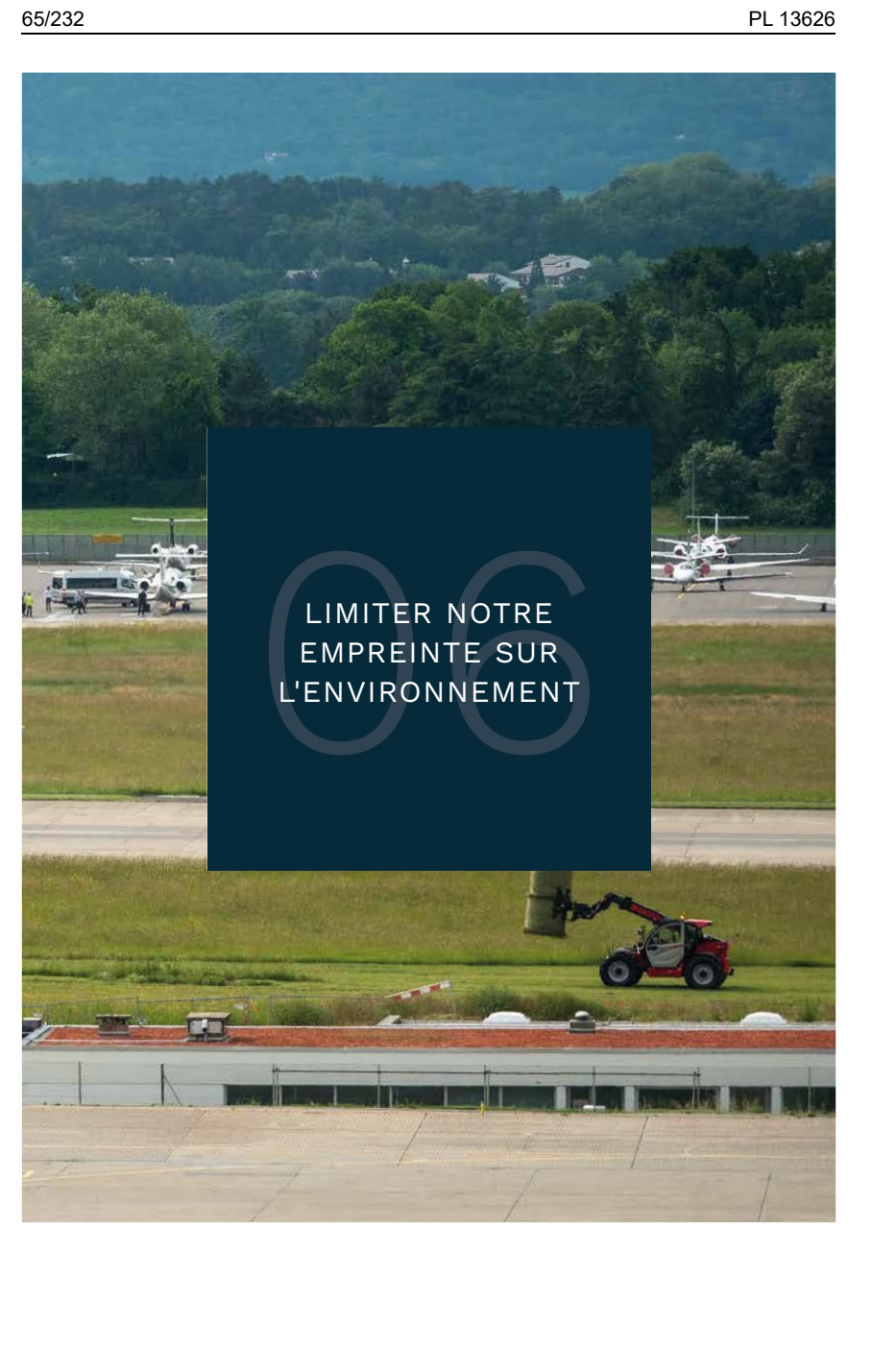
Sonorisation améliorée

Genève Aéroport a lancé le remplacement de la sonorisation dans tous les bâtiments accessibles au public, à l'exception de l'Aile Est. Le premier déploiement a concerné les portes d'embarquement frontales. Les annonces automatiques seront opérationnelles dans ces secteurs dès le deuxième trimestre 2025.

Genève Aéroport a également mis en place en 2024 au Secteur France des portes avec embarquement automatique de dernière génération.







LIMITER NOTRE
EMPREINTE SUR
L'ENVIRONNEMENT

Genève Aéroport a passé une étape essentielle en 2024 en élaborant sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les émissions émises par Genève Aéroport (scope 1 et 2) sont prises en considération, ainsi que celles auxquelles l'aéroport contribue (scope 3).

Les émissions carbone 2024 ne sont pas encore connues. En 2023, le bilan carbone total de l'aéroport était de 1'576'923 tonnes de CO₂ émises. La grande majorité de ces émissions était attribuable au scope 3 (99,5 %).

Genève Aéroport a déjà réduit ses émissions d'environ 2'000 tonnes entre 2012 et 2022. Ce résultat est supérieur à l'objectif de réduction des émissions de 500 tonnes en 2020.

Genève Aéroport s'est fixé les objectifs suivants :

- Atteindre le Net Zéro* d'ici à 2037 (scope 1 et 2)
La transition de Genève Aéroport repose essentiellement sur des infrastructures plus durables et l'usage accru d'énergies renouvelables. Parmi les projets en cours, citons notamment le raccordement à GeniLac qui permettra à l'aéroport de supprimer toute énergie fossile pour le chauffage et le refroidissement de ses bâtiments à l'horizon 2028.

Son plan d'action permettra de largement dépasser l'objectif de mi-parcours fixé à 60 % de réduction en 2028.

- Contribuer activement au Net Zéro* d'ici à 2050 aux côtés de l'industrie de l'aviation (Scope 3)

Genève Aéroport maintient un certain nombre de mesures déjà en place telles qu'encourager financièrement les compagnies aériennes à opérer avec des avions de dernière génération. Ces appareils, moins bruyants et moins gourmands en kérosène, ont représenté en 2024 31,85% des mouvements d'avions de ligne et charters (32,53% en 2023). Des systèmes d'alimentation électrique et de fourniture d'air préconditionné (PCA) sont également disponibles sur les positions de stationnement avion et évitent l'utilisation des moteurs auxiliaires.

Une labellisation renforcée

En 2024, Genève Aéroport a vu son engagement en faveur de la décarbonation reconnu en recevant le niveau 4+ (Transition) du programme ACA (*Airport*

Carbon Accreditation) développé par l'ACI EUROPE (Airport Council International). Il s'agit du deuxième plus haut niveau de certification après le ACA 5 qui est réservé aux aéroports déjà neutres en carbone (scopes 1 et 2).

Toujours dans le domaine des labels, l'Aéroport a été réévalué par l'agence de notation EcoVadis sur ses pratiques en matière de gouvernance, d'impact social et environnemental et a obtenu la médaille d'argent. Il se trouve ainsi dans le top 15 % des entreprises évaluées par EcoVadis, première agence de notation mondiale visant à l'amélioration des engagements ESG de l'entreprise. Genève Aéroport ambitionne d'obtenir le label «Or» pour 2025.

Agir sur la mobilité

Genève Aéroport a mené des actions cette année encore afin de promouvoir la mobilité durable auprès de ses passagers et de ses employés. Le partenariat lancé en 2023 avec les CFF a été renouvelé permettant de mettre en place des trains «tôt le matin» lors des départs en vacances. Cette offre matinale a été renouvelée lors des fêtes de fin d'année. Genève Aéroport et la régie fédérale ont décidé d'adapter et d'étendre cette offre avec également des trains tard le soir au départ du site aéroportuaire. (lire également page 42)

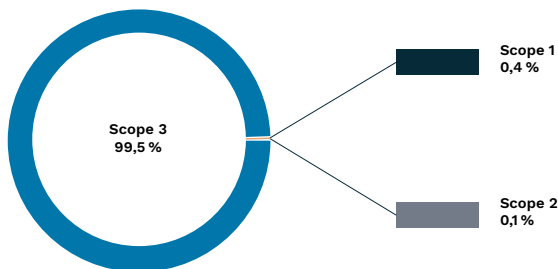
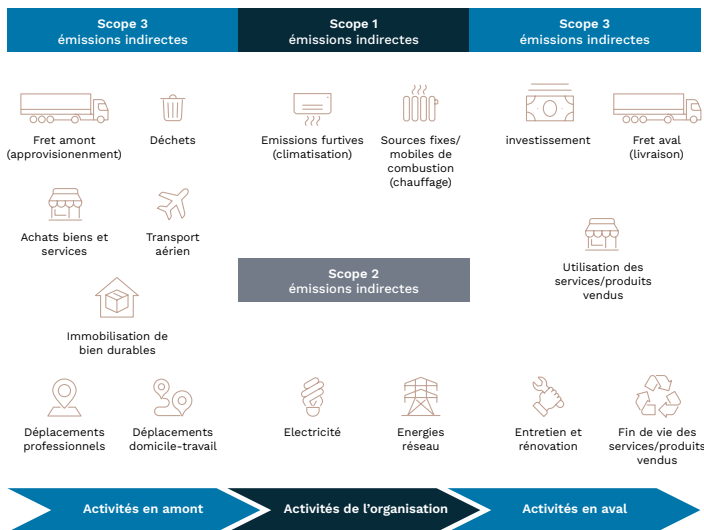
Une campagne de communication commune avec les TPG a été réalisée durant l'été pour promouvoir les aérobis. Ces lignes, intégralement financées par Genève Aéroport, permettent aux voyageurs matinaux de bénéficier d'un service gratuit entre 3 heures et 6 heures du matin pour se rendre sur le site aéroportuaire depuis les principales zones urbaines de la ville.

Pour les employés de la plateforme, une collaboration a été mise en place avec l'entreprise de covoiturage BlablaCar Daily. L'aéroport cofinance chaque trajet réalisé via ce système entre le domicile et le lieu de travail. En un an, une soixantaine de covoitureurs ont ainsi réalisé plus de 125'000 km et ont ainsi évité l'émission de plus de 25'000 kg de CO₂.

Enfin, une nouvelle réglementation sur le stationnement des deux-roues motorisés est en cours d'élaboration. Son objectif est d'offrir une meilleure qualité de service aux usagers en favorisant la rotation des véhicules et en répartissant mieux le stationnement des employés et celui des passagers.

*Le Net-Zéro est défini comme la réduction maximale des émissions de CO₂ des scopes 1, 2 et 3, avec un niveau de 10% d'émissions résiduelles (comparé à 1990) considérées comme «inévitables» à séquestrer par la suite.

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre



Électrification des véhicules sur le tarmac

Genève Aéroport s'est fixé l'objectif d'atteindre d'ici à 2030 un taux de 90 % de véhicules et engins électriques sur le tarmac. La stratégie de développement des équipements de recharge pour les véhicules électriques a été validée cette année. Elle permet à chaque entité d'anticiper le développement de la flotte électrique sur le site aéroportuaire. En 2024, 78 bornes de recharge ont été financées et installées sur le site aéroportuaire.

Genève Aéroport a cette année encore subventionné le remplacement, auprès des entreprises partenaires, de véhicules thermiques par de l'électrique. En 2024, cela couvre 30 véhicules pour un montant de 100'000 francs.

L'entreprise a par ailleurs investi dans deux nouveaux bus rétrofit et en recevra quatre autres en 2025. Cette opération consiste à remplacer les moteurs diesel par des moteurs électriques tout en conservant la structure du véhicule (coût moyen de 350'000 francs par bus). Désormais, le parc compte 24 bus électriques sur 27.

En 2024, 74 nouveaux véhicules et engins électriques ont été mis en circulation sur le tarmac par rapport à l'année précédente. Le taux de véhicules électriques est passé de 31 % en 2023 à 37 % en 2024.

Mesures pour limiter le bruit

Les courbes de bruit 2024 seront connues dans le courant de l'année 2025. Le trafic 2023 poursuit la croissance déjà observée en 2022 et s'approche encore davantage au trafic des années avant la pandémie de Covid-19. L'empreinte sonore de l'aéroport est à nouveau comparable avec celle observée avant le Covid-19. Elle respecte le cadre de référence du PSIA plafond. L'impact sonore diurne ainsi que la première heure de la nuit poursuivent leur tendance à la baisse. De même qu'en 2022, on observe une augmentation des immersions sonores pour la deuxième heure de la nuit (23 heures – minuit) par rapport à 2019. On note toutefois une amélioration par rapport à 2022, liée à la mise en place de mesures visant à réduire le trafic après 22h, notamment le nombre de décollages.

La phase test du système quota bruit a ainsi été déployée sur toute l'année 2024. Ce processus, qui est entré officiellement en vigueur le 1^{er} janvier 2025, incite les compagnies à réduire leurs décollages en retard après 22 heures via des redevances fortement

dissuasives en cas de dépassement des quotas. L'efficacité de ce nouveau système a été prouvée lors de la phase de test : de nombreuses compagnies ont ajusté leurs horaires de vols entre 20 heures et 22 heures et modifié leurs rotations et plans de vols. Les résultats sont là avec une baisse de 36,2 % des décollages après 22 heures par rapport à 2023.

Pour rappel, Genève Aéroport a un objectif de réduction en surface exposée au bruit de 20 % d'ici à 2030.

Insonorisation des bâtiments

Conscient de sa proximité avec la ville, Genève Aéroport déploie depuis de nombreuses années un programme d'insonorisation des bâtiments à proximité de l'aéroport. Depuis 2004, 4'326 logements ont été insonorisés pour un montant de 63,13 millions de francs.

Le fonds d'insonorisation est financé par les redevances prélevées auprès des compagnies aériennes. Ces redevances, modulées en fonction de la classe de bruit de chaque appareil, sont perçues à chaque atterrissage. Une redevance supplémentaire pour les décollages après 22 heures est également appliquée. Le fonds étant bien doté et peu utilisé pendant la pandémie, la perception de la redevance bruit a été suspendue entre 2021 et 2023. Elle a repris le 1^{er} janvier 2024.

Le programme se poursuit en 2025 avec une action de communication soutenue auprès des propriétaires de bâtiments concernés.

Réduction des déchets

Genève Aéroport souhaite minimiser la production de déchets et maximiser leur recyclage dans le cadre d'une approche circulaire et durable. En 2023, 3'049 tonnes de déchets ont été traitées à Genève Aéroport avec un taux de recyclage de 42,5 %. La nouvelle stratégie de gestion des déchets a été validée en 2024 avec des objectifs ambitieux, notamment celui de réduire de 20 % les déchets incinérables d'ici à 2030 et de recycler 100 % des déchets organiques issus de la restauration. La redéfinition d'une politique associée va être précédée en 2025 d'une réévaluation du périmètre de producteurs de déchets. Un plan d'action déchets d'exploitation à l'horizon 2030 a été établi en s'alignant sur les objectifs cantonaux.

Comme l'année précédente, une formation de sensibilisation à la gestion des déchets pour les entreprises de nettoyage partenaires a été déployée avec le bureau d'études Ecolive, en partenariat avec les SIG.

Genève Aéroport gère également le traitement des eaux polluées en lien avec la présence de glycol issu des produits de dégivrage des avions. En 2023, le produit de type I avait été remplacé par une solution présentant une meilleure biodégradabilité. Pour les mêmes raisons, un nouveau produit de dégivrage de type IV a été adopté pour la nouvelle période hivernale 2024-2025. Rappelons qu'une partie de ces liquides, une fois pulvérisée sur les avions, est captée par des balayeuses, puis acheminée en camion pour traitement dans les digesteurs de la station d'épuration d'Aire afin de produire du biogaz.

Protection de la biodiversité

Le label de la Fondation Nature & Économie représente pour Genève Aéroport l'opportunité de faire reconnaître le travail réalisé depuis plus de 10 ans sur le site pour favoriser le développement de la biodiversité. Malgré la proximité de la piste, ces espaces extérieurs sont des surfaces refuge pour la biodiversité. Ils permettent la reproduction d'espèces rares ou menacées grâce à une gestion extensive des espaces verts et un aménagement de structures naturelles de qualité.

Initié en 2011, l'aéroport a obtenu au printemps 2024 son renouvellement pour le suivi et le maintien de mesures en faveur de la biodiversité. En termes d'espaces verts, le site aéroportuaire abrite près de 137 hectares de prairies et constitue le plus grand

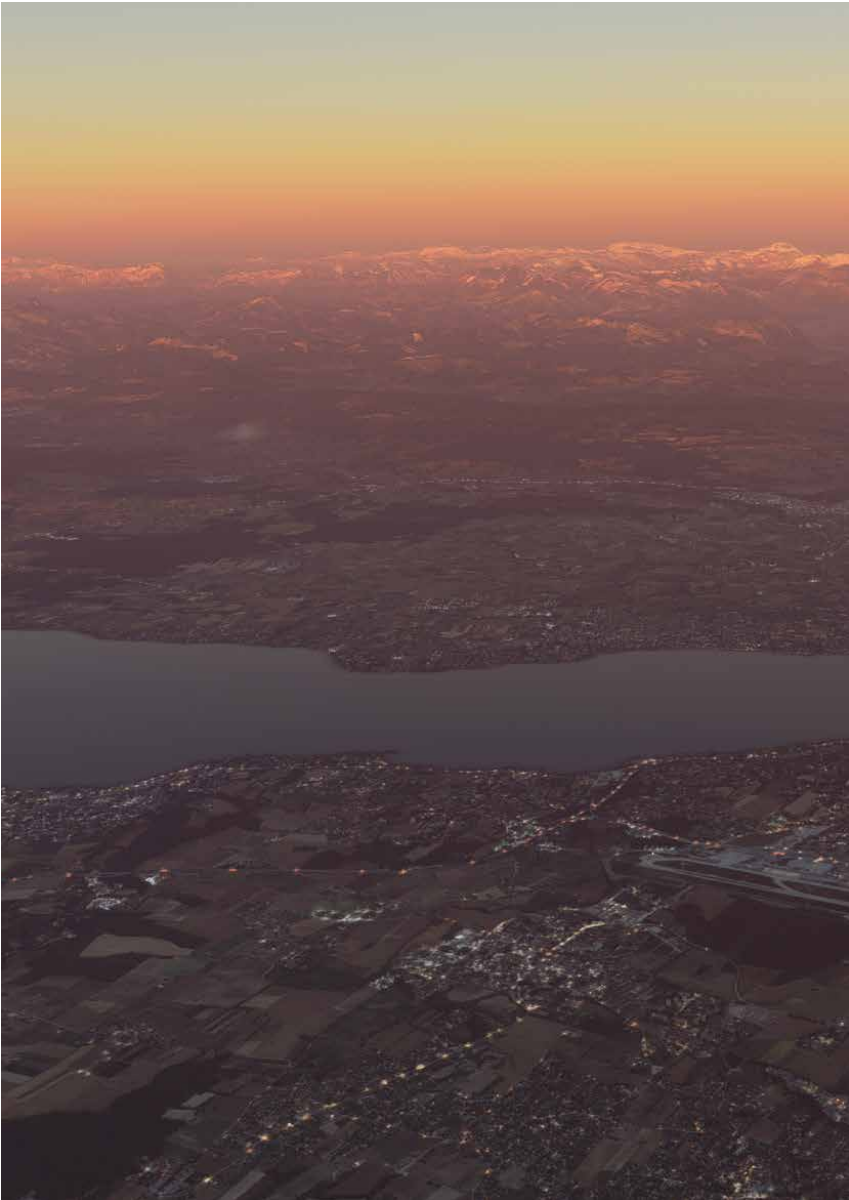
site prioritaire flore du canton de Genève. Parmi 284 espèces végétales, 28 sont protégées, voire considérées comme rares.

Dans le cadre de l'entretien de ses prairies, Genève Aéroport a testé au printemps dernier un matériel innovant permettant de traiter des chardons avec un tracteur robotisé utilisant une technologie de pointe. Grâce à ses caméras et pulvérisateurs intelligents, l'engin pulvérise le traitement sur les chardons de manière ciblée, sans toucher les graminées à proximité. Complété par un arrachage manuel, ce traitement est désormais plus précis, plus rapide et permet d'utiliser moins de produit.

Dans le cadre de la démolition d'une station de mesure de la pollution de l'air, des mousses retrouvées sur site, âgées de plusieurs dizaines d'années, ont été prélevées sur la plateforme en 2024. Elles seront par la suite transplantées sur les toitures des abris de bus de la zone industrielle de Meyrin, Satigny et Vernier et continueront ainsi de pousser.

Cette année a par ailleurs été marquée par l'approbation des plans d'un bassin en faveur du crapaud calamite. Le statut de menace dans le canton de Genève du crapaud calamite en fait une espèce prioritaire, classée en danger en Suisse. Cette mesure, répondant à une demande de l'Office fédéral de l'environnement et du canton de Genève, a pour but d'assurer le cycle de vie complet de l'espèce sur le site aéroportuaire. Elle permet également d'intégrer un critère supplémentaire dans le cadre du label « Nature & Économie ». L'ouvrage sera construit au nord de la plateforme en 2025.





An aerial night photograph of a city, likely Paris, with the Eiffel Tower visible in the lower right. The city lights are reflected in the water of the Seine. In the background, snow-capped mountains are silhouetted against a dark sky with a full moon. A large, faint, stylized number '07' is overlaid on the image.

DIALOGUE ET
ENGAGEMENT DES
COLLABORATRICES
ET
COLLABORATEURS

Conformément à sa vision 2040, Genève Aéroport veut renforcer son attractivité en tant qu'employeur et veiller à la pérennité de l'entreprise. La reprise des activités confirmée en 2023 s'est maintenue en 2024 et onze postes supplémentaires sont venus renforcer les équipes en place. Ainsi, fin décembre 2024, l'Aéroport comptait 1'066 collaboratrices et collaborateurs (1'006,1 équivalent plein temps « EPT »*) contre 1'039 l'année précédente (980,73 EPT).

Dialogue social

Le Règlement sur la détermination des augmentations de salaire a été signé le 17 septembre 2024 par le Conseil d'administration. Cette étape marque l'aboutissement positif de la médiation mise en place, suite à l'accord convenu au terme de la grève du 30 juin 2023. Il est le fruit de nombreuses séances de discussions organisées durant les 12 derniers mois entre la Direction et les partenaires sociaux.

Ce processus de médiation a permis de convenir d'une nouvelle approche pour la détermination des augmentations salariales. Désormais, chaque année, les parties se rencontreront en automne en vue de négocier les montants accordés aux augmentations de salaire pour l'année suivante.

Cette étape a permis de renouer le dialogue social. Elle participe également à l'atteinte d'un objectif essentiel: améliorer le pilotage de la masse salariale.

Enquête d'engagement

Depuis 2008, Genève Aéroport sonde tous les trois ans environ ses collaboratrices et collaborateurs grâce à une enquête d'engagement. Réalisée en automne 2023 avec un taux de participation de 82 %, elle a interrogé les employés sur des thématiques aussi diverses que l'adhésion à la stratégie et aux valeurs de l'entreprise, l'efficacité organisationnelle, la dynamique d'équipe et managériale, les possibilités de développement professionnel, les conditions, la santé et la sécurité au travail.

Les résultats ont été transmis fin 2023 et portés au sein des équipes avec des plans d'action. Concernant la Direction, cette enquête a révélé la nécessité de mieux communiquer la stratégie de l'entreprise auprès des collaboratrices et collaborateurs et d'intensifier le dialogue avec les cadres. Afin de renforcer l'adhésion des équipes et de repréciser les enjeux

stratégiques de Genève Aéroport, trois rencontres ont été organisées en 2024 avec la Direction. Quatre nouvelles séances sont agendées en 2025 afin de poursuivre ce dialogue.

En marge de cette enquête d'engagement, l'entreprise a maintenu en 2024 les sondages éclair sous forme de pulse surveys afin de prendre le pouls de l'engagement et de la satisfaction des collaboratrices et collaborateurs de manière anonyme.

Succès de GVA commUnity

La nouvelle plateforme de communication interne a soufflé en décembre 2024 sa première bougie. L'objectif principal de ce réseau social conçu particulièrement pour les téléphones mobiles était de rendre l'information immédiatement accessible à tous les collaborateurs, notamment ceux ne disposant pas d'ordinateurs (soit 40 % des employés).

Le réseau a trouvé son public puisqu'après une année d'utilisation, 68 % des employés ont activé leur compte. Chaque mois, GVA commUnity a compté 56 % d'utilisateurs actifs. Au total, plus de 600 publications ont alimenté la plateforme.

GVA commUnity sera à l'avenir intégré au sein des outils de collaboration digitale de Genève Aéroport.

Développement des compétences managériales

La formation managériale initiée en 2021 et issue du partenariat entre Genève Aéroport et la HEG-Genève s'est poursuivie en 2024 avec quatre sessions organisées auprès des cadres exerçant des responsabilités hiérarchiques. Cette année, l'effort a porté sur une approche plus participative dans l'animation des discussions et les thématiques choisies.

Ce programme de six jours se base sur les valeurs et les comportements attendus dans la Charte du management de l'entreprise. Elle comprend une sensibilisation aux risques psychosociaux et vise à responsabiliser les managers sur le développement de leurs équipes dans un environnement sain et la conduite du changement.

Le déploiement de ce programme arrive désormais quasiment à son terme avec 91,3 % des cadres

*hors apprentis et stagiaires

formés. La communauté managériale va être sollicitée pour exprimer ses besoins et attentes, et ainsi viser l'acquisition et le renforcement de nouvelles compétences managériales.

Accueil des nouvelles collaboratrices et nouveaux collaborateurs

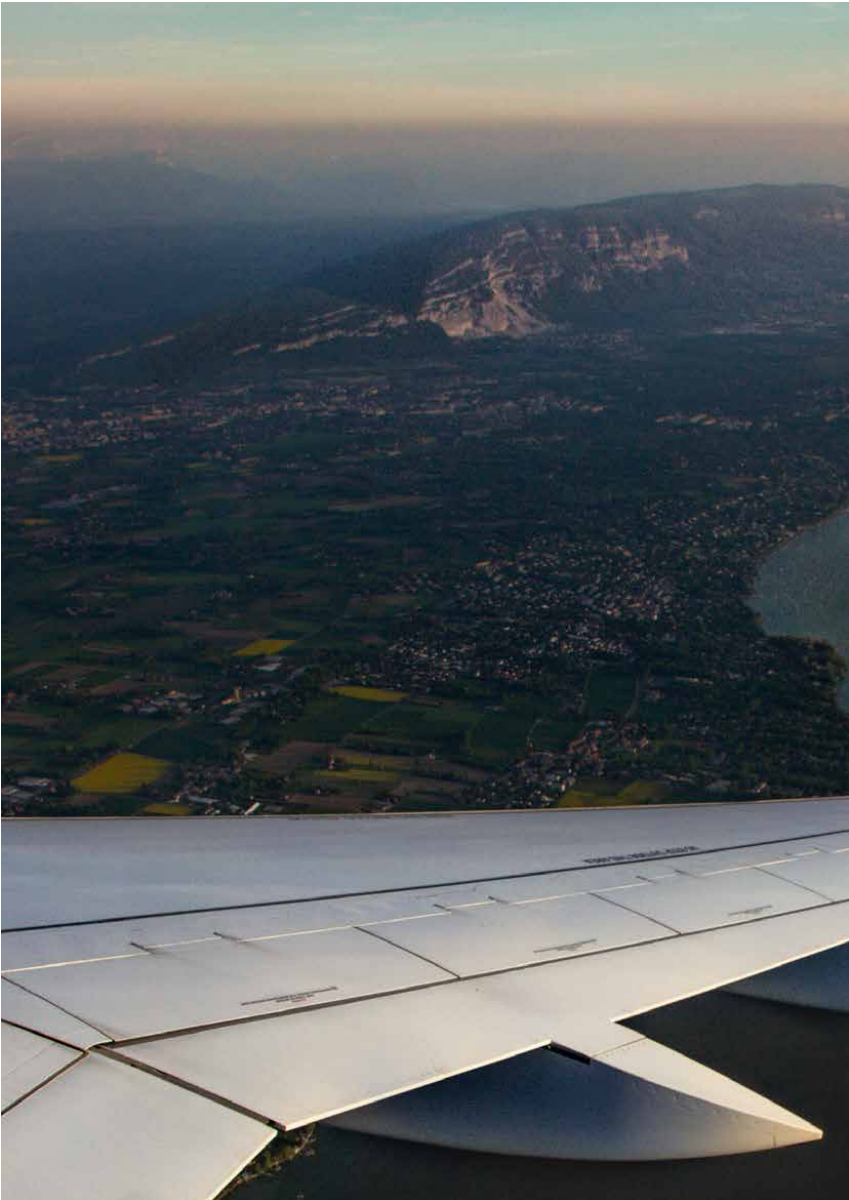
Un nouveau programme d'accueil des futurs collaboratrices et collaborateurs a été lancé en automne. «Welcome on board» est un parcours d'intégration immersif et participatif qui propose des rencontres en présentiel, des modules de formation

en ligne, des visites de l'aéroport ainsi qu'un escape game.

Conçu pour être une véritable expérience, ce programme vise à présenter les valeurs de Genève Aéroport, son environnement ainsi que son fonctionnement, tout en créant du lien. La réalisation du nouveau concept a nécessité l'intervention de nombreux acteurs internes.

Au total, 28 nouveaux collaborateurs ont déjà profité de «Welcome on board» cette année.







Intense activité protocolaire

2024 a été une année intense pour les activités du Service du protocole, quasi équivalente à l'année précédente. Au total, le Service du protocole a réalisé 4'021 accueils protocolaires (contre 4'083 en 2023) dont 63 accueils de chefs d'État et 21 Premiers ministres ainsi que 628 accueils de membres de familles royales.

Les rendez-vous qui ont engendré le plus d'accueils protocolaires ont été les réunions de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) en mai et juin. Autre élément marquant de l'année, les deux conférences de l'Union interparlementaire (UIP), dont le siège est à Genève depuis 1921, qui ont été organisées en mars et octobre 2024.

Pour rappel, le passage par le Protocole est réservé aux chefs d'État, Premiers ministres, ministres en exercice, présidents de Parlement, chefs des organisations internationales, membres de familles royales et autres dignitaires officiels.

SSLIA : plus de 6'200 événements

Pour le Service de sauvetage et de lutte contre les incendies aéroportuaires (SSLIA) de Genève Aéroport qui assure une réponse sur le site aéroportuaire 24 heures sur 24, 365 jours par an, 2024 a été une année dense.

Au niveau opérationnel, au total, la Centrale d'engagement du SSLIA (CeSSLIA) a traité 6'201 événements et quelque 40'000 appels téléphoniques. La section Ambulance est intervenue à 2'348 reprises et a réalisé 82 % de ses opérations extra-muros et 18 % d'entre elles sur la plateforme aéroportuaire. Les sections Incendie sont intervenues à 1'404 reprises.

Un point d'attention de l'année 2024 est l'augmentation sensible du nombre d'interventions sur les aéronefs (problèmes hydrauliques, trains d'atterrissage bloqués, fumées à bord, etc.). Toujours sur le plan des interventions, deux faits ont été particulièrement marquants : tout d'abord l'inondation des sous-sols de Skyguide consécutive à un gros orage entraînant la mise en péril des serveurs informatiques du contrôleur aérien le 25 juin. Ensuite, une intervention le 16 décembre sur la

commune de Chéserey pour extraire un petit avion en difficulté posé en urgence dans un champ.

Sur le plan des équipements, le SSLIA a acquis un robot d'extinction pour des interventions en milieux clos et souterrains. Il a également signé l'acquisition d'une tonne-pompe à motorisation électrique qui sera livrée en 2026.

En 2024, Genève Aéroport et le SSLIA ont signé trois accords importants de collaboration qui soulignent la capacité à répondre en cas d'incident grave et la collaboration étroite nouée avec les entités riveraines et les autorités françaises. Il s'agit d'une convention avec le SDIS de l'Ain pour une partie opérationnelle et une partie formation, une convention avec le SDIS de Nyon-Dôle pour la formation et une convention avec le CERN pour la formation aux phénomènes thermiques.

À noter également l'arrivée de la deuxième femme sapeuse-pompier qui intègre pleinement l'une des sections Incendie après 18 mois de formation avec, en poche, le Brevet fédéral de sapeur-pompier professionnel et le départ à la retraite après 42 ans (!) de service du premier-lieutenant Jean-Marc Schaerer.

Activités de sponsoring

Genève Aéroport a consacré environ 430'000 francs en 2024 à une cinquantaine de projets dans le cadre de ses activités de sponsoring. Parmi les principales actions soutenues, sportives et culturelles : le Tour de Romandie féminin, le Team Genève, le FIFDH, Le festival Visions du réel et le théâtre de Carouge. Depuis l'automne, une réflexion interne est engagée pour définir de quelle manière Genève Aéroport entend soutenir ses communautés environnantes et accompagner des initiatives qui rejoignent ses valeurs.

Participation aux Automnales

En 2024, Genève Aéroport a été l'invité d'honneur des Automnales, le rendez-vous populaire genevois de l'automne, ouvert à de nombreux secteurs économiques. Durant 10 jours, du 7 au 16 novembre, plus de 140'000 visiteurs sont venus déambuler, découvrir, goûter, partager et vivre des moments chaleureux. Sur le stand de quelque 1'000 mètres carrés, Genève Aéroport a accueilli plus de 35'000

visiteurs. Outre de nombreuses activités et ateliers découvertes réservés aux enfants et aux familles, le projet d'extension du terminal CAP2030 a été présenté pour la première fois au public, sous la forme d'une maquette, mais aussi d'une expérience de vidéo immersive. L'accueil réservé par le public au projet et aux explications données a été extrêmement positif. Par ailleurs, plus de 200 personnes ont participé aux conférences consacrées au projet CAP2030, aux métiers du tarmac, à la politique de développement durable et d'emploi de Genève Aéroport.

Visites et terrasse Panorama

2024 a vu encore une augmentation importante du nombre de visites guidées de l'aéroport avec un total de 1'500 personnes accueillies pour un tour exclusif du tarmac et des parties accessibles au public (100 de plus qu'en 2023). L'ouverture de la terrasse Panorama pour son 4e exercice a permis à 35'000 personnes de venir découvrir les activités sur le tarmac, avec une moyenne de temps de présence de deux heures.





CONSEIL
D'ADMINISTRATION :
RAPPORT
D'ACTIVITÉ 2024

INTRODUCTION

Cette année 2024 a, pour le Conseil d'administration (CA), été marquée par un changement de législation, au 1^{er} février 2024 (durée de 5 ans, jusqu'au 30 janvier 2029). Le Département des finances, des ressources humaines et des affaires extérieures (Département des finances et des ressources humaines jusqu'au 30 mai 2024) demeure le département de tutelle de Genève Aéroport (GA) et l'interlocutrice privilégiée du CA, en particulier de son Président, est Madame la conseillère d'État Nathalie Fontanet.

QUELQUES CHIFFRES RELATIFS A L'ANNEE 2024

En 2024, il y a eu 10 séances du CA, 8 du Conseil de direction (CdD, à savoir le bureau du CA), 10 de la Commission Audit et Finances (CAF), 5 de la Commission Administration et Ressources Humaines (CARH), 8 de la Commission Infrastructures (CI) et 8 de la Commission Développement et Aéroportuaire (CDA).

Au cours de ces séances, le CA a pris une trentaine de décisions et le CdD une demi-douzaine relatives aux aspects RH de sa compétence, étant précisé que les commissions n'ont pas de pouvoir décisionnel.

Ces 49 séances représentent 126 heures de réunions.

Le coût total des jetons de présence (séances et réunions hors séances du CA, du CdD et des commissions) est de 434'000 CHF (montant brut), auquel s'ajoutent les coûts du support administratif (assistantes de la Présidence et secrétaire du CA) et les frais divers liés aux administrateurs (formations, conférence, repas durant ou hors séances, plateforme informatique, etc.), ce qui représente un montant total de 840'000 CHF, soit moins de 0.2% du chiffre d'affaires de GA en 2024, qui s'élève à quelque 520 MCHF.

ACTIVITES

Le CA a, en substance, consacré un temps équivalent à étudier et valider des sujets stratégiques pour l'aéroport, à exercer ses activités de surveillance et à son organisation interne.

L'activité du CA, durant ses 10 séances représentant 26 heures, s'est répartie ainsi :

- 34% du temps consacré à des éléments de stratégie ;
- 28% du temps consacré à des tâches de surveillance ;
- 38% du temps consacré à l'organisation interne et à la gouvernance.

PRINCIPAUX TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

STRATEGIE

■ Convention d'objectifs 2024-2029 liant GA à l'État de Genève

À la suite d'échanges durant plusieurs mois entre GA et le Conseil d'État (CE), les parties se sont accordées sur les éléments essentiels de la future Convention d'objectifs liant GA à l'État de Genève. En mai 2024, le CA a à l'unanimité validé le projet qui lui a été soumis, lequel a ensuite été validé par le CE en juin 2024, moyennant quelques modifications. Le texte est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2024 et est valable jusqu'au 30 juin 2029. Par rapport à la précédente version, la convention 2024-2029 met l'accent sur les jalons essentiels du développement et de l'exploitation maîtrisés de la plateforme aéroportuaire, y compris son accessibilité terrestre. Son contenu est le résultat d'une collaboration avec l'Etat de Genève ainsi que d'un arbitrage entre les différents intérêts en jeu, dont ceux défendus par les associations de riverains et de protection de l'environnement.

Parmi les éléments saillants de cette nouvelle convention figurent l'accueil et la satisfaction, tant des usagers que des compagnies aériennes, ainsi que la mise en cohérence avec la politique numérique du canton. Afin de maintenir la compétitivité de l'aéroport, les parties se sont également mises d'accord concernant la performance opérationnelle et l'efficacité financière de GA.

S'agissant de la dimension environnementale des activités aéroportuaires, les signataires de la convention ont souhaité maintenir l'absence de mouvements entre 5h et 6h et leur limitation après 22h, ainsi que les incitations financières favorisant les avions moins bruyants. Les objectifs de développement durable ont en outre été précisés, notamment à travers la nécessité d'encourager activement l'ensemble du personnel du site à utiliser les transports publics.

Enfin, la part du bénéfice de l'aéroport devant être rétrocédée à l'Etat est maintenue à 50%.

■ **Négociations des redevances aéronautiques pour la période 2025-2027**

En septembre 2024, à l'unanimité moins 1 abstention, le CA a validé la proposition finale issue des négociations menées entre GA et ses usagers (essentiellement les compagnies aériennes) au sujet des redevances aéronautiques pour la période 2025-2027.

Cette décision est importante, car la redevance passe de 28,95 CHF/passager en 2024 à 29,75 CHF/passager en 2025, 29,90 CHF/passager en 2026 et 30 CHF/passager en 2027, soit une augmentation entre 2024 et l'année considérée de respectivement de 2,8%, 3,3% et 3,6%.

Il faut noter que cette redevance comprendra une redevance PMR de 1,25 CHF/passager en 2025, 1,35 CHF/passager en 2026 et 1,45 CHF/passager en 2027 (elle est de 1,10 CHF/passager en 2024) et une nouvelle redevance de 0,60 CHF/passager en 2025 et 0,65 CHF/passager en 2026 et 2027 exclusivement destinée au fonds d'indemnisation des riverains.

A ces ajustements tarifaires s'ajoutent de nouvelles redevances visant à réduire le nombre de décollages en retard sur l'horaire, opérant après 22h (système de quotas), et de nouvelles incitations visant à favoriser l'utilisation de carburant durable (SAF).

Dans le segment de l'aviation d'affaires et générale, les ajustements tarifaires sont identiques à ceux opérés dans le segment de l'aviation commerciale, à l'exception de la redevance collectée pour le fond d'indemnisation des riverains puisque celle-ci est prélevée par atterrissage et non pas par passager. En effet, ce segment ne concernant que 0,5% des passagers mais 25% des vols de la plateforme, une redevance par passager n'aurait pas été pertinente et n'aurait certainement pas été comprise par les riverains affectés par les nuisances sonores des avions. Par ailleurs, ce segment ne bénéficiait jusqu'à présent d'aucun programme d'incitation mais, dès 2025, sera introduite une incitation pour l'usage de carburant SAF.

■ **Projet rémunération**

Un nouveau système de rémunération, initié en 2018, a été validé par une décision prise à une large majorité du CA en mars 2023, lequel avait alors donné mandat à la Direction générale (DG) de proposer, d'ici l'été 2023, une nouvelle politique de rémunération devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Celle-ci devait notamment impliquer la fin des augmentations salariales automatiques. Or, l'acceptation par le CA, fin juin 2023, de la politique de rémunération proposée par la DG a engendré un mouvement social, lequel a toutefois rapidement pris fin grâce à la signature d'une convention avec les partenaires sociaux (Commission consultative du personnel (ComPers) et syndicat SSP), aux termes de laquelle une médiation relative au projet rémunération a été initiée et l'entrée en vigueur de projet reportée à janvier 2025.

Au cours de leurs travaux, les parties à la médiation sont convenues d'aborder ce projet rémunération par étapes, l'entier du projet étant trop vaste pour un traitement en bloc. Après presque une année de négociations, les parties sont parvenues à s'accorder sur un projet de Règlement sur la détermination des augmentations salariales annuelles, lequel prévoit une négociation entre la DG et les partenaires sociaux, chaque année, pour déterminer les augmentations salariales applicables en début d'année suivante en tenant compte, notamment, des résultats financiers de l'entreprise.

Ce projet a été massivement accepté par la ComPers (à 83% de ses votants) et par le syndicat SSP (à 97,7% de ses votants, membres ou non-membres dudit syndicat); le CA l'a approuvé, à l'unanimité moins 1 abstention, en septembre 2024. Ledit règlement s'applique pour la première fois dans le cadre de la détermination des augmentations salariales annuelles relatives à l'année 2025.

■ **Augmentations salariales annuelles pour l'année 2025**

En lien avec le point précédent et en application de ce nouveau règlement adopté en septembre 2024, la DG et les partenaires sociaux ont, à l'issue de négociations brèves et fructueuses, présenté au CA une proposition comprenant un coefficient de 1,5 applicable à l'annuité standard, dont bénéficieront environ 2/3 des collaborateurs (les autres ayant atteint

le plafond en la matière), une indexation des salaires de 0,2% applicable à tous, correspondant à l'indice genevois des prix à la consommation à fin octobre 2024, et une prime exceptionnelle de 1'000.- qui sera versée à chaque collaborateur de GA, au prorata du taux d'activité, en janvier 2025. En décembre, le CA a unanimement validé cette proposition.

SURVEILLANCE

■ Rapport de performance extra-financière

Afin de se conformer à une nouvelle obligation légale découlant du Code des obligations suisse, GA a produit son premier rapport de performance extra-financière, qui portait sur l'année 2023, que le CA a étudié puis validé en mars 2024, à l'unanimité moins 1 abstention. Pour l'exercice 2024, le CA, par le biais de sa Commission Audit et Finances, a contribué aux réflexions relatives à l'amélioration de la forme et du fond de ce rapport, lesquelles sont essentiellement menées par les équipes de GA concernées, en particulier le service environnement et développement durable.

■ Extension du Satellite 10

Après avoir approuvé le crédit d'étude de l'extension du Satellite 10 et des nouvelles portes d'embarquement par bus, en juin 2023, le CA avait émis le souhait que les accès pour les personnes rencontrant des difficultés de mobilité ou pour les familles avec poussettes fussent améliorés. Le projet favorisera la convivialité et une expérience passagers positive.

■ BLC

Le projet BLC (*Baggage Logistics Center*, centre logistique de tri-bagages) a fait l'objet d'un suivi continu de la part du CA tout au long de l'année 2024, à l'instar des années précédentes. Après avoir rencontré de nombreuses difficultés, dues notamment au manque aigu de capacité des fournisseurs spécialisés en raison de la mise aux normes de l'ensemble des aéroports européens sur la même période, ce projet se termine de manière plus sereine. La mise en place a commencé et s'achèvera en septembre 2025.

Une pleine opérabilité de cette installation BLC permettra de traiter les bagages de manière plus rapide et efficace, tout en garantissant un niveau de contrôle encore plus exigeant que par le passé.

Ce BLC constitue une infrastructure de plus qui contribuera à un accroissement de la qualité de l'accueil des passagers.

ORGANISATION INTERNE / GOUVERNANCE

■ Début de la nouvelle législature (2024-2029) du CA

2024 a été une année d'importants changements pour GA, en matière de gouvernance, par l'arrivée d'une part conséquente de nouvelles administratrices et nouveaux administrateurs le 1^{er} février 2024, au début de la nouvelle législature (2024-2029). En effet, l'application de la nouvelle exigence légale en matière de parité au sein des CA des principales institutions de droit public genevoises a fortement modifié la représentation des femmes au sein du CA, qui représentent désormais 41% de ses membres, contre 15% lors de la législature précédente.

Le 6 février 2024 a eu lieu la séance inaugurale de ce nouveau conseil, laquelle a été consacrée à l'exhortation de ses membres par Madame la conseillère d'État Nathalie Fontanet, ministre de tutelle de GA, laquelle a insisté sur le devoir des administrateurs d'œuvrer dans l'intérêt de GA. C'est avec beaucoup d'enthousiasme et d'intérêt que les administrateurs ont endossé leurs nouvelles fonctions et responsabilités. Ce renouveau a permis d'instaurer une dynamique très positive, laquelle s'est manifestée tout au long de l'année par des débats constructifs et des décisions prises presque systématiquement à l'unanimité. Cette cohésion au sein du CA lui permet des échanges fructueux et un traitement efficace des objets relevant de sa compétence.

■ Changement de Directeur général

L'année 2024 a également été marquée par le départ à la retraite de Monsieur André Schneider, Directeur général de GA depuis 2016, et par son remplacement par Monsieur Gilles Rufenacht, Directeur général dès le 1^{er} octobre 2024.

Composition du Conseil d'administration jusqu'au 31 janvier 2024

- M. Pierre BERNHEIM, Président du CA, membre du CdD
- M. Stanislas ZUIN, premier Vice-Président, membre du CdD et Président de la CAF
- M. Michel FABRE, deuxième Vice-Président, membre du CdD et Président de la CI
- M. Tristan BALMER MASCOTTO, membre du CdD et Président de la CDA
- Mme Karin PERRAUDIN, membre du CdD et Présidente de la CARH
- Mme Aurélie CHARILLON, membre de la CDA
- M. Willy CRETEGNY, membre de la CI
- M. Jean-Luc FAVRE, membre de la CI
- M. Olivier HOHL, membre de la CDA
- M. Lulzim JAHU, membre de la CAF
- M. Laurent JIMAJA, membre de la CARH
- M. Christian LÜSCHER, membre de la CDA
- M. Thierry MELLINA-BARES, membre de la CAF
- Mme Corinne MOMAL-VANIAN, membre de la CAF
- M. Cyril NOBS, membre de la CI
- M. David PIGNOLET, membre de la CAF
- M. Bertrand REICH, membre de la CI
- M. Patrick SCHMIED, membre de la CDA puis de la CARH
- M. Quentin STAUFFER, membre de la CARH
- M. Bernard TASCHINI, membre de la CDA
- M. Laurent TREMBLET, membre de la CDA
- M. Nicolas VUILLE, membre de la CARH

Composition du Conseil d'administration dès le 1^{er} février 2024

- M. Christian LÜSCHER, Président du CA, membre du CdD
- M. Stanislas ZUIN, premier Vice-Président, membre du CdD et Président de la CAF
- M. Patrick SCHMIED, deuxième Vice-Président, membre du CdD et Président de la CDA
- Mme Birgit SAMBETH, membre du CdD et Présidente de la CARH
- M. Denis CHIARADONNA, membre du CdD et Président de la CI
- Mme Céline AMAUDRUZ, membre de la CARH
- Mme Cécile BAPTISTE-DAVID, membre de la CI
- Mme Aurélie CHARILLON, membre de la CDA
- M. Willy CRETEGNY, membre de la CI
- Mme Marie DE FREMINVILLE, membre de la CDA
- M. Lulzim JAHU, membre de la CAF
- M. Laurent JIMAJA, membre de la CARH
- M. Thierry MELLINA-BARES, membre de la CDA
- Mme Corinne MOMAL-VANIAN, membre de la CDA
- Mme Caroline MONOD, membre de la CAF
- M. David PIGNOLET, membre de la CARH
- M. Philippe SCHWARM, membre de la CI
- Mme Rebecca STEVENS ALDER, membre de la CI
- M. Bernard TASCHINI, membre de la CAF
- M. Laurent TREMBLET, membre de la CDA
- Mme Virginie VAN DOORN, membre de la CAF
- M. Nicolas VUILLE, membre de la CARH



Conception : ©GenèveAéroport

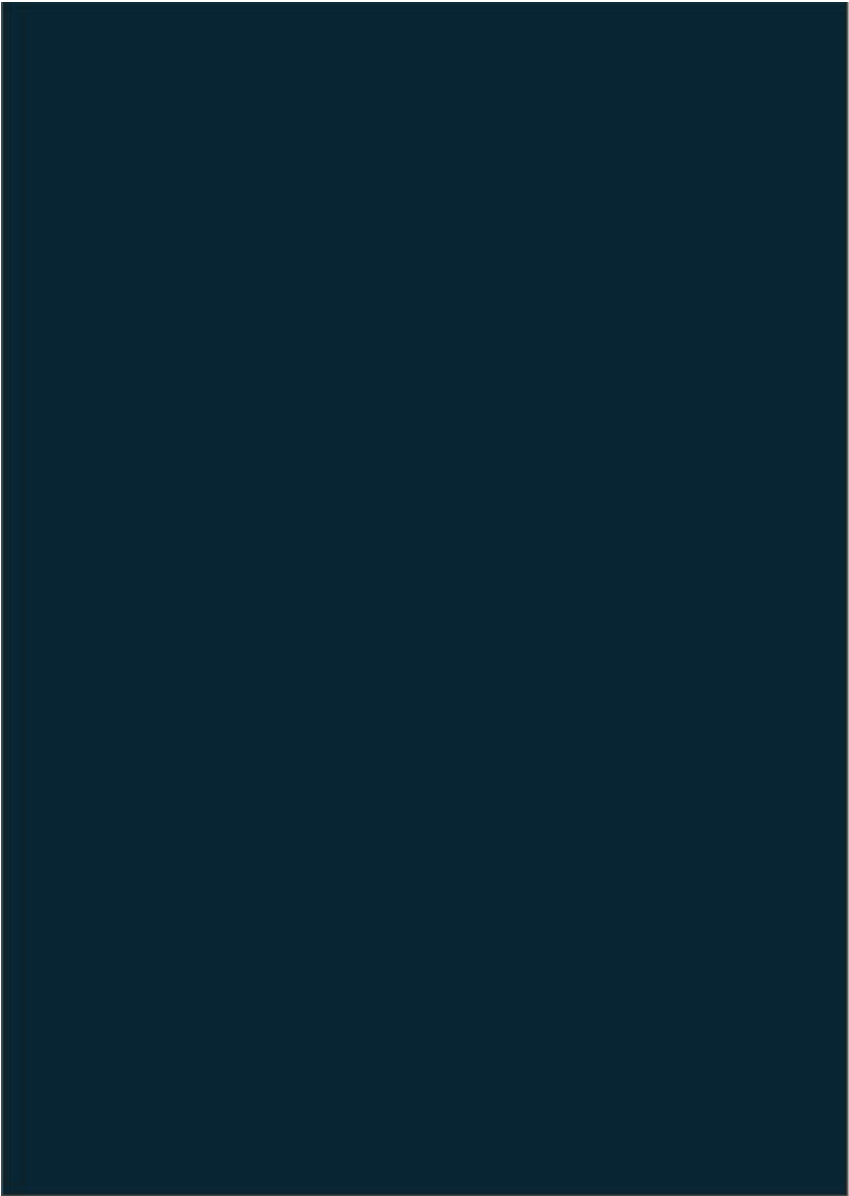
Crédits photos : ©GenèveAéroport, ©MagaliGirardin

Impression : Prestige Graphique SA, Genève



imprimé en
suisse





Aéroport International de Genève

Case postale 100 | CH-1215 Genève 15 | Tél. +41 22 717 80 00
www.gva.ch

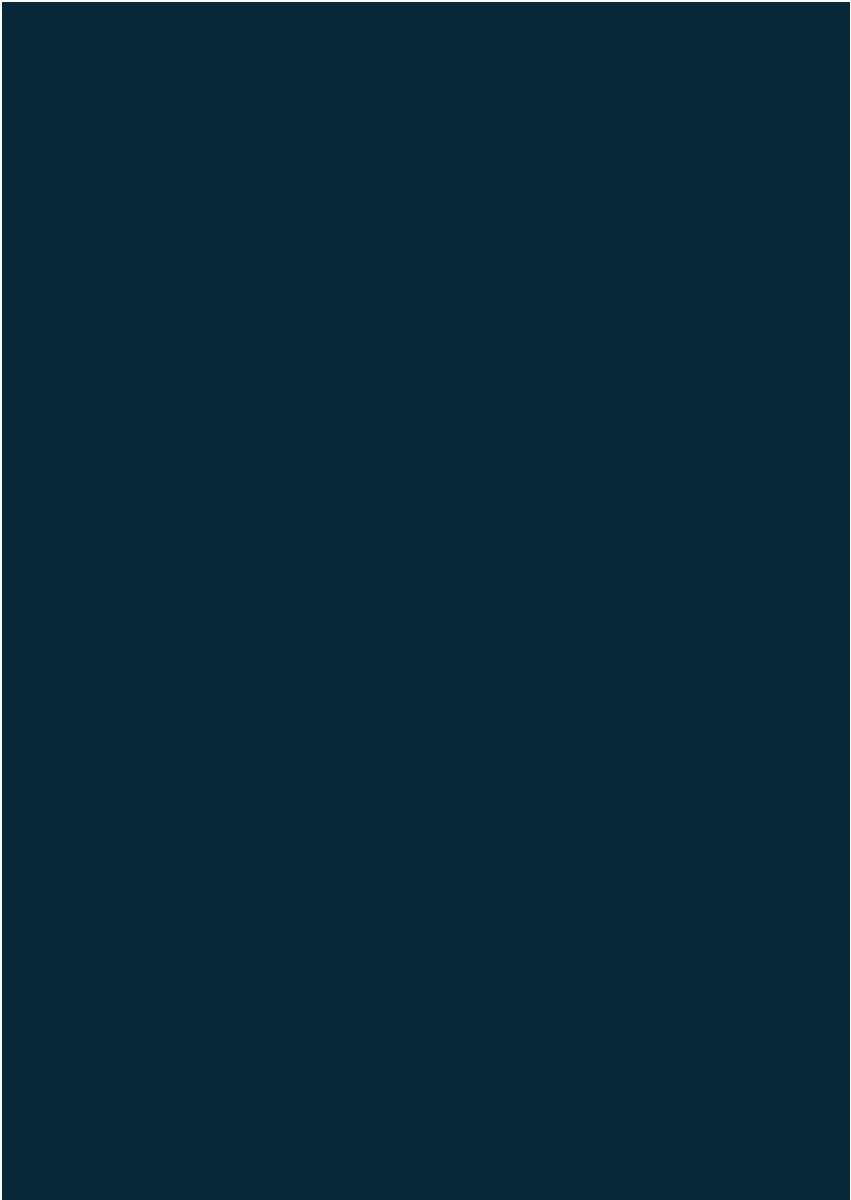
2 0 2 4

R A P P O R T D E
D U R A B I L I T É

ANNEXE 2



GENÈVE
AÉROPORT





GENEVE
AÉROPORT

RAPPORT DE DURABILITÉ

Sommaire

<i>Editorial</i>	<i>p 04-05</i>	4. Agir pour réduire notre empreinte environnementale	p 75
Synthèse	p 07	4.1. La gestion de la décarbonation	p 76
1. Périmètre et méthodologie	p 19	4.2. Contrôle et amélioration de la qualité de l'air	p 84
1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés	p 20	4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables	p 85
1.2. Référentiels externes	p 21	4.4. Mobilité durable	p 86
1.3. Notations et indices ESG	p 22	4.5. Réduction et gestion des déchets	p 87
2. La durabilité au cœur de la stratégie de Genève Aéroport	p 23	4.6. Gestion et protection de l'eau	p 88
2.1. Engagement de la Direction dans la durabilité	p 24	4.7. Gestion circulaire des ressources	p 88
2.2. Notre vision stratégique pour des impacts positifs à long terme	p 26	4.8. Préservation de la biodiversité	p 89
2.3. Notre modèle d'affaires et notre chaîne de valeur	p 26	5. Une entreprise engagée pour ses parties prenantes	p 91
2.4. Nos 3 engagements à long terme et nos outils de mesure des progrès	p 29	5.1. Limiter les nuisances liées au bruit	p 92
2.5. Contribution aux Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies	p 29	5.2. Protéger les communautés riveraines	p 94
2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes	p 29	5.3. Santé et sécurité au travail	p 95
2.7. Analyse de matérialité	p 39	5.4. Politique en matière de Ressources humaines	p 98
2.8. Nos objectifs, initiatives et indicateurs	p 42	5.5. Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise	p 100
2.9. Analyse des risques, opportunités et impact en matière de durabilité	p 51	5.6. Diversité et équité dans les opportunités	p 101
2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	p 61	6. Indicateurs et tableau de concordance	p 103
2.11. Des partenariats externes globaux et locaux pour progresser collectivement	p 63	6.1. Index lié au rapport sur les questions non-financières (article 964b CO)	p 104
2.12. Mesurer l'impact de nos efforts en matière de durabilité	p 63	6.2. Index des recommandations de la Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)	p 109
3. Une conduite responsable des affaires basée sur la confiance	p 65	6.3. Index du contenu de la norme Global Reporting Initiative (GRI) et de son complément pour les aéroports Airport Operators Sector Supplement (AOSS)	p 112
3.1. Pratique éthique des affaires	p 66	7. Rapport d'assurance limitée relative à certains indicateurs de durabilité pour l'exercice clos le 31 décembre 2024	p 135
3.2. Relations durables avec les fournisseurs	p 68	8. Glossaire	p 142
3.3. Protection et confidentialité des données	p 69		
3.4. Respect des droits humains	p 69		
3.5. Qualité de service auprès des passagers	p 72		
3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse	p 72		
3.7. Numérique responsable	p 74		

RAPPORT DE DURABILITÉ

Editorial



Gilles Rufenacht
Directeur général

Connecter les hommes, les cultures et les économies : c'est la mission première d'un aéroport. Une mission d'importance. Aussi c'est avec fierté et honneur que j'ai pris à l'automne 2024 la direction de Genève Aéroport. J'ai découvert une entreprise aux aspects multidimensionnels. Sa mission première est de relier la Suisse au réseau de transport aérien international, répondre aux attentes de l'Etat, son propriétaire, et celles de la population, tout en préservant les communautés riveraines. En tant que Directeur général, je souhaite trouver le meilleur équilibre possible entre vitalité économique, attentes de la société et protection de l'environnement.

Le bassin de chalandise de Genève Aéroport est particulier, avec un grand nombre d'organisations internationales, d'associations sportives, de centres d'innovation et de think tanks académiques ainsi que de sièges d'entreprises. Tous ont un fort besoin de connectivité auquel nous devons répondre. En parallèle, Genève Aéroport s'est engagé à être exemplaire en matière de durabilité. Je suis pleinement conscient qu'il ne peut y avoir d'aéroport performant et pérenne sans une stratégie volontariste en la matière. Nous avons mis en place un dispositif pour nous permettre d'atteindre nos objectifs. Ceux-ci, notamment en matière de réduction des gaz à effet de serre, sont ambitieux. Dans un monde où la durabilité devient un impératif global, ils sont à la hauteur des enjeux.

Les défis de notre secteur sont particulièrement complexes. Certaines solutions existent, d'autres sont encore à venir. En attendant, nos collaborateurs et partenaires sont pleinement engagés pour apporter des réponses durables et les mettre en pratique. Nous sommes fiers de partager nos stratégies, nos objectifs et nos actions dans ce rapport, et de continuer à travailler de manière transparente, collaborative et ambitieuse pour un avenir plus durable.

RAPPORT DE DURABILITÉ

Editorial



Nathalie Rossier-Iten

Cheffe du service
environnement et
développement durable

Conscient de ses responsabilités sociétales et environnementales, Genève Aéroport place la durabilité au cœur de toutes ses stratégies. En matière de durabilité, notre engagement repose sur trois piliers.

Le premier est d'agir pour réduire l'empreinte environnementale de l'aéroport. En 2024, une étape cruciale a été passée avec l'élaboration de notre Stratégie de réduction des gaz à effets de serre (GES). Dans ce cadre, nous nous sommes fixés pour objectif de réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES) de 90 % d'ici 2037 par rapport à 1990 pour l'ensemble de la plateforme aéroportuaire (scope 1 et 2). Nous participons également activement à réduire les GES de 90 % d'ici 2050 par rapport à 1990 aux côtés de l'industrie de l'aviation (scope 3).

Cette transition majeure repose essentiellement sur le remplacement de la centrale thermique mazout par le projet novateur GeniLac, sur l'usage accru des énergies renouvelables et sur l'électrification de la flotte des véhicules sur le tarmac (scope 1 et 2). Ou encore sur l'encouragement financier des compagnies aériennes à opérer avec des avions de dernière génération et le soutien dès 2026 envers les compagnies qui utiliseront une quantité de SAF supérieure au minimum légal à travers une participation financière (scope 3). Depuis 2011, Genève Aéroport a déjà des résultats importants en matière de décarbonation.

Le second pilier de notre engagement est social. L'aéroport collabore avec l'ensemble de ses parties prenantes et met en place des actions qui visent à favoriser la santé et la sécurité des membres du personnel, de nos fournisseurs, de nos passagers et de nos communautés riveraines. Genève Aéroport est un employeur responsable dont le bien-être des collaborateurs est primordial. Rester attractif pour attirer les jeunes talents est un enjeu essentiel, tout comme celui de fidéliser ses employés. À titre d'exemple, l'accord trouvé cette année avec les partenaires sociaux sur les augmentations de salaires est une source de satisfaction et d'apaisement pour tout le monde.

Enfin, la durabilité de l'aéroport repose sur une gouvernance adaptée. Genève Aéroport se veut exemplaire en la matière. L'idée étant d'imaginer et de mettre en place des solutions innovantes pour placer l'aéroport et notre secteur sur la voie d'un succès durable.

Aujourd'hui, l'ensemble de l'entreprise, du Conseil d'administration en passant par les responsables de services jusqu'aux collaborateurs, est pleinement mobilisé autour des enjeux de durabilité. Notre stratégie va encore s'affiner avec le temps et progresser avec nos parties prenantes. L'objectif de ce rapport de durabilité est de mettre en lumière les résultats de nos engagements, nos objectifs, et de nos initiatives associées.



RAPPORT DE DURABILITÉ 2024

Synthèse

La stratégie de durabilité de Genève Aéroport

L'aéroport déploie sa stratégie de durabilité à horizon 2030 avec 3 engagements prioritaires, dans les trois dimensions environnementale, sociale et gouvernance (ESG). Ces engagements prioritaires se basent sur les résultats de la matrice de matérialité mise à jour début 2024, croisant les enjeux primordiaux des parties prenantes de Genève Aéroport.



OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Dans l'ensemble, nos parties prenantes ont souligné trois principales attentes qui peuvent être résumées comme suit :

Agir pour réduire notre **empreinte environnementale**

Préserver la planète et ses ressources naturelles



Collaborer avec nos **parties prenantes**

Favoriser la santé et la sécurité des membres du personnel, de nos fournisseurs, de nos passagers et des communautés riveraines



Etre **exemplaire** en matière de gouvernance et de durabilité

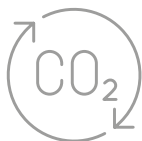
Imaginer des solutions innovantes pour placer l'aéroport, notre secteur et notre planète sur la voie d'un succès durable



Pour l'ensemble de ces 3 engagements, un nouveau plan d'actions sera formulé pour la période 2026-2030.

Cette stratégie de durabilité, fondée sur les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, s'inscrit dans les priorités 2030 adoptées par la Confédération. Genève Aéroport s'engage notamment sur 12 des 17 ODD.

NOTATION ECOVADIS 2024



71/100

Notation EcoVadis sur ses pratiques en matière de gouvernance, d'impact social et environnemental.

Top 15%

des entreprises évaluées

Médaille d'argent

100'000

entreprises évaluées

En 2024, Genève Aéroport a été réévalué par l'agence de notation EcoVadis sur ses pratiques en matière de gouvernance, d'impact social et environnemental. L'aéroport a obtenu une note de 71/100 et une médaille d'argent (top 15 % des entreprises évaluées) pour sa performance RSE. Avec plus de 100'000 entreprises évaluées dans plus de 175 pays, EcoVadis est la première et la plus fiable agence de notation mondiale visant à l'amélioration des engagements ESG de l'entreprise. L'évaluation EcoVadis reflète la qualité du système de gestion non financier de l'entreprise.

Genève Aéroport souhaite continuer de progresser dans cette reconnaissance dans l'intérêt de l'aéroport, de ses parties prenantes et des générations futures.

Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre

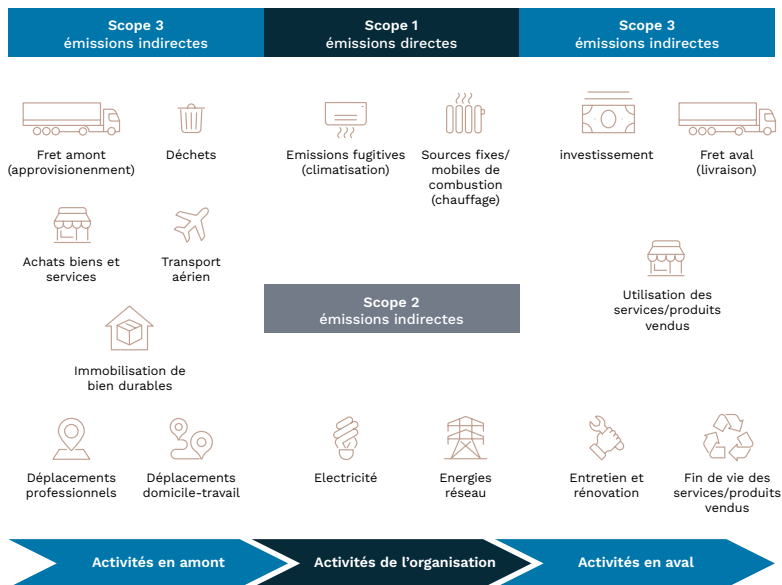
Genève Aéroport a passé une étape essentielle en 2024 avec l'élaboration de sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Elle concerne les émissions du scope 1 et 2, (sous le contrôle de Genève Aéroport) et les émissions du scope 3 (partenaires et chaîne de valeur).

Il s'est fixé les objectifs suivants :

Scope 1 et 2 : réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES) de 90 % d'ici 2037 par rapport à 1990 pour l'ensemble de la plateforme aéroportuaire (scope 1 et 2).

Scope 3 : Contribuer activement à réduire les GES de 90 % d'ici 2050 par rapport à 1990 aux côtés de l'industrie de l'aviation

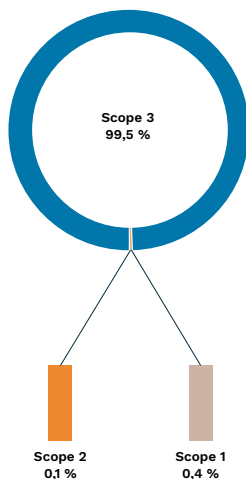


Le **Net-Zéro** est défini comme la réduction maximale des émissions de CO₂ des scopes 1, 2 et 3, avec un niveau de 10 % d'émissions résiduelles (comparé à 1990) considérées comme « inévitables » à séquestrer par la suite.



Le bilan carbone total de l'ensemble de l'aéroport pour l'année 2024 n'est pas encore disponible. En 2023, il était de 1'576'923 tonnes de CO₂ émises. Le périmètre des émissions du scope 3 est calculé selon une nouvelle méthode, en prenant en compte les émissions des avions au départ sur la totalité de leur trajet et plus uniquement sur le périmètre du cycle LTO. Le résultat de ce nouveau calcul sera publié dans le Rapport de durabilité à partir de l'année prochaine.

Genève Aéroport tient à préciser que le lecteur trouvera au sein de cet exercice 2024 deux périmètres et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre. L'empreinte CO₂ officielle de Genève Aéroport sur son scope 3 - à savoir 184'853 t CO₂e - se base sur la définition de la certification ACA3+. En particulier, les émissions des avions y sont calculées selon le cycle LTO. Cette empreinte a fait



l'objet pour l'exercice 2024 d'une revue d'audit. En 2024, l'aéroport a obtenu la certification *Airport Carbone Accreditation* (ACA) 4+.

La grande majorité de ces émissions est attribuable au scope 3 (99,5 %), alors que les émissions des scopes 1 et 2, représentent respectivement 0,4 % et 0,1 % du bilan carbone.

Plan d'action

Scopes 1 et 2 : vers le Net-Zéro en 2037

La transition de Genève Aéroport repose essentiellement sur des infrastructures plus durables et l'usage accru d'énergies renouvelables. Les mesures mises en place devraient déjà permettre d'ici 2028 une réduction de 80 % des émissions de 2022. L'objectif de mi-parcours fixé à 60 % de réduction en 2028 devrait bien être atteint. Les mesures prévues sont suffisantes pour dépasser l'objectif fixé et d'atteindre le Net-Zéro en 2037.

Voici les trois mesures majeures de Genève Aéroport pour réduire ses émissions :

- **Le raccordement au projet novateur GeniLac** qui utilise l'eau du lac Léman permettra à l'aéroport de supprimer toute énergie fossile pour le chauffage et le refroidissement de ses bâtiments à l'horizon 2028.
- **Le remplacement des fluides frigorigènes à fort potentiel de réchauffement global.**
- **L'électrification des véhicules sur le tarmac** (37 % actuellement et 90 % en 2030).

- **Le raccordement au projet novateur GeniLac** qui utilise l'eau du lac Léman permettra à l'aéroport de supprimer toute énergie fossile pour le chauffage et le refroidissement de ses bâtiments à l'horizon 2028.

- Le remplacement des fluides frigorigènes à fort potentiel de réchauffement global.
- L'électrification des véhicules sur le tarmac (37 % actuellement et 90 % en 2030).

Voici les autres mesures engagées :





électrification des véhicules et engins sur le tarmac d'ici 2030

Augmentation des parts modales durables d'ici 2030 :



44 %

employés



58 %

passagers



2050

neutralité carbone de l'industrie

Scope 3 : vers le Net-Zéro en 2050

Genève Aéroport contribue activement à l'objectif global de neutralité carbone de l'industrie d'ici 2050, soit la réduction de 90 % des émissions de 1990, avec un niveau maximum de 10 % d'émissions résiduelles à séquestrer et à stocker. Dans ce but, il intègre le scope 3 dans sa stratégie de réduction des gaz à effet de serre.

Voici les trois mesures majeures de l'aéroport pour réduire les émissions de l'aviation, représentant 79 % du scope 3 :

- **encourager financièrement les compagnies aériennes à opérer avec des avions de dernière génération**, plus économes en carburant et moins bruyants (incitation pour avions New GEN) ainsi qu'une incitation pour le remplissage des avions ;
- **soutenir dès 2026 les compagnies qui utiliseront une quantité de SAF supérieure au minimum légal à travers une participation financière ;**
- **maintenir sur les positions de stationnement avion des systèmes d'alimentation électrique en 400Hz et des systèmes de fourniture d'air préconditionné (PCA) et l'élargir à toutes les positions possible.** Ces dispositifs évitent l'utilisation des moteurs auxiliaires des avions stationnés très gourmands en énergie et bruyants.

Genève Aéroport s'engage par ailleurs à réduire d'autres émissions indirectes du scope 3

- électrification des véhicules et engins sur le tarmac
Objectif : 90 % d'ici 2030
- augmentation des parts modales durables pour les passagers et employés. **Objectif : 44 % pour les employés et 58 % pour les passagers d'ici 2030**
- promotion d'achats plus responsables et durables

Certification ACA 4+

A la fin 2023, l'ACI a introduit des nouveaux niveaux de certification, 4 et 4+, et le niveau 5, « *carbon neutral* ». Genève aéroport a vu son engagement en faveur de la décarbonation reconnu en recevant le niveau 4+ en octobre 2024.

Genève Aéroport a obtenu pour la première fois en 2011 la certification ACA (*Airport Carbon Accreditation*) mise en place par l'ACI Europe (*Airports Council International*) de niveau 3. À partir de 2017, il a obtenu la certification de niveau 3+, la plus élevée à l'époque, en compensant les émissions de CO₂ résiduelles.

Limiter les nuisances sonores

Conscient de sa proximité avec la ville, Genève Aéroport s'efforce depuis plusieurs années de réduire les nuisances sonores engendrées par ses activités. Cette réduction a été consacrée dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) avec un objectif de réduction en surface exposée de 20 % d'ici 2030.



Pour rappel, le PSIA détermine un cadre contraignant au développement du trafic aérien à Genève sous la forme d'un « cadre bruit » qui inclut :

- une courbe de bruit à moyen terme, fixant le périmètre de bruit qui doit être respecté dès à présent
- une courbe de bruit cible fixant un objectif de réduction de bruit à l'horizon 2030.

Evolution favorable de l'empreinte sonore

L'empreinte sonore 2024 de l'aéroport n'est pas encore connue. L'impact sonore associé au trafic aérien de l'année 2023 est inférieur à celui de l'année précédente, malgré un trafic en hausse (+6%). L'impact sonore en journée ainsi que la première heure de la nuit poursuivent une tendance à la baisse. Les immissions sonores pour la deuxième heure de la nuit ont augmenté par rapport à 2019.

Globalement, l'extension de l'empreinte sonore 2023 respecte le cadre de référence du PSIA. Cette amélioration de l'impact sonore de l'aéroport est le résultat des efforts visant à réduire le trafic après 22h, notamment le nombre de décollages.

Plan d'action pour limiter le bruit

Comment Genève Aéroport va-t-il parvenir à une réduction en surface exposée de **20 % d'ici 2030** ? En déployant des mesures visant à réduire les

mouvements nocturnes dont les valeurs limites sont plus contraignantes donc plus sensibles du point de vue des riverains : leur impact est considéré comme dix fois supérieur aux vols de la journée dans le calcul des courbes de bruit.

Depuis plusieurs années, Genève Aéroport n'attribue aucun créneau de décollage après 22 heures, sauf pour trois destinations intercontinentales.

Depuis le 1^{er} janvier 2025, Genève Aéroport déploie son système quota bruit. Concrètement, il s'agit d'inciter les compagnies à réduire leurs décollages en retard après 22 heures via des redevances fortement dissuasives. Ce système, appliqué en mode test en 2024, a permis de réduire les vols en retard : le nombre de décollages après 22 heures a baissé de 36,2 % par rapport à 2023.

Par ailleurs, depuis plusieurs années, l'aéroport incite financièrement les compagnies aériennes à exploiter les avions les plus modernes et donc moins bruyants. Cette stratégie continue de porter ses fruits. En 2024, 31,85 % des mouvements ont été réalisés par des avions de dernière génération.

Programme d'insonorisation



Genève Aéroport a mis en place en 2003 un programme d'insonorisation des bâtiments à proximité de l'aéroport. Il est financé par les redevances prélevées auprès des compagnies aériennes. Ces redevances, modulées en fonction de la classe de bruit de chaque appareil, sont perçues à chaque atterrissage. Une redevance supplémentaire pour les décollages après 22 heures est également appliquée. Le fonds environnement¹, dédié en grande partie à l'insonorisation des logements étant bien doté et peu utilisé pendant la durée de la pandémie, la perception de la redevance bruit a été suspendue entre 2021 et 2023. Elle a été rétablie le 1^{er} janvier 2024. Depuis 2004, 4'326 logements ont été insonorisés pour un montant de 63,13 millions de francs.

Le programme se poursuit en 2025 avec une action de communication soutenue auprès des propriétaires de bâtiments concernés.

¹ Le fonds environnement est également alimenté par une redevance « émissions gazeuses »

Gestion durable des ressources

Transition énergétique de Genève Aéroport

En 2016, Genève Aéroport a pris des engagements ambitieux en rejoignant le programme Exemplarité énergie et climat de la Confédération (EEC). Renouvelée en 2024, la certification ISO 50001 témoigne de la mise en place d'un processus organisationnel permettant de gérer au mieux l'énergie.

Aujourd'hui, la stratégie de transition énergétique de Genève Aéroport s'articule autour de trois axes :

- Décarboner les productions de chaleur et les carburants

Objectif : 60 % de réduction de CO₂ en 2028.

- Production 100 % renouvelable du réseau de chaleur à distance Genève Aéroport avec le fonctionnement de pompes à chaleur raccordées sur le réseau d'eau du lac GeniLac dès 2028

- Électrification de la flotte véhicules de Genève Aéroport. **Objectif 90 % de véhicules et d'engins électriques d'ici à 2030.**

- Gagner en efficacité énergétique par rapport à 2019

Objectif : +15 % d'efficacité en 2026 et +25 % en 2030.

- Rénovation des bâtiments énergivores au standard haute performance énergétique, conception efficace des nouvelles infrastructures (très haute performance énergétique, label DGNB gold).

- Développer la production solaire photovoltaïque

Objectif : 5 GWh/an en 2026 et 8 GWh/an en 2030.

Mobilité durable

Depuis plusieurs années, un des principaux objectifs stratégiques de Genève Aéroport est de favoriser l'usage des modes de transports publics, doux et partagés par les passagers et les collaborateurs.

Afin de les inciter à délaisser leur voiture, l'aéroport a réitéré cette année son partenariat avec les CFF mettant en place des trains « tôt le matin » lors des départs estivaux. Cette offre matinale a été renouvelée lors des fêtes de fin d'année.

Par ailleurs, Genève Aéroport et les CFF ont mis en place des trains « tard le soir » au départ de l'aéroport durant plusieurs week-ends de décembre et janvier.

Décarboner les productions de chaleur et les carburants d'ici 2028 (scope 1 et 2) :



60 %

de réduction de CO₂

Développer la production solaire photovoltaïque :



5 GWh/an 2026 8 GWh/an 2030

Efficacité énergétique :



+15 % 2026 +25 % 2030

Genève Aéroport maintient les Aérobus. Ces lignes, intégralement financées par l'aéroport, permettent aux voyageurs matinaux de bénéficier d'un service gratuit entre 3 heures et 6 heures du matin pour se rendre sur la plateforme.

Label de construction durable

Depuis 2023, les nouveaux bâtiments d'envergure doivent obtenir au minimum le label DGNB niveau OR (y compris le projet CAP2030) et toutes les rénovations d'ampleur au minimum le niveau ARGENT. DGNB est un label de construction durable très complet qui englobe de nombreux éléments allant de la qualité de la planification à la gestion du bruit en passant par l'analyse du cycle de vie.

Préserver la biodiversité

Genève Aéroport est le plus grand « site prioritaire flore » du canton, grâce aux nombreuses espèces rares qui poussent sur ses 137 hectares de prairies. Conscient de la valeur écologique des espaces verts de la plateforme, il contribue à la conservation et à la promotion de la biodiversité. L'aéroport met par exemple en place des mesures d'anticipation pour la préservation de nombreuses espèces floristiques protégées par leur déplacement vers des zones dédiées dans le cadre de projets de terrassement. L'aéroport a renouvelé son label « Nature et Economie » le 30 avril 2024 dernier grâce au constat du maintien des qualités naturelles des aménagements extérieurs du site.

Limiter les déchets

L'aéroport a validé en 2024 sa nouvelle stratégie de gestion des déchets avec des objectifs ambitieux, notamment celui de réduire de 20 % des déchets incinérables d'ici 2030 par rapport à 2019, atteindre un taux de valorisation des déchets de 60 % d'ici 2030 par rapport à 2019 et recycler 100 % des déchets organiques (lavures) d'ici 2030.



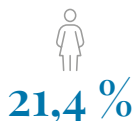
réduction des déchets incinérables
d'ici 2030 par rapport à 2019

Ces objectifs pourront être réévalués notamment dans le cadre de modifications ou de suspension de loi cantonale. La mise en œuvre d'une politique associée va être précédée en 2025 d'une réévaluation du périmètre de producteurs de déchets. Un plan d'action déchets d'exploitation à l'horizon 2030 a été établi en s'alignant sur les objectifs cantonaux.

Engagement envers les collaborateurs

Attirer les nouveaux talents

Dans sa vision 2040, Genève Aéroport se définit comme employeur attractif et responsable. Genève Aéroport mise en effet sur les compétences et l'engagement de ses collaboratrices et collaborateurs afin de répondre de manière pertinente, efficace et efficiente aux attentes des différentes parties prenantes. La mise en place d'une politique de télétravail (*Flexiwork*) contribue à répondre à cet enjeu.



des postes de cadres sont
représentés par des femmes en 2024

Assurer une mixité au travail

Les recrutements favorisent, à compétences égales, les embauches de personnes dont le sexe est le moins représenté, ceci afin de développer la mixité des équipes. L'entreprise compte à fin 2024, presque 28,7 % de femmes. Les postes de cadres sont représentés à 21,4 % par des femmes en 2024.

Sonder les collaborateurs

Depuis 2021, le baromètre *Pulse Survey* prend régulièrement le pouls de l'engagement et de la satisfaction des collaborateurs. L'objectif de ces sondages éclairés et anonymes est d'interroger les membres du personnel sur des thématiques, tout en mesurant leur niveau de satisfaction dans leur situation professionnelle. Volontairement mis entre parenthèses en 2023 en raison de l'enquête d'engagement déployée en fin d'année, ils ont été réactivés en 2024.

Développement des compétences managériales

Le partenariat initié en 2021 entre Genève Aéroport et la HEG-Genève a continué à déployer ses effets avec la poursuite en 2024 de la formation des managers exerçant des responsabilités d'encadrement.

Cette formation est basée sur la charte du management qui présente les comportements attendus. Elle vise à responsabiliser les managers sur le développement de leur équipe avec une attention portée à l'environnement de travail et au bien-être.

Nouveau règlement relatif aux augmentations de salaire

Le Conseil d'administration a approuvé le 17 septembre 2024 un Règlement sur la détermination des augmentations de salaire de Genève Aéroport. Il a été élaboré entre la Direction générale de Genève Aéroport et les partenaires sociaux, à la suite de l'accord convenu à l'issue de la grève du 30 juin 2023. Un processus de médiation mis en œuvre en 2024 a permis d'aboutir à l'établissement d'un nouveau principe pour la détermination des augmentations salariales. Chaque année désormais, les parties se rencontreront en automne en vue de négocier les montants accordés aux augmentations de salaire pour l'année suivante. Cette étape importante participe à l'atteinte d'un objectif clé : améliorer le pilotage de la masse salariale.

Santé au travail

La prévention de la santé et sécurité au travail a pour but de préserver la santé physique et mentale des salariés de l'aéroport. Elle vise également à s'assurer de leur aptitude au travail et à éviter les accidents du travail et les maladies professionnelles.

En 2024, Genève Aéroport a obtenu le renouvellement de la certification du label *Friendly Work Space* qui souligne les efforts déployés pour le bien-être des employés.



Certification

En 2024, Genève Aéroport a obtenu le renouvellement de la certification du label *Friendly Work Space*

Conduite responsable des affaires

Lutte contre les comportements frauduleux

L'engagement fort de la Direction générale se matérialise par une lutte constante en matière de corruption et de comportements frauduleux. Chaque membre du personnel doit participer à la prévention et à la détection de comportements illégaux ou frauduleux au sein de l'entreprise et bénéficie de formations en la matière. En ligne avec le principe de tolérance zéro, tout manquement aux normes anticorruption ou tout comportement violant les règles en matière de gestion des conflits d'intérêts peut donner lieu à l'ouverture d'une enquête administrative, à une dénonciation pénale, ainsi qu'à des sanctions disciplinaires, pouvant aller jusqu'au licenciement.

Lutte contre les conflits d'intérêts

La Directive de Genève Aéroport sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêt et le Code de conduite précisent les comportements à adopter, notamment en matière d'intégrité. Le code de conduite adopté en juin 2021 fournit un certain nombre d'exemples spécifiques de risques de conflits d'intérêt ou de comportements inappropriés auxquels les collaborateurs de l'aéroport peuvent être exposés.



Juin 2021

Code de conduite précisant les comportements à adopter

Des achats responsables

L'aéroport attend de ses fournisseurs et leurs sous-traitants qu'ils respectent les exigences liées à la durabilité que Genève Aéroport lui communique à travers sa Charte achats responsables.

L'aéroport s'est fixé pour objectif d'évaluer ses fournisseurs prioritaires d'ici à fin 2024 sur leur performance en matière de développement durable.

Des fournisseurs locaux

Les activités de Genève Aéroport génèrent des milliers d'emplois directs et indirects. En 2023, l'aéroport a travaillé avec un réseau de plus de 1'600 fournisseurs de biens et de services. Le pourcentage d'adjudicataires suisses sur les appels d'offres était de 88 % en 2024. Cela représente 86,89 % des dépenses d'appels d'offres de l'aéroport vers des adjudicataires suisses.



4,1 Mrds

valeur ajoutée à
l'économie de la région

Redistribution des valeurs

Chaque année Genève Aéroport distribue la moitié de ses bénéfices à l'État de Genève, soit 55 millions de francs en 2024, et génère 4,1 milliards de francs de valeur ajoutée à l'économie de la région, selon l'étude d'impact économique de 2017*. Selon cette même étude, 33'600 emplois directs, indirects et induits sont générés par les activités aéroportuaires, dont 11'000 sur le site, répartis dans les 200 entreprises qu'héberge la plateforme. Au-delà de sa contribution directe à la création d'emplois sur le canton, Genève Aéroport entend renforcer le recours à l'emploi et à la sous-traitance locale.



33'600

emplois directs, indirects et induits
sont générés par les activités
aéroportuaires

*BAK- INFRAS 2017

01

Périmètre et méthodologie



Dans cette section

- 1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés
- 1.2. Référentiels externes
- 1.3. Notations et indices ESG

Le présent rapport constitue la déclaration de performance non-financière de Genève Aéroport prévue aux articles 964a-964c du Code des obligations (CO) dans lequel figurent de nombreux indicateurs quantitatifs et qualitatifs.

Il a été publié en mars 2025 après approbation du Conseil d'administration et couvre l'ensemble de l'exercice 2024, après une première publication en mars 2024 pour l'exercice 2023. Conformément aux réglementations en vigueur et dans un esprit de transparence avec ses parties prenantes, Genève Aéroport publie au sein de ce rapport des données relatives aux questions environnementales et sociales de même qu'en matière de questions relatives au personnel, de respect des droits de l'homme et de lutte contre la corruption.

Des exemples sur les actions et les initiatives mises en place au titre des enjeux sociétaux, éthiques et environnementaux sont indiqués.

Le modèle commercial, les concepts appliqués, les mesures prises et l'évaluation de l'efficacité de ces mesures, les principaux risques et gestion de ces risques par Genève Aéroport ainsi que les indicateurs clés de performance de l'aéroport se trouvent au sein de ce rapport. Les données extra-financières sont quant à elles fournies au point 6.

1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés

Périmètre de déclaration

GRI 2-2 Entités incluses dans le reporting de durabilité

En règle générale, Genève Aéroport déclare les données extra-financières de l'entreprise qui concernent les 1'079 membres du personnel de l'aéroport (1'019 équivalant plein temps « EPT ») assurant près de 200 fonctions en 2024. Pour certaines données (p. ex. dépenses de mobilité), le périmètre de déclaration est élargi à l'ensemble de la plateforme aéroportuaire et non uniquement aux 1'079 membres du personnel.

Année de référence, période et fréquence

GRI 2-3-a-b-c Période, fréquence et point de contact du reporting

Les données annuelles relatives à la durabilité sont communiquées pour l'année calendaire précédant l'année de publication, c'est-à-dire 2024 dans le présent rapport, conformément au calendrier des rapports financiers. Le rapport couvre donc la période d'activité du 1^{er} janvier au 31 décembre 2024. Les exceptions sont précisées en introduction des chapitres. Elles concernent notamment les données extra-financières 2023 relatives à la performance climatique et environnementale (cf. point 4). Les données 2024 seront connues courant 2025 et seront transmises dans le prochain rapport de durabilité. La date de publication du *reporting* a lieu en mars lors de la publication du rapport de gestion et du rapport financier de Genève Aéroport.

Contrôle interne et point de contact

GRI 2-3-d Période, fréquence et point de contact du reporting

Ce rapport de performance extra-financière a été préparé avec l'appui de plusieurs Directions et services de Genève Aéroport - dont les Directions finances, ressources humaines, opérations, commercial et développement, infrastructures, ainsi que les affaires juridiques, le Service communication, le Safety Office et le Service environnement et développement durable. La cheffe de projets développement durable agit en tant que point de contact unique pour les questions relatives au rapport ou aux informations communiquées. Les données présentes dans ce document sont placées sous la responsabilité des fonctions précitées.

Reformulations d'informations

GRI 2-4-a Reformulations d'informations

Les reformulations d'informations permettent de corriger une erreur ou de tenir compte de changements dans la méthode de mesure ou dans la nature de l'activité. Les reformulations d'informations assurent notamment la cohérence et permettent la comparabilité des informations entre les périodes de *reporting*.

En 2024, Genève Aéroport a procédé à deux reformulations d'informations au cours de la période de *reporting*.

La première reformulation concerne le *reporting* énergétique. Le périmètre des bilans énergétiques a été corrigé pour s'aligner aux scopes 1, 2 et 3 du calcul des émissions de gaz à effet de serre et correspondre aux indicateurs GRI. Les périmètres de Genève Aéroport et de la plateforme aéroportuaire sont ainsi précisés pour correspondre aux scopes 1 et 2 (périmètre Genève Aéroport) et rendre compte des objectifs globaux de la plateforme pour les scopes 1, 2

et 3 des infrastructures qu'elles soient directement la propriété de Genève Aéroport ou des tiers partenaires (total de la plateforme aéroportuaire).

Par ailleurs, en février 2025, le partenaire d'efficacité énergétique et gestionnaire de réseaux, les Services Industriels de Genève (SIG), a informé Genève Aéroport qu'il repoussait le raccordement de GeniLac à l'aéroport et la mise en service de la Centrale Thermique Est de 2026 à l'hiver 2028-2029. Cette décision a été prise par les SIG, au regard d'un risque industriel majeur identifié, afin de trouver une situation pérenne pour le bon fonctionnement de GeniLac. La modification de la date d'échéance a été apportée dans ce rapport et dans notre Stratégie de réduction des gaz à effet de serre (GES).

Genève Aéroport tient enfin à préciser que le lecteur trouvera au sein de cet exercice 2024 deux périmètres et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre. L'empreinte CO₂ officielle de Genève Aéroport sur son scope 3 - à savoir 184'853 t CO₂e - se base sur la définition de la certification ACA3+. En particulier, les émissions des avions y sont calculées selon le cycle LTO. En 2024, l'aéroport a obtenu la certification *Airport Carbone Accreditation* (ACA) 4+. Dans ce cadre, le périmètre des émissions du scope 3 est calculé selon une nouvelle méthode, en prenant en compte les émissions des avions au départ sur la totalité de leur trajet et plus uniquement sur le périmètre du cycle LTO. Le résultat de ce nouveau calcul sera publié dans le Rapport de durabilité à partir de l'année prochaine.

En 2024, Genève Aéroport a aussi publié sa stratégie de réduction des gaz à effet de serre, présentée dans le chapitre 4.1. Pour l'élaboration de cette stratégie, le bilan carbone du scope 3 a été réalisé en prenant en compte les émissions des avions au départ sur la totalité de leur trajet. D'autres sources supplémentaires ont été prises en compte, comme

les émissions liées au traitement des déchets, la mobilité des employés et des passagers ou les achats. De ce fait, la quantité d'émissions de CO₂ calculée est environ 10 fois supérieure à celle calculée selon la certification ACA3+, à savoir 1'569'484 t CO₂e.[FB1] La seconde reformulation au sein de l'exercice 2024 fait référence à l'indicateur relatif au nombre de milliers d'heures travaillées et non en millions d'heures travaillées (2023) sur l'ensemble des membres du personnel.

Assurance externe

GRI 2-5 Assurance externe

Le Conseil d'administration de Genève Aéroport approuve chaque année le présent rapport conformément à l'article 964c al. 1 du Code des obligations. Un certain nombre de données de ce rapport ont fait l'objet d'une assurance limitée externe. Cette pratique d'assurance externe a été mise en place au sein de Genève Aéroport dès l'exercice 2023. La norme d'assurance est l'International Standard on Assurance Engagement (ISAE) 3000 (*revised*). Pour plus d'informations, veuillez consulter le rapport d'audit qui se trouve au point 9 de ce document.

1.2. Référentiels externes

Genève Aéroport considère que la transparence est un principe essentiel pour construire des relations de confiance avec ses parties prenantes et inscrire l'entreprise dans une démarche d'amélioration continue.

En attendant l'adoption d'un cadre harmonisé de *reporting* extra-financier au niveau international, Genève Aéroport veille à rendre compte de sa performance sur la base des différents directives et cadres externes de *reporting* communément utilisés en matière de durabilité :



Genève Aéroport suit les principes du Pacte mondial et les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies adoptés en 2015. Genève Aéroport s'est engagé à contribuer à 12 sur 17 ODD par le biais de ses plans d'action de durabilité.



Le rapport est basé sur les lignes directrices relatives à la responsabilité sociétale de l'Organisation internationale de normalisation ISO 26000. Genève Aéroport adopte également d'autres directives ou certifications ISO notamment ISO 50001.



Genève Aéroport a préparé ce rapport conformément aux normes du *Global Reporting Initiative* (GRI) pour la période allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024. Le tableau de correspondance des indicateurs est disponible au point 8 de ce rapport.



Le *Airport Operator Sector Supplement* (AOSS) est le supplément du GRI pour les aéroports. Ce rapport se réfère également à ces indications de *reporting* qui couvrent quatre catégories : économique, environnement, social, et produit responsable.



Genève Aéroport a préparé ce rapport conformément aux recommandations de la *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD) pour la période allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024. Le tableau de correspondance des indicateurs est disponible au point 8 de ce rapport.

1.3. Notations et indices ESG

Ecovadis médaille d'argent

En 2024, Genève Aéroport a été réévalué par l'agence de notation EcoVadis sur ses pratiques en matière de gouvernance, d'impact social et environnemental. L'aéroport a obtenu une note de 71/100 et une médaille d'argent (top 15 % des entreprises évaluées) pour sa performance RSE. Avec plus de 100'000 entreprises évaluées dans plus de 175 pays, EcoVadis est la première et la plus fiable agence de notation mondiale visant à l'amélioration des engagements ESG de l'entreprise. L'évaluation EcoVadis reflète la qualité du système de gestion non financier de l'entreprise. Genève Aéroport souhaite continuer de progresser dans cette reconnaissance dans l'intérêt de l'aéroport, de ses parties prenantes ainsi que de la pérennité de ses activités.

Notations non sollicitées

Genève Aéroport est régulièrement évalué par des instituts de notation. Il existe plus d'une centaine d'agences de notation. Genève Aéroport est attentif aux ratings de MSCI, de Sustainalytics, d'ISS, d'Inrate et d'Ethos.

Ces agences de notation poursuivent deux principaux objectifs : celui d'aider l'entreprise et ses dirigeants à évaluer si des actifs détenus sont sources de création de valeur à long terme et celui d'aider les régulateurs ou les employés potentiels à mieux connaître les performances sociales de l'entreprise. Les notations ESG proviennent d'évaluations d'indicateurs que chaque agence combine avec ses propres méthodes d'agrégation et de pondération pour attribuer une note globale à une entreprise.

Dans le cadre de sa démarche de durabilité, Genève Aéroport œuvre à améliorer l'évaluation qui est faite de la durabilité de ses activités par les instituts de notation. Ses projets étant exposés aux risques environnementaux, sociaux et de gouvernance, les notations ESG peuvent constituer un outil important de gestion des risques pour tout investisseur externe.

Autres distinctions en 2024

Genève Aéroport est reconnu pour son engagement en faveur de l'insertion et de la formation professionnelle, ainsi que la santé, la sécurité et le bien-être au travail via les labels *Friendly Work Space*, Entreprise formatrice et le Label 1+ pour tous.

Le 30 avril 2024, l'aéroport a renouvelé son label « Nature et Économie », grâce au constat du maintien des qualités naturelles des aménagements extérieurs du site.

En octobre 2024, Genève Aéroport a reçu officiellement la certification Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+ délivré par l'Airports Council International (ACI) au terme de l'audit survenu en 2023. Genève Aéroport était certifié ACA (3 puis 3+) depuis 2011.

Depuis 2023, pour les projets de grande envergure, une certification DGNB (label de construction durable – Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) Gold à minima pour les projets d'ouvrage neufs est visée tandis qu'une certification DGNB Silver à minima pour les projets de rénovation globale d'ouvrage est demandée. DGNB est un label de construction durable très complet qui englobe de nombreux éléments allant de la qualité de la planification à la gestion du bruit pendant le chantier en passant par la minimisation des émissions de CO₂ ou l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).

En parallèle, Genève Aéroport a progressivement identifié et augmenté la criticité des risques d'augmentation des coûts de l'énergie, de pénurie d'énergie et du risque de ne pas atteindre ses objectifs de transition énergétique définis en 2023. Le système de management de l'énergie de l'aéroport certifié ISO 50001 depuis 2017 (re-certification obtenue en 2024) répond aux risques d'entreprise et s'appuie fortement sur les opportunités de développement des énergies renouvelables sur le site aéroportuaire.

Enfin, en décembre 2024, Genève Aéroport a obtenu le label Numérique Responsable niveau 1 au sein de la Direction Technologies (DT). À l'horizon 2028, l'aéroport vise l'obtention du label Numérique Responsable Niveau 2 pour l'ensemble de l'entreprise. Ce niveau avancé exige un engagement global envers des pratiques éthiques, inclusives et écologiques dans toutes nos activités numériques.

02

La durabilité au cœur de la stratégie



Dans cette section

- 2.1. Engagement de la Direction dans la durabilité
- 2.2. Notre vision stratégique pour des impacts positifs à long terme
- 2.3. Notre modèle d'affaires et notre chaîne de valeur
- 2.4. Nos 3 engagements à long terme et nos outils de mesure des progrès
- 2.5. Contribution aux Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies
- 2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes
- 2.7. Analyse de matérialité
- 2.8. Nos objectifs, initiatives et indicateurs
- 2.9. Analyse des risques, opportunités et impact en matière de durabilité
- 2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
- 2.11. Des partenariats externes globaux et locaux pour progresser collectivement
- 2.12. Mesurer l'impact de nos efforts en matière de durabilité

2.1. Engagement de la direction dans la durabilité

Un engagement de longue date

GRI 2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable

GRI 2-23 Engagements politiques

GRI 2-24 Intégration des engagements politiques

Pour guider ses engagements en matière de durabilité, le Conseil d'administration de Genève Aéroport a adopté une Vision 2040 et une stratégie 2030 en 2022. Outre ces aspects, l'établissement a pris par écrit des engagements sous forme de stratégie et de politiques qui sous-tendent ses actions dans divers domaines : environnement, énergie, santé et sécurité au travail, formation continue, etc. Elles sont toutes validées par la Direction générale et publiées sur le site internet.

Enfin, Genève Aéroport se conforme aux réglementations concernant ses activités, quel que soit le secteur (sécurité, sûreté, opérationnel, santé, durabilité, environnement, financier, technologies de l'information, etc.).

Ainsi, depuis plus de 20 ans, la démarche de durabilité de Genève Aéroport s'est développée et renforcée au travers des étapes clés suivantes (liste non exhaustive)¹ :

2002

- Création de la **Division Environnement et Affaires juridiques** qui a rejoint la Direction en 2008

2003

- Publication du premier **concept d'insonorisation** (révisé en 2017)

2006

- Refonte du **statut du personnel** (adopté en 1995, état actuel au 13 décembre 2022)

2011

- Obtention de la première **Certification Nature & Économie** (label de qualité pour les aménagements proches du naturel, reconnaissance de la contribution à la sauvegarde de la biodiversité).
- Prix 2010 d'encouragement à la **protection des données et de la transparence**, décerné par la Préposée cantonale à la protection des données.
- Obtention pour la première année de la **certification Airport Carbon Accreditation (ACA)** 3 décernée par l'ACI Europe et vérifiée par un tiers indépendant

2012

- Certificat dans le cadre du **Prix suisse de l'éthique**
- Adoption de la directive de Genève Aéroport sur les **marchés publics** (état actuel au 12 novembre 2018).

2013

- **Label 1+ pour tous** décerné par le canton de Genève (emploi et insertion).
- Label **Friendly Workspace** délivré par Promotion Santé Suisse.
- Adoption Manuel santé et sécurité au travail (SST) et signature de la politique associée.
- Adoption Manuel sécurité et protection incendie (MSPI) et signature de la politique associée

2014

- Adoption de la première version de la Directive concernant le **congé paternité**.
- Publication du premier **rapport de développement durable**.

2016

- Création du **Service Environnement et Développement durable** qui remplace la Division Environnement et Affaires juridiques.
- Adoption de la **Directive sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication**
- Adoption de la première version du **règlement d'organisation et de gouvernance de l'AIG**.
- Engagement volontaire dans le **programme « Exemplarité Énergie et Climat »** de la Confédération
- Construction et mise en service de **l'amortisseur de bruit**.

¹Les réglementations principales adoptées par Genève Aéroport sont publiées sur le site de l'État de Genève (Recueil systématique genevois rs/GE)

2017

- Adoption de la première **Stratégie de la planification directrice**.
- Adoption de la **politique de sécurité** et du processus achat.
- Obtention de la **certification ACA 3+** (gestion CO₂) renouvelée chaque année.
- Validation de la révision du **concept d'insonorisation par l'OFAC** (premier concept en 2003).

2018

- Adoption de la **directive concernant la prévention et la gestion des conflits d'intérêts** (modifiée en 2020 et 2023).
- Publication du troisième **rapport de développement durable** (2016-2018).
- Publication de la **politique environnementale**.
- **Construction** du bassin versant du Vengeron.
- Adoption de la fiche **PSIA** de Genève Aéroport par l'OFAC.
- Publication de la **politique énergétique**.
- Obtention de la **certification ISO 50'001** pour le système de management de l'énergie.
- Publication du manuel Personnes à mobilité réduite (PMR) et signature de la politique associée.
- Adoption du **processus achat**

2019

- Adoption de la **Charte de la diversité** en entreprise et du Manuel personne à mobilité réduite (PMR).
- Adoption de la **Directive achats responsables**.
- Adoption de la Directive environnementale pour les prestations effectuées sur le site de l'aéroport de Genève.

2020

- Lancement de la **plateforme externe sécurisée de signalements** de soupçons de fraude, de comportements inappropriés ou de plaintes pour atteintes à la personnalité.
- Publication du **document de l'ARCS** – Projet de roadmaps pour la décarbonation de l'aviation en Suisse.

2021

- Introduction des **Redevances Bruit avec incitations financières**² pour encourager les mouvements avec des avions de dernière génération.
- Adoption de la **politique de développement durable**.
- Adoption du **Code de conduite**.
- Publication du Manuel **sécurité et protection incendie (STT)**.
- Révision de la Directive concernant le **congé paternité** (état actuel au 5 février 2021).
- Révision du **Règlement d'organisation et de gouvernance de l'AIG** (état actuel au 11 octobre

2022)

- Modification de la **Directive sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication** (état actuel au 15 janvier 2024).

2022

- Obtention du label **Ecomobile** du Canton de Genève (mobilité) et du **Label 1+**.
- Validation du **nouveau règlement d'exploitation par l'OFAC** (recours actuellement pendant contre la décision de l'OFAC devant le Tribunal Administratif fédéral (dossier de génie civil pour la procédure d'approbation des plans PAP/MRE – post Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique (PSIA))
- Inauguration du **Bâtiment Aile Est**.
- Publication de la **Vision 2040**.

2023

- Reconnaissance des performances ESG **médaille d'argent par EcoVadis** (gestion RSE).
- Renouvellement du label **Friendly Workspace**.
- Publication du **Manuel sécurité et protection incendie (MSPI)**.
- Adaptation de la **directive concernant la prévention et la gestion des conflits d'intérêts** et du Règlement sur la **protection de la personnalité** à la suite de l'entrée en vigueur de la Loi cantonale sur la protection des lanceurs d'alerte (LPLA) en 2022.

2024

- Publication du premier **rapport de durabilité (rapport de performance extra-financière)** de Genève Aéroport (exercice 2023) audité.
- Validation de la **Stratégie de réduction des gaz à effet de serre**.
- Validation de la **Stratégie déchets**.
- Validation de la **Stratégie de développement des équipements de recharge pour véhicules électriques**
- Mise à jour de la **Stratégie de la planification directrice** (introduite en 2017).
- Obtention de la certification **Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+** (gestion des gaz à effet de serre et prise en compte des émissions indirectes)
- Renouvellement de la **notation Argent par EcoVadis** (gestion RSE).Renouvellement de la **certification ISO 50'001**
- Renouvellement du **Certificat Nature & Économie**.
- Signature de **La charte Légion du cœur**.
- Modification de la **Directive sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication** (état actuel au 15 janvier 2024).
- Obtention du Certificat Numérique Responsable Niveau 1 (décembre 2024).

2025

- Introduction Quota Bruit Le 1^{er} janvier 2025.

²Les incitations financières directes existantes depuis 2021 concernent un rabais de 40cts sur Passenger Service Charge des passagers transportés sur des avions de nouvelle génération ; un rabais de 20% sur les redevances atterrissage des vols opérés en avion de nouvelle génération ; un bonus de croissance annuelle des vols opérés en avion de nouvelle génération ; et un rabais selon le taux de remplissage.

2.2. Notre vision stratégique pour des impacts positifs à long terme – la durabilité au cœur de la stratégie

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

Pour assurer sa pérennité, Genève Aéroport s'est adapté aux évolutions sociétales et technologiques et offre un cadre dynamisant à toutes les parties prenantes. Genève Aéroport est exemplaire dans les domaines du développement durable et de l'innovation en collaboration avec ses partenaires. Il est un employeur attractif et responsable.

Cinq objectifs stratégiques guident au quotidien les activités de Genève Aéroport : l'opérabilité de la plateforme, la satisfaction de la clientèle, la pérennité économique, la gestion de l'humain et des compétences et l'affirmation de l'identité responsable.

En tant qu'acteur essentiel du réseau aérien suisse, Genève Aéroport s'est engagé depuis plus de vingt ans dans une démarche de durabilité. Cette démarche se traduit par de nombreuses mesures sur le plan environnemental, sociétal et de gouvernance. Depuis 2024 et de manière désormais annuelle, Genève Aéroport rend compte de ses performances extra-financières à l'ensemble de ses parties prenantes au sein de son rapport de durabilité (anciennement rapport de performance extra-financière).

Cette démarche est aujourd'hui précisée au sein de ce document et repose sur la conviction qu'investir dans la transition vers un monde plus durable n'est pas seulement essentiel, mais constitue également une nécessité pour les générations futures, un moteur de compétitivité, d'innovation et de résilience pour l'établissement. Elle englobe l'amélioration continue des dimensions environnementales, sociales et éthiques sur l'ensemble de sa chaîne de valeur et de ses parties prenantes. Cette approche permet d'atténuer les risques et d'apporter également une valeur ajoutée tangible, grâce à une plus grande attractivité pour les parties prenantes, tout en promouvant l'innovation. Le présent document formule l'ambition, les engagements de Genève Aéroport en matière de durabilité, les objectifs, les initiatives et les indicateurs jusqu'à la prochaine décennie.

Les services qu'offre l'aéroport de Genève aident les citoyennes et citoyens, les entreprises, les instances politiques et diplomatiques à se connecter au reste du monde. En tant que maillon essentiel de l'infrastructure de transport national, Genève Aéroport doit satisfaire de manière durable la demande de mobilité aérienne présente et future. Afin de répondre à cette mission, le Conseil d'administration de Genève Aéroport a adopté la Vision 2040 et la Stratégie 2030. Ces dernières vont influencer le modèle d'affaires de l'aéroport.

2.3. Notre modèle d'affaires et notre chaîne de valeur

GRI 2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaire

GRI 2-27 Conformité aux législations et aux réglementations

GRI AOSS G4-7 cadre réglementaire dans lequel l'aéroport opère

Actif dans le secteur aéroportuaire, Genève Aéroport est l'un des trois aéroports nationaux et constitue un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse. Il relie la Suisse au réseau de transport aérien international et s'adapte en conséquence. L'aéroport a pour mission de répondre à la demande tout en limitant son impact environnemental et sociétal.

L'aéroport de Genève est exploité par l'Aéroport International de Genève (AIG), établissement de droit public autonome. L'aéroport est exclusivement helvétique et entièrement en territoire suisse. Genève Aéroport est soumis à la loi fédérale sur l'aviation (LA) du 21 décembre 1948 (RS 748.0), la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983 (RS 814.01), l'ordonnance sur l'aviation (OSAv) du 14 novembre 1973 (RS 748.01), et l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) du 23 novembre 1994 (RS 748.131.1).

Le cadre d'exploitation est défini dans la concession fédérale d'exploitation approuvée le 31 mai 2001 par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Ce cadre destine Genève Aéroport au trafic national, international et intercontinental selon les dispositions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les règles de l'Union européenne, ainsi que le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de Genève Aéroport adopté en 2018. Cette concession a été renouvelée le 31 mai 2001 pour la période du 1^{er} juin 2001 au 31 mai 2051. Le PSIA est le

résultat d'une collaboration entre la Confédération, le canton de Genève et Genève Aéroport et a été adopté pour une période allant jusqu'en 2030. Selon la mission donnée par la Confédération, il est indiqué que les aéroports nationaux soumis au PSIA doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande, en accord avec les principes de développement durable. La Confédération octroie à l'AIG l'autorisation d'exploiter. En contrepartie, le respect de nombreuses règles internationales et nationales est exigé. Celles-ci concernent la sécurité, l'infrastructure, l'environnement, la fluidité du trafic.

Enfin, au niveau cantonal, la mission et le fonctionnement de Genève Aéroport sont définis dans la loi genevoise sur l'Aéroport International de Genève (LAIG) du 10 juin 1993 (RS GE H 3 25) et son règlement d'application (RAIG) du 13 décembre 1993 (RS GE H 3 25 01).

La LAIG décrit la raison d'être de Genève Aéroport comme suit : « L'établissement a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations en offrant, au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs. Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement. »

Genève Aéroport appartient par ailleurs au canton de Genève et est soumis aux obligations légales genevoises quant à la façon dont la plateforme est dirigée. Des objectifs quantitatifs et qualitatifs découlent notamment de la Convention d'objectifs signée entre le canton et l'Aéroport International de Genève pour la période 2024-2029, selon l'article 7 de la base légale relative à l'organisation des institutions de droit public (LOIDP) du 22 septembre 2017 (A 2 24). Ces objectifs découlent également de la Stratégie 2030 définie avec le Conseil d'administration qui se base sur la Vision 2040 adoptée en 2022 par le Conseil d'administration.

Le rôle de Genève Aéroport est ainsi de mettre à la disposition des compagnies aériennes, des passagers et des opérateurs de fret des installations performantes et des services répondant à leurs besoins, ce qui implique notamment d'adapter régulièrement l'infrastructure aéroportuaire et de diligenter les nécessaires travaux d'entretien et de développement.

Genève Aéroport génère des revenus aéronautiques (redevances, atterrissages et passagers, etc.), soit

64,4 % du chiffres d'affaires en 2024, et des revenus non aéronautiques (commerces, parkings, loyers, etc.) soit 35,6 % du chiffres d'affaires en 2024. Les revenus aéronautiques sont définis et cadrés par l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires. Cette ordonnance définit aussi l'utilisation d'une partie des revenus non aéronautiques dans le calcul des redevances aéroportuaires.

L'établissement emploie en 2024, 1'079 (soit 1'019 équivalant plein temps « EPT ») collaboratrices et collaborateurs qui assurent près de 200 fonctions différentes.

Au niveau de ses activités, de sa chaîne de valeur et de ses relations d'affaires, Genève Aéroport est relié à 146 destinations régulières (2024), opérées par 55 compagnies aériennes. Surtout orienté vers le trafic point à point, l'aéroport relie principalement Genève aux grandes capitales et villes du continent européen et, notamment, les grandes plaques tournantes que sont Londres, Amsterdam ou encore Francfort. L'aéroport dessert également des destinations intercontinentales à l'instar de New York, Washington, Montréal et les grands hubs d'Istanbul et du Golfe persique, ainsi que la Chine et l'Afrique.

Genève Aéroport constitue ainsi le centre de gravité d'une vaste région transfrontalière où réside une population d'environ 6,5 millions de personnes. Il est un facteur d'attractivité décisif pour les multinationales et le développement de la Genève internationale, qui héberge aujourd'hui un siège européen de l'Organisation des Nations Unies (ONU), ainsi que de nombreuses organisations non gouvernementales (ONG).

Les activités de l'aéroport apportent globalement une plus-value économique de 4,1 milliards de francs et induisent la création de 33'600 emplois. Une bonne connectivité aérienne exerce une influence positive sur l'économie cantonale et régionale. Elle profite à la Genève internationale, soit 42 organisations internationales (OI) dans le bassin lémanique (sur 45 au total en Suisse), 750 organisations non gouvernementales (ONG), 32'000 fonctionnaires internationaux, diplomates et représentants de la société civile, plus de 4'000 visites par année de chefs d'État et de gouvernements, ministres et autres dignitaires, plus de 5'000 conférences par an organisées en présentiel, en téléconférence ou en hybride et suivies par environ 523'000 délégués du monde entier.

Genève Aéroport profite aussi aux plus de 2'200 entreprises multinationales présentes à Genève, qui ont par exemple généré directement en 2019, 40 % de la valeur ajoutée du canton, 32 % des emplois et 2,52 milliards de francs de recettes fiscales issues de l'imposition des revenus des employés et de la TVA. Des secteurs importants de notre économie bénéficient des activités aéroportuaires, dont l'horlogerie, la chimie spécialisée, le négoce ou le tourisme, y compris les petites et moyennes entreprises (PME) locales pour le transport de personnes souhaitant accéder aux marchés internationaux, pour importer/exporter rapidement leurs marchandises, pour la qualité de vie de leurs employés qui souhaitent rendre visite à leurs familles à l'étranger, etc.

GRI 2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires

La chaîne de valeur de Genève Aéroport, simplifiée en six étapes clés, permet de rendre compte des interactions et de la collaboration de l'aéroport avec l'ensemble de ses parties prenantes. Il s'agit notamment de comprendre au mieux leurs préoccupations et leurs attentes afin de les intégrer à la stratégie de l'aéroport. La manière dont Genève Aéroport crée de la valeur pour l'ensemble de ces parties prenantes est précisée au point 2.6. de ce présent chapitre.

	Clients	Partenaires et fournisseurs	Autorités publiques et régulateurs	Membres du personnel	Société civile, ONG, partis politiques, communautés riveraines	Investisseurs et communauté financière	Pairs et associations professionnelles
Production et transformation des matières premières (carburant)							
Production, assemblage, entretien et réparation des avions							
Transports, logistique (sociétés tierces)							
- Service d'assistance en escale							
- Ravitaillement (fuelling), nettoyage, catering							
Prestations étatiques							
- Contrôle aérien							
- Police et gardes-frontières, douane							
- Météo							
Opérations directes							
- Adaptation et rénovation des infrastructures							
- Contrôle du trafic au sol							
- Service de piste (entretien et gestion parkings avions)							
- Gestion des parkings voiture							
- Accueil protocoles							
- Sécurité passagers et du périmètre aéroportuaire							
- Transport des passagers							
- Exploitation de l'aéroport et coordination des activités (finances, marketing, gestion des concessions commerciales et aéronautiques, gestion ESG, systèmes informatiques)							
Utilisation des services des sociétés tierces par les passagers							
- Enregistrements passagers et bagages							
- Compagnies aériennes							
- Commerces et services							

*Les sociétés tierces sont liées par des contrats qui les contraignent à suivre certaines exigences fixées par GA (notamment soumis des critères ESG). Par ailleurs, elles doivent – de même que les prestataires étatiques – suivre les règles et directives sur le site aéroportuaire édictées par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

2.4. Nos 3 engagements à long terme et nos outils de mesure des progrès

Genève Aéroport déploie sa Stratégie de durabilité à horizon 2030, fruit de trois composantes :

- la vision et l'ambition portées au plus haut niveau de l'établissement : En 2040, Genève Aéroport est un centre de mobilité compétitif et convivial dont la desserte aérienne répond aux besoins de la population, des acteurs économiques et de la Genève Internationale (cf. point 2 du présent document) ;
- une analyse de matérialité, permettant de déterminer des enjeux prioritaires, en cohérence avec les priorités du Groupe et les attentes des parties prenantes (cf. point 3 du présent document) ;
- une analyse de risques extra-financiers, permettant d'identifier avec précision les principaux risques extra-financiers dans toute la chaîne de valeur (cf. point 5 du présent document).

Trois grands engagements prioritaires structurent ainsi l'approche de durabilité de l'aéroport et dressent les plus grands enjeux de l'aviation en matière de durabilité :

Agir pour réduire notre empreinte environnementale
Préserver la planète et ses ressources naturelles

Une entreprise engagée pour ses parties prenantes
Favoriser la santé et la sécurité des membres du personnel, de nos fournisseurs, de nos passagers et des communautés riveraines

Une conduite responsable des affaires basée sur la confiance

Être exemplaire en matière d'éthique des affaires et de durabilité pour placer l'aéroport, notre secteur et notre planète sur la voie d'un succès durable

Ces trois engagements s'inscrivent dans les trois dimensions environnementale, sociale et gouvernance (ESG). Ils sont liés et assurent une prise en compte transversale de la durabilité. Pour l'ensemble de ces 3 engagements, un bilan sera réalisé fin 2026 et un nouveau plan d'actions sera formulé pour la période 2027-2030.

2.5. Contribution aux objectifs de développement durable des Nations Unies

Fondée sur les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, la stratégie de durabilité de Genève Aéroport s'inscrit dans les priorités 2030 adoptées par la Confédération dans sa propre stratégie et par la République et le canton de Genève dans son Concept cantonal de développement durable 2030. Les 17 ODD des Nations Unies ont pour but de protéger la planète, de faire reculer la pauvreté et de promouvoir la paix et la justice dans le monde entier. Les programmes de Genève Aéroport contribuent à atteindre ces objectifs mondiaux, directement ou indirectement, et pour toutes les parties prenantes de la chaîne de valeur de l'établissement. Genève Aéroport s'engage notamment sur 12 des 17 ODD.

2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes

GRI 2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs

GRI 2-29 Approche de l'engagement des parties prenantes

Genève Aéroport s'engage auprès de chacune de ses parties prenantes dans un dialogue ouvert et continu. La prise en compte des remarques, notations et évaluations provenant des parties prenantes sur la stratégie et les programmes de durabilité de l'aéroport est systématique. Ces retours servent à la conception de la matrice de matérialité (risques de durabilité), du rapport de durabilité et de nouveaux plans d'amélioration et programmes de durabilité mis à jour tous les 3 à 5 ans.

Nos parties prenantes ont des intérêts, des attentes et des interactions différentes avec l'aéroport, qui informent des enjeux liés à la durabilité que Genève Aéroport considère comme importants.

Plateforme aéroportuaire

Membre du personnel

Principales parties prenantes

- Direction générale
- Directions et services
- 1'079 membres du personnel (2024)
- Associations syndicales
- Commission consultative du personnel

Principaux modes de consultations et de dialogue

- Enquêtes de satisfaction et questionnaires
- Commission consultative du personnel
- Conseil d'administration (représentants du personnel)
- Comités d'entreprise
- Séances d'information et réunions
- Groupes de travail
- Entretiens de développement

Principaux outils et cadres d'information

- GVA commUnity (réseau social d'entreprise)
- Enquête Qualintra
- *Pulse Survey*
- Processus de lanceurs d'alerte en cas de soupçon de fraude et/ou d'atteinte à la personnalité : le processus a été mis à jour en 2023 avec mise en œuvre de la protection des lanceurs d'alerte (LPLA)
- Organisation annuelle d'une table ronde sur les enjeux Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance (ESG) à l'occasion de la Semaine européenne du développement durable à Genève Aéroport
- Site internet
- Intranet et Portail Genève Aéroport (ex-extranet)
- Rapport annuel, financier et de durabilité

Principales entités/ équipes impliquées

- Direction générale
- Ensemble des Directions et des Services de Genève Aéroport

Principaux sujets d'intérêt commun et attentes identifiées

- Conditions de travail (développement carrière, salaire, congé, pénibilité, formations, retraite)
- Santé et sécurité au travail (SST)
- Transparence quant aux objectifs et résultats de Genève Aéroport

Comment Genève Aéroport crée de la valeur

- Formations professionnelles
- Actions en faveur de la santé et de la sécurité au travail (SST)
- Actions en faveur du développement des compétences et formation continue

Clients

Principales parties prenantes

- Compagnies aériennes
- Passagers et visiteurs
- Transitaires
- Aviation privée

Principaux modes de consultation et de dialogue

Compagnies aériennes

- Séances d'information et réunions
- Groupes de travail
- Conférences et salons

Passagers

- Enquêtes de satisfaction et de qualité
- Réseaux sociaux

Transitaires

- Conférences internationales
- Commission fret aérien
- Séances d'information et réunions
- Comités d'entreprise

Principaux outils et cadres d'information

- Enquêtes continues de satisfaction clients (publiées tous les trimestres)
- Traitement des plaintes et réclamations
- Site internet
- Extranet
- Rapport annuel, financier et de durabilité
- Visite de l'aéroport

Principales entités/équipes impliquées

- Direction générale
- Direction Commercial & Développement
- Direction Opérations
- Direction Technologies
- Direction Infrastructures
- Service Environnement et Développement durable
- Service communication

Principaux sujets
d'intérêt commun et
attentes identifiées

- Compagnies aériennes**
- Négociation des redevances aéronautiques
 - Prix de l'énergie
 - Retard des vols après 22h (Quota Counts)
 - Adéquation des infrastructures
 - Fluidité et sécurité des opérations
 - Informations générales (statistiques de trafic)

- Passagers**
- Temps d'attente et vitesse des contrôles
 - Gestion de la mobilité
 - Signalétique
 - Confort, propreté et sécurité
 - Courtoisie du personnel de sûreté

- Transitaires**
- Adéquation des infrastructures
 - Efficience des processus
 - Sûreté

Comment Genève Aéroport
crée de la valeur

- Compagnies aériennes**
- Offre un environnement compétitif
 - Développement et rénovation des infrastructures
 - Politique de sécurité et de système de management de la sécurité
 - Politique commerciale compétitive
 - Mise à disposition d'outils promotionnels
 - Bulletins d'information et rapports de trafic

- Passagers**
- Développement et rénovation des infrastructures, facilité d'accès, etc.

- Transitaires**
- Développement et rénovation des infrastructures
 - Optimisation des flux
 - Plan de sûreté

Partenaires et fournisseurs

Principales parties prenantes

- Réseau de plus de 1'600 fournisseurs
 - Concessions aéronautiques (assistance en escale, catering, fuelling, entretien d'aéronefs)
 - Fixed-base operators (FBOs)
 - Concessions commerciales (commerces, restauration et bars, services)
 - Prestataire énergétique (SIG)
 - Prestataires (services, biens, construction)
 - Navigation aérienne
 - Douanes
 - Police
 - Météo Suisse
 - Autorité de l'aviation civile - OFAC
 - Organisations internationales (IATA)
 - Sociétés de transport terrestre (Bus, Taxi)
 - Prestataires de technologie
-

Principaux modes de consultations et de dialogue

- Séances d'information et réunions
 - Groupes de travail (intégration dans les projets)
 - Comités d'entreprise
-

Principaux outils et cadres d'information

- Principes de la Charte achats responsables
 - Site internet
 - Portail Genève Aéroport (ex-Extranet)
 - Rapport annuel, financier et de durabilité
 - Cahiers des charges Genève Aéroport
 - Contrats (contrats de bail, concessions)
-

Principales entités/équipes impliquées

- Direction Commercial & Développement
- Planification stratégique, coordination projets et achats
- Direction infrastructures
- Direction Technologies
- Service Environnement et Développement durable

Principaux sujets
d'intérêt commun et
attentes identifiées

Concessions commerciales

- Croissance du trafic
- Infrastructures de travail de qualité
- Environnement commercial de qualité
- Opportunités de développement

Concessions aéronautiques

- Adéquation des infrastructures
- Cadre contractuel clair
- Environnement de travail sûr
- Croissance du trafic

Fournisseurs

- Lisibilité de nos pratiques, valeurs et critères de sélection

Comment Genève
Aéroport crée de la valeur

Concessions commerciales

- Répondre aux besoins des utilisateurs
- Politique commerciale dynamique
- Développement et rénovation des infrastructures
- Maintien du mix produits, veille et rencontres avec les enseignes locales, nationales, internationales

Concessions aéronautiques

- Développement et rénovation des infrastructures
- Conventions de concessions, cahier des charges
- Politique de sécurité
- Politique commerciale compétitive

Fournisseurs

- Politique d'achats responsables
- Application directive marchés publics et publication sur internet des conditions générales

Société civile, ONG, partis politiques, communautés riveraines

Principales parties prenantes

- Riverains, communes riveraines et associations les représentant
- Partis politiques
- Médias
- Organisations internationales et ONG
- Universités et centres de recherche
- Grand public

Principaux modes de consultations et de dialogue

- Commissions consultatives
- Conseil d'administration (membres représentés)
- Séances d'information et réunions
- Groupes de travail
- Enquêtes et questionnaires
- Réunions, rencontres et workshops
- Conférences et salons

Principaux outils et cadres d'information

- Site internet
- Rapport annuel, financier et de durabilité
- Conférences
- Visite de l'aéroport

Principales entités/équipes impliquées

- Conseil d'administration
- Direction générale
- Relations extérieures (affaires publiques et aéronautiques)
- Service Environnement et Développement durable
- Service communication
- Service marketing

Principaux sujets d'intérêt commun et attentes identifiées

- Impact environnemental (bruit, qualité de l'air, réduction de l'impact carbone, etc.)
- Insonorisations et indemnisations
- Transparence (informations)

Comment Genève Aéroport crée de la valeur

- Actions en faveur de l'environnement et des aspects sociétaux
- Moteur de la transition énergétique notamment par le programme Exemplarité énergie et climat
- Centre de connectivité pour la région
- Influence positivement le dynamisme économique et social en Suisse

Autorités publiques et régulateurs

Principales parties prenantes	- Confédération - Canton et État de Genève - France voisine (Parlement et administration)
Principaux modes de consultations et de dialogue	- Séances d'information et réunions - Groupes de travail notamment dans le cadre du programme de partenariat des Établissements publics autonomes (EPA) avec le canton de Genève - Commissions consultatives (CCAEPa) - CEE (comité consultatif de l'environnement) - Conseil d'administration (membres du Canton représentés) - Enquêtes et questionnaires - Site internet (formulaire de contact) - Conférences et salons
Principaux outils et cadres d'information	- Convention d'objectifs de l'État de Genève - Site internet - Rapport annuel, financier et de durabilité - Visite de l'aéroport
Principales entités/ équipes impliquées	- Conseil d'administration - Direction générale - Tous les Directions et Services de Genève Aéroport
Principaux sujets d'intérêt commun et attentes identifiées	- Conformité aux lois - Demandes d'information - Convention d'objectifs de l'État de Genève - L'impact sur les communautés riveraines de l'aéroport - La fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)
Comment Genève Aéroport crée de la valeur	- Consultation et prise de position - Actions environnementales - Actions en faveur de la sécurité et des marchés publics - Manuel aérodrome et plan d'urgence - Transmission de rapports - Centre de connectivité pour la région et la Suisse - Influence positivement le dynamisme économique et social en Suisse

Investisseurs et communauté financière

Principales parties prenantes

- Banques
 - Établissements financiers
 - Agences de notation extra-financière (rating ESG)
 - Agences de notation financière
-

Principaux modes de consultations et de dialogue

- Des rencontres et des discussions régulières et continues organisées (relations bilatérales) dont des échanges spécifiques avec des agences de notation sur le sujet de la finance durable dès 2023
 - Séances d'information et réunions
 - Enquêtes et questionnaires
 - Rapports des agences de notation et analystes (financiers et/ou ESG)
-

Principaux outils et cadres d'information

- Rapport annuel, financier et de durabilité
-

Principales entités/ équipes impliquées

- Direction générale
 - Direction Finances
 - Service Environnement et Développement durable
 - Contrôle qualité, SCI, risques et compliance
-

Principaux sujets d'intérêt commun et attentes identifiées

- Performances extra-financières
 - Performance économique
 - Perspectives
-

Comment Genève Aéroport crée de la valeur

- Amélioration de la performance extra-financière
- Bilan financier et ratios financiers
- Influence positivement l'économie suisse

Pairs et associations professionnelles

Principales parties prenantes

- Secteur du tourisme
 - Milieux économiques (PME et grandes entreprises)
 - Milieux aéroportuaires (ACI, UAF)
-

Principaux modes de consultations et de dialogue

- Séances d'information et réunions
 - Groupe de travail
 - Réunions, rencontres et workshops
 - Salons et conférences
-

Principaux outils et cadres d'information

- Site internet
 - Extranet
 - Rapport annuel, financier et de durabilité
-

Principales entités/ équipes impliquées

- Direction générale
 - Service Environnement et Développement durable
 - Direction Commercial & Développement
 - Relations extérieures (affaires publiques et aéronautiques)
-

Principaux sujets d'intérêt commun et attentes identifiées

- Décarbonation du secteur aérien
 - Réseau aérien performant
 - Retombées socio-économiques
-

Comment Genève Aéroport crée de la valeur

- Collaborations sur des projets d'innovation et de durabilité
- Influence positivement le dynamisme économique et social en Suisse

2.7. Analyse de matérialité

La matérialité est au cœur de la démarche de durabilité de Genève Aéroport. Cette approche permet d'identifier les enjeux prioritaires pour l'aéroport en lien avec sa vision et ses activités, en fonction de leurs impacts économiques, environnementaux et sociaux ainsi que les enjeux de gouvernance, et l'évaluation qui en est faite par les principales parties prenantes de l'établissement.

2.7.1 Méthodologie de l'analyse de matérialité et modalités de consultation des parties prenantes

GRI 3-1 Processus pour déterminer les thèmes pertinents

Genève Aéroport a conduit fin 2023-début 2024 une consultation auprès de ses parties prenantes afin de nourrir son analyse de matérialité. Celle-ci a été menée en trois étapes, s'inspirant des différentes lignes directrices existantes en matière d'engagement des parties prenantes (GRI, AOSS G4 DMA, ISO 26000 et Global Compact). Une première étape a permis de lister 32 enjeux sur lesquels les parties prenantes ont été consultées dans un second temps par le biais d'une étude quantitative et d'entretiens stratégiques.

Près de 180 parties prenantes externes (cf. détail des parties prenantes au point 2.7 du rapport) et internes (membres du Conseil d'administration et de la Direction générale et du personnel) ont été sollicitées. Un comité de pilotage représentant les principales directions fonctionnelles de Genève Aéroport a été mobilisé tout au long du projet, mené avec le soutien d'une équipe indépendante de consultants. En dernière étape, les résultats ont été consolidés et hiérarchisés dans la matrice de matérialité.

2.7.2 Analyse des résultats

GRI 3-2 Liste des thèmes pertinents

La matrice de matérialité de Genève Aéroport comprend 32 enjeux à l'importance globalement élevée et répartis

en trois catégories : Environnement – Sociétal – Gouvernance. Suivant une hiérarchie à trois niveaux, leur répartition fournit des informations utiles pour mieux appréhender, gérer et prioriser nos actions à court et moyen terme.

Dans l'ensemble, nos parties prenantes ont souligné trois principales attentes qui peuvent être résumées comme suit :

1. Agir pour réduire notre empreinte environnementale

- Réduire l'empreinte carbone
- Contrôle et amélioration de la qualité de l'air
- Mobilité durable
- Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables
- Gestion et réduction des déchets
- Gestion et protection de la ressource eau

2. Une entreprise engagée pour ses parties prenantes

- Gestion du bruit
- Santé et sécurité au travail
- Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise
- Diversité et équité dans les opportunités

3. Une conduite responsable des affaires basée sur la confiance

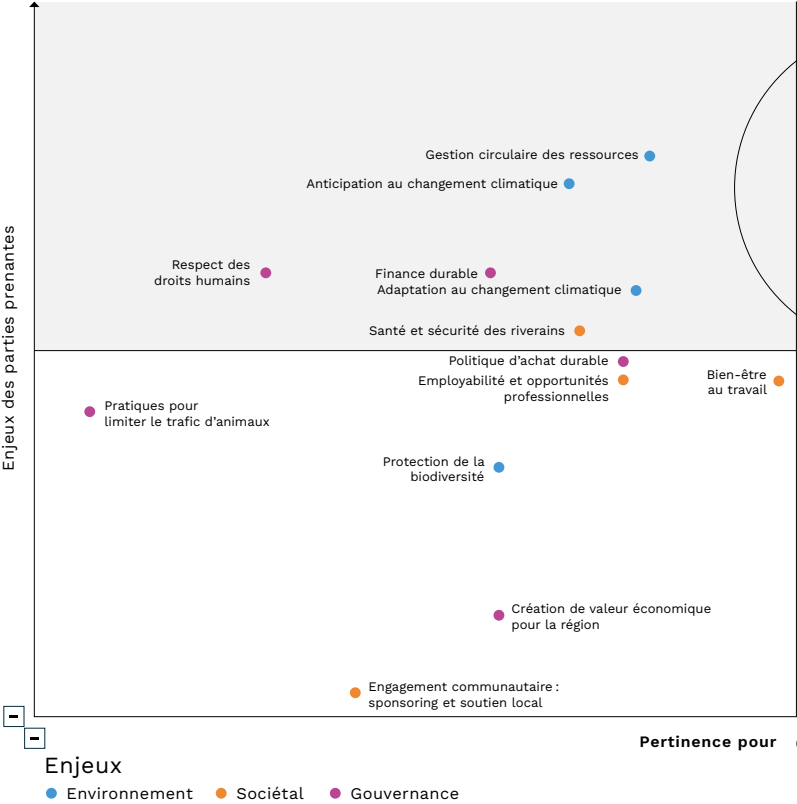
- Pratique éthique des affaires
- Engagement de la Direction dans la durabilité
- La durabilité au cœur de la stratégie
- Responsabilité des fournisseurs
- Protection des données

Ces attentes représentent et définissent nos trois engagements ou axes de stratégies de durabilité pour 2030.

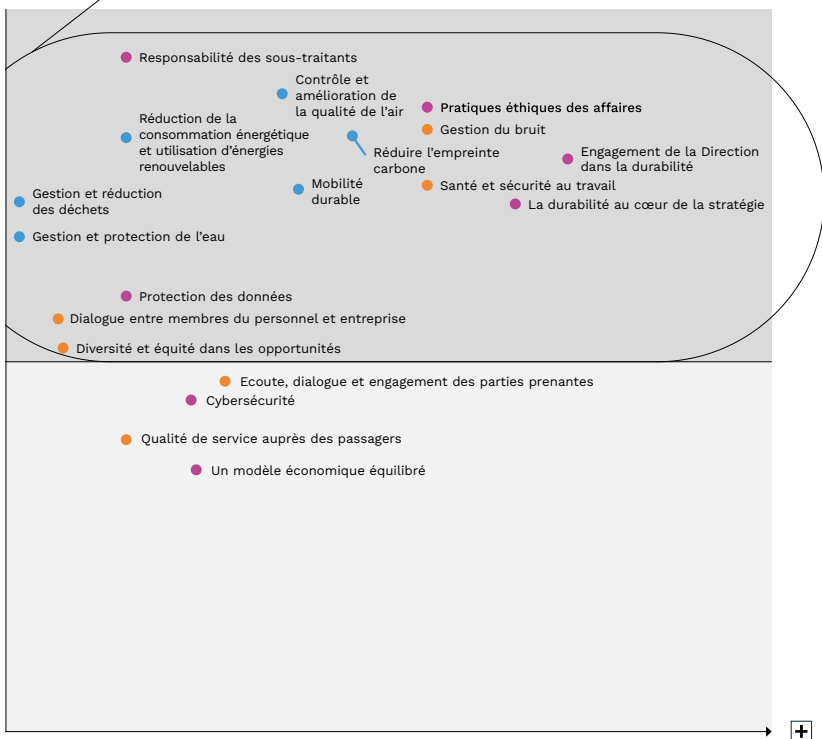
Sur cette base, de nouveaux objectifs quantitatifs et qualitatifs de durabilité à moyen et à long terme ont été définis et se trouvent au point 2.9. de ce document. Les mesures prises pour gérer ces attentes et tout impact connexe seront traitées annuellement dans le rapport de durabilité ainsi que les plans d'action trisannuels.

Matrice de matérialité

GRI 3-2 Pour notre rapport de durabilité, concernant la matrice, nous avons suivi les principes du Global Reporting Initiative (GRI)



Enjeux prioritaires



Genève Aéroport

2.8. Nos objectifs, initiatives et indicateurs

GRI 3-3 Gestion des thèmes pertinents

Les 3 engagements décrits ci-dessus et nos 14 enjeux prioritaires de durabilité découlant de la matrice de matérialité sont complétés par une série d'initiatives transversales et d'indicateurs qui soutiennent et accompagnent la mise en œuvre de la Stratégie de durabilité et de ses plans d'actions.

Nos 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
Agir pour réduire notre empreinte environnementale préserver la planète et ses ressources naturelles	Réduire l'empreinte carbone • Réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES) des scopes 1 et 2 de 90 % d'ici 2037 par rapport à 1990 • Participer à réduire les gaz à effet de serre du scope 3 de 90 % d'ici 2050 par rapport à 1990	Initiatives pour atteindre la décarbonation complète des émissions de GES (scopes 1 et 2) • Décarboner le chauffage en mettant en œuvre le réseau hydrothermique GeniLac d'ici 2030 qui vise à remplacer les chauffages à mazout et au gaz par des chauffages utilisant des énergies renouvelables (hors groupe de secours) en évitant l'émission de 5'300 tonnes de CO₂e chaque année (réduction de 60 % des émissions de CO₂ de Genève Aéroport) • Réduire les émissions liées aux fluides frigorigènes • Électrifier l'ensemble des véhicules sur le tarmac (37 % en 2024 contre 31% en 2023 ; objectif d'atteindre 90 % en 2030) • Compenser l'ensemble des émissions résiduelles liées à ses propres activités – captation NET Initiatives pour participer à réduire les GES de l'industrie (scope 3) • Soutenir l'introduction de carburant d'aviation durable (SAF) sur la plateforme d'ici à 2025 grâce à un système d'incitations financières pour encourager les compagnies aériennes (dès 2026) • Encouragement financier pour le renouvellement des flottes de dernière génération • Mesures aviation opérationnelles • Énergie centralisée aux avions et interdiction d'utilisation des APU (<i>Auxiliary Power Unit</i>) • Achats	Indicateur 1 : Émissions de gaz à effet de serre (GES) total en t CO ₂ e (scope 1 et 2) Évolution constatée : 6'520 (2024) Cible/objectif : Net zéro émission de GES des scopes 1 et 2 (2037) Remarque : les émissions des scopes 1 et 2 ont baissé d'environ 2'000 tonnes entre 2012 et 2019 Indicateur 2 : Émissions de gaz à effet de serre (GES) total en t CO ₂ e (scope 3) Évolution constatée : 184'853 (2023) Cible/objectif : Participer à atteindre l'objectif de Net zéro émission de GES pour l'ensemble de l'industrie (2050)

Nos 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
Agir pour réduire notre empreinte environnementale préserver la planète et ses ressources naturelles	Contrôle et amélioration de la qualité de l'air Respecter les valeurs limites d'immission (VLI)	Initiatives pour contrôler et améliorer la qualité de l'air sur la plateforme aéroportuaire - Diminuer les émissions de polluants atmosphériques (NOx, particules fines, etc.) - Électrification de l'ensemble de la flotte véhicules et engins sur le tarmac - Continuer la mise en place de fourniture d'énergie et air préconditionné aux avions	Indicateur 3 : Valeurs mesurées sur la station Eole Évolution constatée : 22 µg/m3 (2023) Cible/objectif : rester dans les VLI
	Mobilité durable Augmenter la part modale des passagers venant à l'aéroport en mobilité durable (transports publics) pour atteindre un taux de 58 % d'ici 2030 (objectif fixé par le PSIA) Augmenter la part modale des employés venant à l'aéroport en mobilité durable (transports publics + marche + vélo + covoiturage) pour atteindre un taux de 44 % d'ici 2030 (objectif fixé par le PSIA)	Initiatives pour favoriser l'arrivée des passagers en transports publics - Continuer de développer les offres et les mesures mises en œuvre dans le cadre du plan de mobilité - Continuer de développer les offres d'incitation aux passagers - Optimiser la gestion des flux et des accès en particulier les dispositifs de dépose et de prise en charge des passagers - Maintenir la labélisation Entreprise Ecomobile du canton de Genève d'ici 2030 et poursuivre le partenariat avec les autorités et les prestataires de transport pour renforcer la desserte des sites aéroportuaires en transports publics (CFF, TPG, Léman Express) pour poursuivre la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de la mobilité - Création d'une plateforme multimodale dans le cadre du CAP2030, qui permettra d'améliorer significativement la qualité de la connexion - Partenariat entre Genève Aéroport et les CFF dans le cadre des trains circulant « tôt le matin » et « tard le soir » pendant les vacances scolaires et les weekends fériés	Indicateur 4 : Augmenter les parts modales durables des passagers venant à l'aéroport en transports publics Évolution constatée : 49 % (2023) Cible/objectif : 58 % (2030)

Nos 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
Agir pour réduire notre empreinte environnementale préserver la planète et ses ressources naturelles	Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables • Améliorer l'efficacité énergétique de 25 % à l'horizon 2030, par rapport à 2018-2019 : +15 % d'efficacité en 2026 à 2020 (15 % en 2026) : +15 % d'efficacité en 2026 et +25 % en 2030. • Porter à 70 % la part des énergies renouvelables dès 2026 pour la plateforme (GA + partenaires)	Initiatives pour améliorer l'efficacité énergétique • Décarboner la production de chaleur • Rénover les bâtiments énergivores. Pour les projets de grande envergure, une certification DGNB Gold a minima pour les projets d'ouvrage neufs est visée tandis qu'une certification DGNB Silver a minima pour les projets de rénovation globale d'ouvrage est demandée (scopes 1 et 2) • Actions de performance énergétique • Accompagner nos partenaires dans la réduction de leurs consommations • Diminuer l'impact du numérique en labélisant Numérique responsable et en mettant en place des formations • Développer la production d'énergie renouvelable locale (objectif photovoltaïque d'ici 2030 : 55'000 m2 (soit 8GWh))	Indicateur 5 : Ratio efficacité énergétique par rapport à l'année de référence 2018-2019 (engagement EEC) Évolution constatée : En cours de réalignement sur la loi CO ₂ (2024) Cible/objectif : 20 % d'amélioration de l'efficacité énergétique (2030) Remarque : en règle générale, la production d'énergie augmente d'année en année et la consommation diminue. Indicateur 6 : Part d'énergie renouvelable dans le mix énergie thermique et carburants (périmètre EEC) Évolution constatée : 3'337 MWh (2024) Cible/objectif : 70 % d'énergies renouvelables (2028)
	Gestion des déchets • Réduction de 20 % des déchets incinérables d'ici 2030 par rapport à 2019 • Atteindre un taux de valorisation des déchets de 60 % d'ici 2030 par rapport à 2019 • 100 % des déchets organiques (lavures) seront recyclés d'ici 2030 NB : Ces objectifs pourront être réévalués notamment dans le cadre de modifications ou de suspension de loi cantonale.	Initiatives pour gérer les déchets • Publier la nouvelle stratégie de gestion des déchets en 2024 et définir la politique déchets de Genève Aéroport • Redéfinir le périmètre des acteurs et producteurs de déchets, puis adapter les indicateurs • Adapter les infrastructures existantes • Trier les déchets organiques dans les activités restauratives • Améliorer la politique dans les achats, appels d'offres et contrats	Indicateur 7 : Quantité totale de déchets Évolution constatée : 3045 t (2023) Cible/objectif : 20 % de déchets incinérables en moins (2030) Indicateur 8 : Taux de recyclage Évolution constatée : 42,5 % (2023) Cible/objectif : atteindre 60 % de recyclage (2030)

Nos 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
Agir pour réduire notre empreinte environnementale préserver la planète et ses ressources naturelles	Gestion de l'eau • Monitorer et inciter à la maîtrise de la consommation d'eau potable • Maitriser la pollution des eaux liée aux activités de dégivrage des avions lors d'épisodes hivernaux	Initiatives pour la maîtrise de la consommation d'eau • Limiter l'impact environnemental des produits de dégivrage (remplacement par des produits plus biodégradables, pomper davantage de produit pour le transformer en biogaz)	
		Initiatives pour la maîtrise de la qualité de l'eau • Création de deux bassins de rétention pour le versant du Nant d'Avanchet (le bassin de rétention pour le versant du Vengeron étant déjà existant) en 2026 • Poursuivre la mise en séparatif des EP/EU (objectif 100 % séparation en 2040) • Créer un système de récupération d'eau pluviale pour les nouveaux bâtiments • Limiter l'imperméabilisation des sols	

Nos 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
Une entreprise engagée pour ses parties prenantes Favoriser la santé et la sécurité des membres du personnel, de nos fournisseurs, de nos passagers et des communautés riveraines	Gestion du bruit • Réduire l'empreinte sonore du trafic aérien d'ici 2030 pour protéger les riverains des nuisances sonores de l'aéroport en respectant le scénario PSIA cible d'exposition au bruit	Initiatives pour répondre à la demande tout en protégeant nos riverains • Réduire les départs après 22 heures. Aucun départ n'est planifié, sauf pour trois destinations long-courriers, opérés avec des avions ayant les meilleures performances acoustiques (selon PSIA) • Introduire dès le 1^{er} janvier 2025 un système de quotas pour réduire les décollages en retard après 22h avec des redevances fortement dissuasives. • Pour les arrivées, garder la capacité de ramener les passagers à Genève en provenance des hubs (réduction de 9 % pour la capacité entre 22h et 22h59, et de 55 % entre 23h et 23h59 entérinée en 2017). • Participation à un projet de recherche avec Eurocontrol afin d'identifier en amont les retards nocturnes et d'inciter les partenaires à effectuer des changements. • Formulaire de contact en ligne mis à disposition des résidents pour remonter les plaintes de nuisances • Mise en place en 2003 du programme d'insonorisation des bâtiments à proximité de l'aéroport. Amélioration du rythme de réalisation du programme d'insonorisation pour atteindre 1'714 bâtiments afin d'insonoriser l'ensemble du périmètre Suisse (au 31 décembre 2024, 578 bâtiments insonorisés depuis 2004).	Indicateur 9 : Nombre de mouvements nocturnes (22h00-05h59) Évolution constatée : 9'879 Indicateur 10 : Surface de la courbe enveloppante VP DSI Évolution constatée : 32 km² (2023) Indicateur 11 : Mouvements selon classe de bruit ligne et charter, passagers uniquement (hors vol ferry) – Classe V Évolution constatée : 31,85 % Remarque : En 2023, 32,53 % des mouvements ont été réalisés par des avions de dernière génération. Indicateur 12 : Nombre de bâtiments insonorisés total CH Évolution constatée : 578

Nos 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
Une entreprise engagée pour ses parties prenantes Favoriser la santé et la sécurité des membres du personnel, de nos fournisseurs, de nos passagers et des communautés riveraines		Initiatives pour renouveler la flotte sur la plateforme aéroportuaire pour réduire l'impact du bruit et les émissions CO₂ • Favoriser l'arrivée des avions de dernière génération. Poursuivre les incitations financières auprès des compagnies aériennes pour encourager les mouvements avec des avions de dernière génération. Initiatives pour adapter les routes et les procédures de vol pour réduire l'impact des mouvements • Fermeture de la KONIL courte après 22h, une route qui vole par le pied du Jura et survole Saint Genis-Pouilly. • Poursuivre la procédure Continuous descent approach (CDA). La CDA est une procédure de vol qui réduit les émissions et le bruit des avions en approche. • Maintenir le soir le sens d'utilisation de la piste. Le contre-sens n'est plus permis pour éviter de toucher les régions exposées.	

Nos 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
Une entreprise engagée pour ses parties prenantes Favoriser la santé et la sécurité des membres du personnel, de nos fournisseurs, de nos passagers et des communautés riveraines	Santé et sécurité au travail Les objectifs opérationnels 2024 mis en œuvre par le CSST font l'objet d'un monitoring et visent à réduire le taux de fréquence des accidents non professionnels (ANP) de 15 % et de 20 % pour les AP	Initiatives pour réduire et maîtriser les risques d'incidents et d'accidents - Réduire et maîtriser les risques d'incidents et d'accidents ainsi que garantir la santé des membres du personnel et des passagers - Formations, coaching, ateliers et campagnes de sensibilisation proposés aux membres du personnel par le <i>Safety office</i> - Suivre régulièrement grâce aux <i>pulse surveys</i> le ressenti général des collaborateurs dans le cadre de leur activité professionnelle	Indicateur 13 : Nombre d'accidents professionnels et non professionnels Évolution constatée : Diminution des accidents non professionnels (ANP) 81 % en 2024 Cible/objectif : -15 % ANP et -20 % accidents professionnels (AP) en 2025 par rapport à 2024
	Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise 4 séances plénières avec les collaboratrices et collaborateurs	Initiatives pour favoriser le dialogue Tenir des séances régulières, auxquelles les représentants des membres du personnel peuvent être amenés à participer	
	Diversité et équité dans les opportunités Pour assurer un haut niveau d'engagement de ses collaboratrices et collaborateurs, Genève Aéroport développe une politique de ressources humaines axée sur la diversité et la non-discrimination	Initiatives pour favoriser la diversité et l'équité - D'ici 2030, développer les compétences et les carrières de ses collaborateurs - Formation et sensibilisation de l'ensemble des cadres hiérarchiques au processus de sélection et de recrutement conformément à la Charte sur la diversité au travail - Mise en place du télétravail via le programme <i>Flexiwork</i> et accès favorisé au temps partiel pour un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée - Maintenir une différence de salaire inférieure à 1 % entre femmes et hommes – prochaine analyse en 2025	

Nos 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
Une conduite responsable des affaires basée sur la confiance Être exemplaire en matière d'éthique des affaires et de durabilité pour placer l'aéroport, notre secteur et notre planète sur la voie d'un succès durable	Pratique éthique des affaires • S'assurer que les collaboratrices et collaborateurs de l'aéroport agissent en tout temps avec intégrité	Initiatives pour s'assurer que les membres du personnel agissent en tout temps avec intégrité • Renforcer la sensibilisation et la formation des membres du personnel sur la lutte contre la corruption, les conflits d'intérêts et les fraudes, respect des règles garantissant des conditions commerciales équitables • Maintenir à disposition des membres du personnel une plateforme de lanceur d'alertes	
	Engagement de la Direction dans la durabilité • D'ici 2030, obtenir le niveau Or de la labélisation EcoVadis et augmenter nos notations en matière de performances extra-financières • D'ici 2030, 80 % des membres du Conseil d'administration, de la Direction et du personnel seront formés aux enjeux ESG	Initiatives pour accroître l'engagement de la direction en matière de durabilité • Suivre et améliorer l'évaluation des agences de notation non-sollicitées relative aux performances extra-financière de Genève Aéroport • Faire évaluer les pratiques extra-financières de Genève Aéroport par une agence de notation sollicitée (EcoVadis) • Faire auditer annuellement les données ESG de performances extra-financières par un auditeur externe • Renforcer la sensibilisation et la formation des membres du Conseil d'administration, de la Direction générale et du personnel sur la durabilité • Organiser une table ronde annuelle sur les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance à l'occasion de la Semaine européenne du développement durable pour les membres du personnel et de la Direction générale de Genève Aéroport	
	La durabilité au cœur de la stratégie • D'ici 2030, mettre en œuvre la stratégie de durabilité et des plans d'action triannuels visant à implémenter la durabilité au cœur de la stratégie globale de Genève Aéroport	Initiatives pour placer la durabilité au cœur de la stratégie • Adopter la Stratégie de durabilité 2030 portée par la gouvernance de Genève Aéroport – à savoir le Conseil d'administration, la Direction générale et les différents Services et Directions de l'aéroport • Mettre en place des plans d'action triannuels pour atteindre les objectifs inscrits au sein de la Stratégie de durabilité 2030 • Mettre en place un comité de coordination ESG permettant le suivi et l'implémentation de la durabilité au cœur de la stratégie de Genève Aéroport	

Nos 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
Une conduite responsable des affaires basée sur la confiance Être exemplaire en matière d'éthique des affaires et de durabilité pour placer l'aéroport, notre secteur et notre planète sur la voie d'un succès durable	Responsabilité des fournisseurs • D'ici 2030, réflexion sur le procédé de sensibilisation des fournisseurs à la politique achats publics. Dès 2025, mise en œuvre de la gouvernance achats publics durables.	Initiatives pour s'assurer de l'éthique de nos prestataires et fournisseurs • Poursuivre la mise en œuvre de l'Engagement conformité fournisseurs (ECF) qui permet de s'assurer de l'éthique de nos prestataires et fournisseurs, conformément à la réglementation applicable en matière de marchés publics • Réviser régulièrement les normes internes pour tenir compte des évolutions réglementaires et législatives applicables à Genève Aéroport • Sensibiliser les fournisseurs sur la durabilité au sein de nos appels d'offres • Mise en œuvre de la gouvernance achats publics durables dès 2025. L'objectif est de donner un cadre et les outils nécessaires afin d'intégrer de manière efficiente les indicateurs de durabilité dans les appels d'offres Genève Aéroport. Ainsi les fournisseurs seront appréciés sur la durabilité et des exigences sur ces aspects pourront être formulées. Ce procédé s'appliquera sur les appels d'offres dont l'objet est en lien direct avec les notions de durabilité	
	Protection des données • S'assurer que les systèmes IT, data et informations soient gérés de manière confidentielle, intègre et qu'ils protègent contre les menaces	Initiatives pour prévenir les atteintes et la sécurité de l'information • Former et sensibiliser pour prévenir les atteintes et la sécurité de l'information • Tenir un programme de diligence raisonnable sur la sécurité de l'information • Mettre en place une procédure d'alerte à disposition des parties prenantes afin de signaler les problèmes en matière de sécurité de l'information • Surveiller l'évolution des risques liés à la sécurité de l'information • Mettre en place une procédure de réponse aux incidents pour gérer les atteintes aux informations confidentielles • Mettre en place des mesures pour protéger les données des tiers contre un accès non autorisé ou une divulgation de l'information • Mettre en place des mesures pour obtenir le consentement des parties prenantes sur le traitement, le partage et la conservation des informations confidentielles • Audit des procédures de contrôle pour prévenir les atteintes à la sécurité de l'info	Indicateur 14 : Nombre total de fuites, vols ou pertes identifiés concernant les données des clients et des membres du personnel Évolution constatée : 0 (2024)A Cible/objectif : 0

2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité

Système de gestion des risques

GRI 3-3 Gestion des thèmes pertinents
GRI AOSS G4-DMA Continuation des activités et préparation aux situations d'urgence

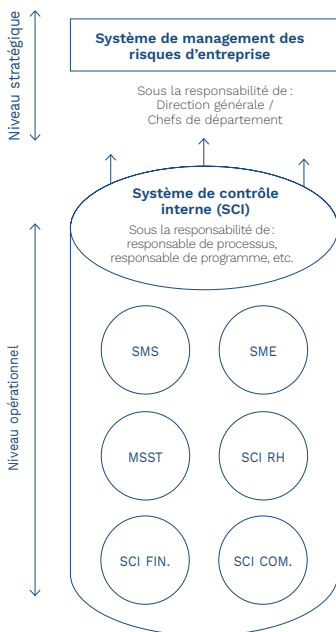
Genève Aéroport a mis en place un système de gestion des risques intégré et transversal à l'organisation qui est constitué du système de contrôle interne (SCI) et de la gestion des risques d'entreprise.

Le SCI est documenté au niveau des processus clés de l'entreprise. Il vise à s'assurer que les risques inhérents, dont les risques de durabilité, sont maîtrisés et que des plans d'action supplémentaires sont définis le cas échéant.

La gestion des risques d'entreprise (ERM) a quant à elle pour objectif d'identifier, d'évaluer et de traiter méthodologiquement tous types d'événements (endogènes ou exogènes) susceptibles d'avoir un impact négatif sur les activités de Genève Aéroport, à un instant T, et de définir une stratégie de traitement (incl. plans d'action) en fonction de l'appétence au risque de Genève Aéroport.

Cette analyse se base sur une méthodologie propre à l'entreprise, dont une matrice d'évaluation qui intègre quatre catégories d'impacts (stratégique, opérationnelle, financière, juridique) et sept sous-catégories d'impacts (environnement, sécurité, perturbation des activités et/ou qualité de service, matérialité, stratégie, réputation/image, non-conformité).

Gestion des risques intégrée



Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité

Genève Aéroport réalise annuellement une évaluation des impacts, risques et opportunités auxquels il peut être confronté, y compris les risques extra-financiers qui peuvent remettre en cause la capacité de l'établissement à maintenir sa performance globale à court terme (3 – 5 ans), moyen terme (5 – 10 ans) ou long terme (10 – 30 ans).

Les évaluations reposent sur un panel d'outils internes et externes, tiennent compte des attentes des parties prenantes et sont coordonnées par différentes équipes. En particulier, les fonctions de gestion de durabilité et des risques de l'aéroport jouent un rôle clé.

Les principaux outils internes sont les suivants :

- une consultation auprès des parties prenantes internes et externes (analyse de matérialité), axée sur l'analyse des attentes des parties prenantes, est effectuée tous les deux à trois ans (la dernière a eu lieu fin 2023 début 2024).
- la matrice des risques de l'aéroport, établie par sa fonction de gestion des risques, est mise à jour chaque année et s'attache à identifier les risques considérés par GA comme spécifiques à son activité et identifiés comme susceptibles d'avoir une incidence sur son activité, son image, sa situation financière, ses résultats ou sur la réalisation de ses objectifs.

Les outils internes sont complétés par des informations externes :

- cadres réglementaires : par exemple, les thèmes clés énumérés aux articles 964a et suivants du Code des Obligations (CO) ou les futures normes européennes de durabilité (ESRS)

- les institutions internationales et les organisations non gouvernementales (ONG)
- les analyses des agences de notation non sollicitées ESG
- les analyses des agences de notation sollicitées ESG (EcoVadis)
- les requêtes spécifiques des clients
- les recommandations de la *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* (TCFD) et de divers autres cadres (*Global Reporting Initiative* (GRI), *Airport Operators Sector Supplement* (AOSS), etc.)

Les risques ayant trait aux catégories des « questions non financières » telles que définies par les articles 964a et ss CO – à savoir les questions environnementales (notamment des objectifs en matière de CO₂), sociales, des questions de personnel, du respect des droits de l'homme, et de la lutte contre la corruption – sont donc pleinement intégrés au processus global d'identification et de gestion des risques de Genève Aéroport.

Cette analyse de risques s'étend au-delà des opérations de la plateforme et prend en compte l'ensemble de la chaîne de valeur, de l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'utilisation des services de l'aéroport, en pleine cohérence avec l'analyse de matérialité des enjeux liés à la durabilité. Il en résulte l'identification de cinq principaux risques sur les catégories de l'art. 964 CO.

Le tableau ci-après présente les impacts, risques et opportunités au regard des principaux enjeux découlant de la matrice de matérialité de Genève Aéroport mise à jour en 2024.

Enjeux de durabilité	Corr. ODD	Impacts, risques et opportunités	Criticité	Horizon	Gestion du risque : politiques et actions principales
Environnement					
Réduire l'empreinte carbone		Risque d'émissions de gaz à effet de serre (GES) plus importantes que nos engagements			
	7 Énergie propre et durable 9 Industrie, innovation et infrastructure 11 Énergie propre et durable 13 Prise de conscience des risques 17 Partenariat pour la résilience	L'échec à réduire notre empreinte carbone, notamment en dépassant les émissions de CO₂ et GES liées au trafic aérien par rapport à la cible fixée dans le plan climat cantonal et la nouvelle loi CO₂ fédérale (Convention d'Objectifs du canton) qui aurait pour conséquences d'impacter le réchauffement climatique, risque d'engendrer des problèmes d'opérabilité, une opposition accrue lors des procédures d'approbation de plans. Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : Affirmation de l'identité responsable	****	Court-moyen terme	Politiques : - Stratégie de réduction des émissions de GES - apport de durabilité (rapport de performance extra-financière exercice 2023) - Politique environnementale - Certification ACA - Programme d'Exemplarité Énergétique des Bâtiments - Programme de mobilité - Certification des projets de grande envergure par le label DGNB (label de construction durable – Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) Gold à minima pour les projets d'ouvrage neufs et une certification DGNB Silver à minima pour les projets de rénovation globale d'ouvrage Actions principales et performances 2024-25 : - Encouragement financier de la part de l'aéroport envers les compagnies aériennes en vue d'utiliser des avions de dernière génération, réduisant jusqu'à 15 % la consommation de kérosène et jusqu'à 40 % les émissions de bruit - Actions et prises de contacts en vue d'activer l'offre et la demande de SAF (sustainable aviation fuels) à l'aéroport pour atteindre les 2 % en 2025 - Mesures prises pour limiter les émissions de polluants atmosphériques - Faciliter l'utilisation des PCA et l'électricité centralisée 400Hz - Remplacement du chauffage et rafraîchissement centralisé des bâtiments par du 100 % renouvelable : GeniLac en 2028 - Électrification des véhicules et engins sur le tarmac (objectif 90 % d'ici 2030)

Enjeux de durabilité	Corr. ODD	Impacts, risques et opportunités	Criticité	Horizon	Gestion du risque : politiques et actions principales
Environnement					
Contrôle de la qualité de l'air		Dépassement des valeurs limites de pollution de l'air au niveau local Le risque de dépassement des valeurs limites de pollution de l'air au niveau local aurait les impacts suivants : - Impact sur la santé des riverains et des employés - Non-conformité aux valeurs limites d'exposition - Impact sur l'image et la réputation Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : - Affirmation de l'identité responsable	**	Court-moyen terme	Politiques : - Redevances aéronautiques « émissions gazeuses » - Plan mobilité avec label entreprise EcoMobile du canton - Plan d'encouragement d'élimination des véhicules et engins les plus polluants (objectif 90% électrique d'ici 2030) - Politique énergétique de Genève Aéroport Actions principales et performances 2024-25 : - Mise à disposition d'un outil de covoiturage - Équipement des places de stationnement avion avec des PCA plus performantes (réduction usage APU) et positions 400Hz - Nouvelle campagne de promotion du plan de mobilité - Participation à l'intégration des vélos en libre-service - Campagne de promotion Aérobus - Mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques coté tarmac - Campagne de promotion des trains circulant « tôt le matin » et « tard le soir » à destination et en provenance de Genève-Aéroport au début des vacances scolaires et de week-ends fériés
Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergie renouvelable		Non-respect des objectifs de transition énergétique L'échec de la transition énergétique à Genève Aéroport aurait les impacts suivants : - Non-conformité légale - Impacts politiques - Déficit d'image et de réputation - Augmentation des charges d'exploitation - Inéligibilité à de potentielles subventions Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : - Pérennité économique - Affirmation de l'identité responsable	***	Court-moyen terme	Politiques : - Standard THPE - Partenariat avec l'OCEN - Certification ISO 50001 - Cahier des charges énergie - Règlement WATTELSE - Gestion des actions de performance énergétiques (APE) - Stratégie solaire Actions principales et performances 2024-2025 : - Certification DGNB (label de construction durable – Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) Gold à minima pour les projets d'ouvrage neufs est visée tandis qu'une certification DGNB Silver à minima pour les projets de rénovation globale d'ouvrage est demandée - Programme GeniLac - Mise en place de la stratégie de transition énergétique de la plateforme

Enjeux de durabilité	Corr. ODD	Impacts, risques et opportunités	Criticité	Horizon	Gestion du risque : politiques et actions principales
Sociétal					
Gestion du bruit		Objectifs en matière de bruit et d'insonorisation			
		Risque de dépassement des référentiels bruit Retard sur l'exécution du programme d'insonorisation : • Capacité d'exécution non adaptée • Rythme des dépenses décorrélé du rythme des redevances • Impact d'image et de réputation Suspension ou diminution des redevances Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : • Affirmation de l'identité responsable	***	Court-moyen terme	Politiques : • Bilan annuel quantitatif et qualitatif • Suivi des prestations externalisées • Méthodes d'avancement • Suivi mensuel des indicateurs Actions principales et performances 2024 : • Etat des lieux du programme présenté à l'OFAC pour apprécier la capacité actuelle d'exécution • Adaptation du processus d'exécution pour accélérer la mise en œuvre en : • Augmentant la capacité d'exécution • Dialoguant avec l'autorité d'exécution pour influencer le processus décisionnel • Mise en place d'une campagne de promotion dans les communes pour promouvoir le programme d'insonorisation
		Risque lié à l'augmentation de la charge de bruit due au trafic aérien pouvant entraîner les conséquences suivantes : • Décision de Genève Aéroport ou imposition par l'OFAC de mesures contraignantes pour le trafic aérien (réduction du trafic aérien ou refus de projets d'infrastructure) et/ou engendrant des coûts significatifs (infrastructures) • Remise en cause du plan financier faute de recettes Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : • Pérennité économique • Affirmation de l'identité responsable • Satisfaction de la clientèle	****	Court-moyen terme	Politiques : • Stratégie bruit de Genève Aéroport en partenariat avec les parties prenantes concernées • Règlement d'exploitation • Systèmes quota bruit Actions principales et performances 2024 : • Déploiement du système quota bruit afin de réduire les décollages en retard après 22h. • Suivi de l'évolution de la charge sonore • Suivi de l'évolution du nombre de mouvements à l'horaire et en retard • Suivi de l'évolution de la proportion d'avions par classe de bruit • Monitoring des publications des procédures opérationnelles à moindre bruit • Restriction de l'usage de la route KONIL courte aux avions les plus performants acoustiquement • Restriction opérationnelle durant les périodes nocturnes • Veille normative • Interdiction – décollage intersection la nuit • Équilibrage sens de piste

Enjeux de durabilité	Corr. ODD	Impacts, risques et opportunités	Criticité	Horizon	Gestion du risque : politiques et actions principales
Sociétal					
Santé et sécurité au travail		Lieu de travail responsable Une maladie ou un accident grave du membre du personnel pourrait entraîner les conséquences suivantes : • Perte de collaborateurs ou impact sur les collaborateurs, manque de personnel dans un service exposé entraînant une potentielle perturbation des activités • Dommages aux biens • Impact sur l'image et la réputation • Baisse de confiance des parties prenantes Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : • Gestion de l'humain et des compétences • Affirmation de l'identité responsable • Pérennité économique • Satisfaction de la clientèle	***	Court-moyen terme	Politiques : • Mesure du taux d'absence • Directives sur la santé et la sécurité • Mesures SST • Assurances Actions principales et performances 2024 : • Analyse des causes et mise en place de groupes de travail lorsque le taux d'absence d'un service dépasse 8 % • Définition de plans pour les postes critiques • Mise en œuvre de la nouvelle politique <i>Flexiwork</i> qui promeut le travail hybride • <i>Pulse Surveys</i> • Formations et ateliers de sensibilisation en matière de bien-être, alimentation et gestion du stress • Renforcement de l'accompagnement des absences longue durée
Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise		Grève du personnel de Genève Aéroport Le manque d'attention et de dialogue entre les membres du personnel et l'établissement, pourrait entraîner les conséquences suivantes : • Perturbations/arrêt des activités • Absentéisme • Désengagement • Impact sur l'image et la réputation Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : • Opérabilité de la plateforme • Satisfaction de la clientèle • Gestion de l'humain et des compétences • Affirmation de l'identité responsable	****	Court-moyen terme	Politiques : • Politique attractive de l'aéroport • Négociation avec les potentiels grévistes lorsque le risque de grève est avéré Actions principales et performances 2024 : • Favoriser le dialogue entre la Direction générale, la compers, les syndicats et les collaborateurs • Renforcer le dialogue entre la Direction et l'encadrement • Analyse et prise d'action si applicable à la suite des <i>Pulse Survey</i>

Enjeux de durabilité	Corr. ODD	Impacts, risques et opportunités	Criticité	Horizon	Gestion du risque : politiques et actions principales
Sociétal					
Diversité et équité dans les opportunités		Perte d'attractivité de Genève Aéroport en tant qu'employeur (pour l'interne ou pour l'externe) Le manque de diversité et d'équité dans les opportunités, liée à l'incapacité d'attirer, de développer et de retenir les meilleures compétences essentielles disponibles sur le marché, pourrait entraîner les conséquences suivantes : • Manque de ressources dans les compétences essentielles entraînant une perturbation des activités • Coût du recrutement • Vivier de succession des postes critiques • Perception moins positive de l'établissement Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : • Opérabilité de la plateforme • Gestion de l'humain et des compétences • Pérennité économique	***	Court-moyen terme	Politiques : • Charte sur la diversité • Règlement sur la protection de la personnalité. Actions principales et performances 2024 : • Mise à jour du cadre légal suite à l'entrée en vigueur de la loi sur la protection des lanceurs d'alerte. • A compétences égales, engagement de personnes du sexe minoritaire au sein de l'équipe concernée. • Formation et application du règlement sur la protection de la protection de la personnalité. • <i>Pulse Surveys</i>

Enjeux de durabilité	Corr. ODD	Impacts, risques et opportunités	Criticité	Horizon	Gestion du risque : politiques et actions principales
Gouvernance					
Engagement de la direction dans la durabilité		Respect des engagements en matière de durabilité et des exigences réglementaires			
	 3 Zéro déchet  9 Consommation responsable  11 Villes durables  12 Consommation responsable  13 Consommation responsable  17 Consommation responsable	Le non-respect des engagements publics en matière de durabilité à long terme tels que l'engagement Zéro émission nette de CO₂, ainsi que le non-respect des exigences réglementaires, peut avoir comme conséquences : • Péjoration des notes des agences de notation extra-financière pouvant entraîner une perte d'attractivité auprès des investisseurs • Mauvaise gestion des thématiques de durabilité entraînant un risque de résilience de l'entreprise • Perte financière (risque de procédure pénale / civile avec peine de dédommagement potentiel) • Défiance de la part des parties prenantes pouvant entraîner une perte d'attractivité auprès des clients et des nouveaux talents • Impact sur l'image et la réputation Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : • Répondre aux besoins des donneurs d'ordres qui requièrent des informations ESG de la part de leurs fournisseurs • Satisfaire aux requêtes des investisseurs et banques qui exigent des informations ESG • Améliorer la gestion des thématiques de durabilité afin d'aider à construire un avenir durable et assurer la résilience de l'entreprise • Gestion de l'humain et des compétences (crédibilité et attractivité accrues pour les parties prenantes – notamment pour les nouveaux talents et clients) • Affirmation de l'identité responsable (atténuation des risques grâce au processus d'amélioration continue d'EcoVadis) • Pérennité économique (crédibilité accrue auprès de nos investisseurs et clients, opportunités commerciales grâce à l'innovation et à la transformation)	**	Court-moyen terme	Politiques : • Mise en place d'une structure et d'une gouvernance interne pour suivre les performances et garantir les progrès de durabilité, s'assurer de la conformité avec les exigences réglementaires et superviser les risques • Stratégie de durabilité 2030 • Plan d'action de durabilité trisannuel mis en œuvre par les différents services et directions • Rapport annuel de durabilité (rapport de performance extra-financière) conforme aux exigences réglementaires suisses (art. 964a et ss CO) aligné sur des normes internationales reconnues. • Audit annuelle des données extra-financières Actions principales et performances 2024 : • Publication du premier rapport de performance extra-financière conforme aux exigences réglementaires • Établissement d'un Comité ESG mandaté par la Direction générale élargie • Établissement d'une stratégie de durabilité 2030 • Établissement d'une structure de gouvernance de la durabilité • Augmentation de la note extra-financière délivrée par EcoVadis de 60/100 à 71/100 (processus d'amélioration continue) • Organisation d'une table ronde faisant intervenir Jean-Luc Chenaux, Avocat et Professeur à l'Université de Lausanne, et Christian Lüscher, Avocat et Président de Genève Aéroport sur les enjeux de gouvernance et la gestion de la durabilité à l'occasion de la Semaine européenne du développement durable à Genève Aéroport. • Sensibiliser le Conseil d'administration aux nouvelles règles de gouvernance durable • Implémentation d'un logiciel de gestion des données ESG

Enjeux de durabilité	Corr. ODD	Impacts, risques et opportunités	Criticité	Horizon	Gestion du risque : politiques et actions principales
Gouvernance					
Pratiques éthiques des affaires		Fraude/corruption La corruption dans les relations B2B et les projets d'entreprise peut se produire par le biais d'activités de tiers (partenaires, fournisseurs, intermédiaires, sociétés à acquérir, agents publics, etc.) et avoir divers impacts : • Impact sur l'image et la réputation • Procédures judiciaires, poursuites et sanctions • Perte financière avec une augmentation des coûts • Rupture de contrat potentiellement avec un fournisseur entraînant un impact opérationnel • Instabilité institutionnelle Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : • Gestion de l'humain et des compétences • Affirmation de l'identité responsable • Pérennité économique	***	Court-moyen terme	Politiques : • Directive concernant la prévention et la gestion des conflits d'intérêts • Plateforme de reporting de fraude • Code de conduite • Police RC
Resp. des fournisseurs		Recours auprès de fournisseurs ne respectant pas la législation du travail Les violations des droits humains et des libertés fondamentales, notamment dans la chaîne d'approvisionnement, liées au manque de transparence de fournisseurs ou aux constatations de mauvaises pratiques en matière de droits humains, peuvent entraîner les impacts suivants : • Impact sur l'image et la réputation • Rupture de contrat potentiellement avec un fournisseur entaché d'une fraude entraînant un impact opérationnel • Impact juridique • Perturbation organisationnelle interne Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : • Affirmation de l'identité responsable • Coopération renforcée avec les fournisseurs • Confiance accrue de la part de nos clients	***	Court-moyen terme	Politiques : • Charte achat responsable • Récolte ciblée d'engagement conformité fournisseur pour tous les engagements Actions principales et performances 2024 : • Vérification systématique avant l'utilisation d'un fournisseur • Intervention proactive du bureau des contrôles de chantier • Mise en place d'un logiciel visant à faciliter le contrôle et le partage des informations de conformité.

Enjeux de durabilité	Corr. ODD	Impacts, risques et opportunités	Criticité	Horizon	Gestion du risque : politiques et actions principales
Gouvernance					
Protection des données		Violation des normes de protection des données			
	    	Le risque de violation des normes de protection des données (conformité GDPR, LPD et LIPAD) , notamment la collecte/partage de données personnelles qui doivent être protégées ; la conservation de données personnelles au-delà du délai autorisé ; ou encore la non-maîtrise des techniques de protection et de conservation des données personnelles, pourraient entraîner les impacts potentiels suivants : • Impact sur la productivité, la confidentialité des données et les opérations • Coût financier et perte de confiance des parties prenantes • Non-conformité (inclus possible sanction et amende) Les opportunités créées grâce à une bonne gestion du risque : • Gestion de l'humain et des compétences • Affirmation de l'identité responsable	***	Court-moyen terme	Politiques : - Directive LIPAD - Catalogue des fichiers déclarés au PPDT - Politique relative à la classification des données Actions principales et performances 2024 : • Adoption d'une politique relative à la classification des données • Lancement du processus d'annonce des activités de Genève Aéroport auprès de la Confédération (Registre des activités de traitement).

2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité

Structure

- GRI 2-9 Structure et composition de la gouvernance
- GRI 2-10 Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé
- GRI 2-11 Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé
- GRI 2-12 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts
- GRI 2-13 Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts
- GRI 2-14 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le reporting de durabilité
- GRI 2-15 Conflits d'intérêts
- GRI 2-16 Communication des préoccupations majeures
- GRI 2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé
- GRI 2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé ?

Genève Aéroport est placé sous la haute surveillance et le contrôle de l'Office fédérale de l'aviation civile (OFAC) et du Conseil d'État. Le 1^{er} juillet 2024, Genève Aéroport et le Conseil d'État ont conclu une nouvelle convention d'objectifs 2024-2029 formellement signée par le Président du Conseil d'administration. Cette dernière s'inscrit en cohérence avec les priorités fédérales et permettra par exemple d'accompagner l'aéroport dans la réduction de son empreinte à l'horizon 2030.

Jouissant de la pleine personnalité juridique, selon l'art 37 LOIDP, l'établissement compte quatre organes : le Conseil d'administration, le Conseil de direction (composé de cinq membres du Conseil d'administration), la Direction générale et l'organe de révision, nommé par le Conseil d'administration.

La gouvernance et l'organisation de la durabilité au sein de Genève Aéroport, simplifiée en quatre étapes clés (validation, impulsion de la vision, déploiement, diffusion), permet de rendre compte des interactions et de la collaboration dans ce domaine.

Validation

Le Conseil d'administration

Constituant le pouvoir supérieur de l'établissement, le Conseil d'administration est chargé, en conformité avec la concession fédérale, de gérer l'établissement. Sa composition est régie par la Loi sur l'Aéroport International de Genève (LAIG) ainsi que la Loi

sur l'organisation des institutions de droit public (LOIDP) qui prévoit notamment la durée des mandats. Y siègent pour 5 ans (avec une limite de 15 ans dans le même conseil) selon l'art. 7 de la LAIG les membres suivants : 1 membre de chaque parti représenté au Grand Conseil, désigné par ce dernier ; 5 membres désignés par le Conseil d'État ; 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune du Grand-Saconnex ; 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune de Meyrin ; 2 membres désignés par le Conseil d'État, sur proposition de la Conférence des chefs de départements de l'économie publique de la Suisse occidentale ; 1 membre désigné par le Conseil d'État, sur proposition des Conseils départementaux des départements français limitrophes ; 3 membres élus par le personnel de l'établissement ; 2 membres désignés en leur sein par les Conseils administratifs de 2 communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, désignées par le Conseil d'État.

Au vu de la complémentarité entre les données du rapport financier et du rapport de durabilité, les questions relatives à la responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) sont traitées au sein de la Commission Audit et Finances (CAF) du Conseil d'administration depuis 2023. Cette commission se réunit à l'initiative de son président qui, en collaboration avec la secrétaire du Conseil d'administration, établit l'ordre du jour des séances. La CAF se réunit en moyenne 10 fois par an (10 réunions en 2024). La CAF peut entendre toute personne qu'elle juge utile à l'accomplissement de ses travaux.

À la suite de ses travaux, la CAF soumet ses propositions au Conseil d'administration à qui incombe les décisions relatives à la stratégie durable de Genève Aéroport, au même titre que l'ensemble des décisions relatives aux questions stratégiques. Principales responsabilités de la CAF en matière de durabilité :

- Surveiller les risques et opportunités liés aux performances ESG, y compris ceux liés au climat
- Superviser les questions liées à la durabilité et surveiller les progrès en matière de performances ESG
- Préaviser la Stratégie de durabilité de Genève Aéroport découlant de la Vision 2040 et de la Stratégie 2030, y compris la Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) 2024-2050 de Genève Aéroport ;
- Approuver annuellement le Rapport de durabilité

La vision en marche

La Direction générale élargie

La Direction générale élargie de l'aéroport est composée de 10 personnes. En 2024, elle comprend le Directeur général, la Directrice commerciale et développement, le Directeur des opérations, la Directrice des ressources humaines, la Directrice des finances, le Directeur des technologies, le Directeur des infrastructures. La Secrétaire générale et responsable des affaires juridiques, la Cheffe du service communication et porte-parole et la Cheffe du service environnement développement durable sont membres associés de la Direction générale. Principales responsabilités de la Direction générale élargie en matière de durabilité :

- Gère les risques et opportunités liés aux performances ESG, y compris ceux liés au climat
- Propose et soutient la Stratégie de durabilité de Genève Aéroport découlant de la Vision 2040 et de la Stratégie 2030, y compris la Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) 2024-2050 de Genève Aéroport
- Valide les plans d'actions liés à la durabilité, suit et encourage les progrès en matière de performances ESG
- Établit un Comité ESG opérationnel et délègue la responsabilité d'assurer de la mise en œuvre des initiatives
- Préavise annuellement le contenu du rapport de durabilité (rapport de performance extra-financière)

La CCAEPA

En 2024, la Commission Consultative pour l'Accompagnement de l'Évolution de la Plateforme Aéroportuaire (CCAEPa) créée par le Conseil d'État, s'est réunie tous les trimestres. À cette occasion sous l'égide du canton, Genève Aéroport, les communes avoisinantes, les associations économiques, les associations de riverains et de protection de l'environnement ainsi que les représentants de l'aviation débattent de nombreux sujets. Trois principales thématiques sont traitées par la CCAEPa et ses sous-commissions :

- Nuisances bruit et environnement
- Trajectoires
- Stratégies et plans d'affaires

Déploiement

Le service Environnement et Développement Durable (EDD)

Le service Environnement et Développement durable (EDD) créé en 2016, fait suite à la division environnement et affaires juridiques. Intégré au sein de la Direction générale élargie, il a pour mission

la stratégie de durabilité et le déploiement des plans d'action au niveau de l'établissement avec les entités concernées, tout en étant le point de contact central pour les parties prenantes internes et externes concernant le bruit et l'insonorisation, l'environnement, la durabilité et les aspects ESG. Le service EDD s'organise autour de 3 pôles :

- Durabilité, ayant pour responsabilité la transformation durable de l'aéroport en mettant en place la démarche ESG, en pilotant les programmes d'impact ainsi que la performance extra-financière de Genève Aéroport.
- Bruit et insonorisation, en visant à réduire l'empreinte sonore sur les communautés riveraines et en protégeant les riverains les plus impactés avec le programme insonorisation.
- Environnement, ayant pour responsabilité le déploiement des politiques et actions de Genève Aéroport en matière d'environnement et de climat.

Le comité ESG

Comité opérationnel, mandaté par la Direction générale, qui a pour mission de mettre en œuvre la stratégie 2030, les plans d'actions trisannuels ainsi que de suivre les données de performance ESG (+ audit). Comité présidé par la Cheffe de projet durabilité. Se réunit au moins 6 fois dans l'année.

Principales responsabilités du Comité ESG en matière de durabilité :

- Relais et/ou coordonne la mise en œuvre les plans d'action au niveau de l'aéroport avec les entités concernées pour atteindre les objectifs, KPIs et cibles
- Rédige les rapports de durabilité (rapport de performance extra-financière) et participe aux audits des données ESG
- Met à jour les données de performances ESG

Diffusion

Réseau d'ambassadeurs

L'exécution de tous les programmes est assurée par les membres de la Direction générale, les responsables opérationnels et par des ambassadeurs, afin d'assurer un contrôle approprié, une mise en œuvre efficace du programme et la remontée d'information.

Autres organisations clés

Plusieurs autres comités et organisations font progresser tous les piliers de la stratégie de durabilité, notamment :

- le Comité éthique qui veille au suivi et à la coordination du dispositif et qui procède annuellement à une évaluation globale des actions et processus existant à Genève Aéroport en matière éthique. Sa mission est de s'assurer de la mise en

œuvre des grands principes éthiques (système de protection de la personnalité, lutte contre les risques de fraude ou de conflits d'intérêt, processus de conformité des achats et des procédures d'appels d'offres, etc.). Le comité éthique est composé du Directeur général, de la Directrice des Ressources humaines, de la Secrétaire générale et responsable des affaires juridiques et du Référent éthique. Les résultats de son évaluation annuelle est présentée au Conseil d'administration. Son analyse se base sur les différents rapports liés à l'éthique (rapports externes en matière de protection de la personnalité et de lutte contre la fraude, rapport de la commission de recours)

- le COTech et COPIL du Quota bruit visent à réduire le bruit engendré par les départs non-planifiés après 22h
- le groupe de travail pour les bornes électriques
- le Comité Santé et sécurité au travail (CSST) veille directement ou indirectement à la santé, la sécurité et le bien-être de nos passagers, des employés de Genève Aéroport et de l'ensemble des partenaires de la plateforme
- l'EHS (Environmental, Health and Safety) GVA Groupe compte parmi ses membres les responsables EHS des principales entreprises de la plateforme pour traiter de manière collégiale des sujets SST communs à tous, comme la qualité de l'air sur le tarmac
- le comité PMR (CMPR) se réunit régulièrement pour améliorer de manière continue l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans nos bâtiments
- le groupe sécurité/protection incendie et infrastructure se réunit 4 à 5 fois par an pour planifier et mettre en œuvre des mesures visant à sécuriser l'ensemble de nos infrastructures de manière continue
- le comité familles orchestre toutes les actions visant à améliorer l'expérience passager des familles
- le comité sécurité routière gère les améliorations visant à sécuriser nos dessertes
- le comité Energie créé en décembre 2024 permet de suivre la transition énergétique des projets transverses au sein de la direction infrastructure

2.11. Des partenariats externes globaux et locaux pour progresser collectivement

GRI 2-28 Adhésions à des associations

En 2024, un nouveau partenariat a été lancé avec l'Association des Spécialistes de la Durabilité (ASD).

Les buts poursuivis par l'association sont les suivants :

- Représenter et défendre les intérêts des acteurs de la durabilité
- Informer et sensibiliser à travers divers supports, organiser des événements pour entraîner l'écosystème local vers plus de durabilité
- Connecter les acteurs de la durabilité, qu'ils soient en quête ou apporteurs de solutions
- Être reconnue par les différentes instances comme un interlocuteur légitime sur le sujet de la durabilité
- Rassembler ses membres autour d'une charte

D'autres partenariats existent et s'étoffent notamment avec le canton de Genève et les entreprises publiques autonomes dans les différentes thématiques environnementales notamment avec le groupement des entreprises aéronautiques de Suisse romande GAIN et AERIA+, ainsi qu'avec plusieurs aéroports français et allemands, notamment avec le groupe EnvStrat organisé par l'ACI regroupant de nombreux aéroports européens autour des thématiques de la durabilité.

Enfin, Genève Aéroport poursuit sa collaboration avec le Centre ornithologique de réadaptation (COR) notamment à travers le projet « martinet noir » de juillet 2024.

2.12. Mesurer l'impact de nos efforts en matière de durabilité

Reporting

Pour chaque engagement et enjeu de durabilité prioritaire, des objectifs, des initiatives, des indicateurs et des cibles sont définis dans le plan d'action afin de permettre un suivi de l'avancement de la mise en œuvre de la stratégie de durabilité. Un rapport de durabilité (rapport de performance extra-financière) est publié annuellement. Ce document s'appuie sur les lignes directrices et recommandations liées au rapport sur les questions non financières (article 964b CO), du *Global Reporting Initiative* (GRI) et de son complément pour les aéroports *Airport Operator Sector Supplement* (AOSS), ainsi que des recommandations de la *Task-Force for Climate-related Financial Disclosures* (TCFD).

Outil de transformation

L'exécution de la stratégie de durabilité 2030 de Genève Aéroport est suivie au moyen d'indicateurs clés de performance (KPI) quantitatifs, à l'aide d'un document de suivi des données. Dès 2025, ce suivi sera fait au sein d'un outil complémentaire : *Reporting 21*, un logiciel de traitement des données ESG. Les 14 indicateurs constituent la feuille de route de l'aéroport en matière de durabilité à court

terme. Ils se conforment aux exigences des art. 964a et ss du CO et contribuent aux objectifs de développement durable des Nations Unies. Ces 14 indicateurs sont suivis et leurs performances sont publiées annuellement au sein du rapport de durabilité. Ils traduisent nos 3 engagements à long terme – à savoir Agir pour réduire notre empreinte environnementale ; Une entreprise engagée pour ses parties prenantes ; Une conduite responsable des affaires basée sur la confiance.

Engagement à long terme et outils de mesures

Outil	Tableau de <i>reporting</i> – logiciel <i>Reporting 21</i>
KPI	14
Périmètre	Genève Aéroport
<i>Reporting</i>	Annuel
Audit interne	Oui
Impacts environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG)	Analyse de matérialité mise à jour début 2024
Gouvernance impliquée	Oui, la Direction générale et le Conseil d'administration sont informés de manière trimestrielle concernant la performance extra-financière de l'aéroport
Stratégie alignée avec le système de gestion des risques	Oui

Plan d'action 2030

La stratégie de durabilité 2030 se concrétise par la mise en œuvre d'un plan d'action.

03

**Une conduite
responsable
des affaires
basée sur la
confiance**



Dans cette section

- 3.1. Pratique éthique des affaires
- 3.2. Relations durables avec les fournisseurs
- 3.3. Protection et confidentialité des données
- 3.4. Respect des droits humains
- 3.5. Qualité de service auprès des passagers
- 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
- 3.7. Numérique responsable

3.1. Pratique éthique des affaires



L'engagement fort de la Direction générale se matérialise par une lutte constante en matière de corruption et de comportements frauduleux. Pour ce faire, Genève Aéroport a notamment adopté une Directive sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêts – principes en matière de cadeaux et d'invitations – protection des lanceurs d'alerte (ci-après Directive sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêts adoptée en 2018 et mise à jour régulièrement), ainsi qu'un Code de conduite. Les managers sont tenus à un devoir d'exemplarité et chargés d'encourager une culture d'intégrité et de dialogue.

Chaque membre du personnel doit participer à la prévention et à la détection de comportements illégaux ou frauduleux au sein de l'entreprise et bénéficie de formations en la matière. Un comportement est notamment frauduleux lorsqu'il vise à obtenir un avantage indu ou illégal. Passible de poursuites pénales, il peut notamment s'agir de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, de corruption, ou de violation du secret des affaires.

Cet engagement se manifeste également par des prises de parole régulières du Directeur général sur ce sujet et par des actions de communication, telles que des publications sur intranet, à l'attention du personnel de Genève Aéroport, et sur le site internet de Genève Aéroport, à l'attention des partenaires et fournisseurs de l'établissement.

3.1.1. Lutte contre les comportements frauduleux

GRI 205-1 Activités évaluées en termes de risque lié à la corruption

Genève Aéroport intègre le risque lié à la corruption et aux comportements frauduleux au sein de sa gestion des risques depuis 2017. Ces risques sont définis par Genève Aéroport comme étant une infraction pénale entraînant un préjudice pécuniaire ou matériel. Ce risque inclut la corruption mais

également d'autres infractions pénales dont l'abus de confiance, escroquerie, le vol, l'acceptation d'un avantage, mauvaise gestion des intérêts publics, etc.

Les mécanismes permettant de demander conseil et/ou de soulever des préoccupations sont les suivants (liste non exhaustive) :

- Établissement d'un Comité conformité pour le processus d'appel d'offres, à travers la sélection de quelques appels d'offres et revue de portefeuille ;
- Établissement d'une Directive concernant la prévention et la gestion des conflits d'intérêts – invitations et cadeaux ;
- Mise en place d'une plateforme informatique sécurisée de *reporting* de fraude ;
- Formation *e-learning* complétée par l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs de Genève Aéroport – effectuée tous les trois ans ;
- Mise en place d'un Comité éthique, qui est constitué du Directeur général, de la Directrice des Ressources humaines, de la Secrétaire générale et de Référent éthique. Le comité se réunit une fois par an pour définir les actions le cas échéant. Son analyse se base sur les différents rapports liés à l'éthique (rapports externes en matière de protection de la personnalité et de lutte contre la fraude, rapport de la commission de recours) ;
- Mise en place d'un référent éthique qui permet de veiller à la bonne application du code éthique. Cette personne rapporte à la direction générale ;
- Établissement d'un Code de conduite ;
- Recensement/mise à jour des activités accessoires et des charges publiques.

GRI 2-26 Mécanismes permettant de demander conseil et de soulever des préoccupations

Genève Aéroport est un acteur majeur de l'aviation, secteur où administrations et autorités publiques interviennent régulièrement. Les alertes en matière économique notifiées sur la plateforme externe sécurisée (Integrity24.com) sont traitées par un Comité formé de spécialistes qui peut émettre des recommandations, déclencher l'ouverture d'une enquête administrative, voire dénoncer les faits aux autorités pénales.

Pour prévenir les risques de comportements frauduleux, Genève Aéroport a adopté des procédures strictes en matière d'appels d'offres, notamment sous l'angle du risque de corruption et de conflits d'intérêts. La fonction achats de Genève Aéroport, lors du dépôt des offres exige de ses fournisseurs, un engagement conformité fournisseurs (ECF) robuste. En complément, la vérification de l'ECF d'un panel de fournisseurs est une démarche complémentaire aux procédures spécifiques appels d'offres. Le non-respect de législations relatives à la transparence, à la passation des marchés publics, à la lutte contre la corruption et les fraudes est susceptible d'entraîner un risque pénal, financier et réputationnel élevé.

Les efforts en la matière sont constants, avec pour objectif d'assurer la pérennité et l'amélioration continue en termes de lutte contre la corruption. Des formations sont dispensées régulièrement pour maintenir le niveau de connaissance et d'expertise du personnel de Genève Aéroport : formation des chefs de projets en matière d'achats publics et d'appels d'offres, formations e-learning sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêts, etc.

GRI 205-2 Communication et formation relatives aux politiques et procédures de lutte contre les comportements frauduleux

En 2023, des actions de sensibilisation ont été menées à destination des collaborateurs dans leur ensemble. Une rubrique dédiée aux risques de fraudes et de comportements inappropriés sur l'intranet de Genève Aéroport met à disposition des collaborateurs différents supports, tels que les réglementations internes, des FAQ, des schémas, le guide d'utilisation et les coordonnées de la plateforme externe sécurisée, etc. Deux formations en ligne sur « Les conflits d'intérêt, l'affaire de tous? » et sur « La protection de la personnalité » ont été déployées à cet effet en 2023.

La remontée d'informations est principalement assurée via un processus de *reporting* global annuel effectué par le Comité éthique. Ce *reporting* permet de suivre le déploiement et la mise en œuvre du programme anticorruption, conflits d'intérêts et fraude, via des indicateurs chiffrés portant sur les éléments importants du programme, par exemple le nombre de formations ou de signalements reçus sur la plateforme externe sécurisée.

Genève Aéroport ne tolère aucune mesure de représailles ou discrimination à l'encontre d'un lanceur d'alerte de bonne foi et s'engage à protéger la confidentialité. En 2022, avec l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi cantonale sur la protection des lanceurs d'alertes (LPLA), Genève Aéroport a adapté sa réglementation afin de renforcer la protection des lanceurs d'alerte (création d'un partenariat avec une entité externe indépendante dédiée aux lanceurs d'alerte ; validation du dispositif de Genève Aéroport par le Conseil d'État le 11 janvier 2023).

En ligne avec le principe de tolérance zéro, et en application des réglementations applicables à Genève Aéroport, tout manquement aux normes anticorruption, tout comportement violant les règles en matière de gestion des conflits d'intérêts, d'acceptation d'avantages, de cadeaux ou d'invitations, d'exercice d'une activité accessoire ou tout autre comportement frauduleux, peut donner lieu à l'ouverture d'une enquête administrative, à une dénonciation pénale, ainsi qu'à des sanctions disciplinaires, pouvant aller jusqu'au licenciement.

La fermeté de Genève Aéroport en la matière est rappelée non seulement dans la réglementation et le Code de conduite, mais également dans les supports de communication à destination des collaborateurs et sur l'intranet.

Enfin, c'est au travers de la procédure de conformité que Genève Aéroport vérifie si les fournisseurs et/ou leurs sous-traitants et/ou leurs co-soumissionnaires transmettent les attestations légales qui les concernent, ainsi qu'un document de non-conflits d'intérêts que ces derniers doivent signer. Le site internet de Genève Aéroport ainsi que ses conditions générales précisent la position en la matière.

GRI 205-3 Cas avérés de corruption et mesures prises

Genève Aéroport n'a fait l'objet d'aucun cas avérés de corruption en 2024.

3.1.2. Conflits d'intérêts

GRI 2-15 Conflit d'intérêts

La Directive de Genève Aéroport sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêt et le Code de conduite précisent les comportements à adopter, notamment en matière d'intégrité. Ces documents ont pour objectif de guider les comportements, les actions et les décisions, par des principes éthiques et le rappel des lois applicables. La Directive sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêts définit les processus de prévention et de gestion des situations de conflits d'intérêts, l'utilisation des informations non rendues publiques, l'exercice des activités accessoires et des charges publiques et fixe les principes à respecter en matière de cadeaux, d'avantages et d'invitations, ainsi qu'en matière de recrutement, afin que le personnel de Genève Aéroport exerce ses activités de manière responsable, intègre et loyale, et prône la tolérance zéro en la matière.

Le code de conduite adopté en juin 2021 fournit un certain nombre d'exemples spécifiques de risques de conflits d'intérêt ou de comportements inappropriés auxquels les collaborateurs de l'aéroport peuvent être exposés.

En matière de diligence de conformité, la mise en œuvre de l'Engagement conformité fournisseurs (ECF) permet de s'assurer de l'éthique de nos prestataires et fournisseurs, conformément à la réglementation applicable en matière de marchés publics. La due diligence repose sur le recueil d'informations et d'attestations requises par Genève Aéroport (paiement des assurances sociales et des impôts, déclaration de l'entreprise certifiant que le principe d'égalité de traitement entre hommes et femmes est respecté, respect des conventions collectives de travail ou des usages applicables à la branche, etc.).

Sont également vérifiés les registres officiels relatifs aux entreprises en infraction. Les règles de conformité fournisseurs sont intégrées dans tous les dossiers d'appels d'offres de Genève Aéroport (contrats, conditions générales, documents d'appels d'offres). Des pénalités sont intégrées dans les contrats et dans les conditions générales.

De manière générale, les normes internes sont modifiées régulièrement pour tenir compte des évolutions réglementaires et législatives applicables à Genève Aéroport.

3.1.3. Conformité aux législations et aux réglementations

GRI 2-27 Conformité aux législations et aux réglementations

Genève Aéroport n'a fait l'objet d'aucun cas significatif de non-conformité aux législations et aux réglementations en 2024 ayant abouti à une sanction ou une condamnation.

GRI 206-1 Actions en justice contre le comportement anticoncurrentiel et les pratiques antitrust

Genève Aéroport est un établissement public autonome au bénéfice d'une concession fédérale d'exploitation. Les risques de comportements anticoncurrentiels et pratiques antitrust, sont en l'espèce négligeables.

3.2. Relations durables avec les fournisseurs



3.2.1. Pratiques d'achats

La conformité de 100 % des fournisseurs soumissionnaires aux appels d'offres est vérifiée par la fonction achats. L'ensemble des attestations légales sont passées en revue au préalable des évaluations fournisseurs.

Charte achats responsables

La politique achat de Genève Aéroport fixe les missions, les axes directeurs, les orientations et les intentions générales de la Direction de l'aéroport pour le domaine des achats. Les principes fondamentaux dans les achats constituent le socle des relations durables que Genève Aéroport souhaite construire avec ses fournisseurs. Genève Aéroport attend de ces derniers qu'ils respectent ces principes et veillent à ce que leurs propres fournisseurs et sous-traitants les respectent également :

- Principe 1: respecter le principe de transparence et de vigilance, prévenir la corruption, les conflits d'intérêts, lutter contre la fraude (p. 5)
- Principe 2: respecter les droits humains et les droits fondamentaux du travail (p. 5)
- Principe 3: agir pour prévenir et atténuer tout risque environnemental (p. 6)
- Principe 4: respecter le droit de la concurrence, s'engager en faveur de la finance durable et promouvoir le développement économique de proximité (p. 7)

La politique achat est accessible sur le site internet de Genève Aéroport.

Lors du processus d'achat, les fournisseurs s'engagent à respecter ces principes. Les règles de l'aéroport imposent d'intégrer systématiquement la Charte achats responsables aux contrats signés avec les fournisseurs.

Politique achats et partenariats responsables

Ce programme vise à garantir l'intégration de plusieurs axes de la démarche de durabilité de Genève Aéroport au cœur de la stratégie et des processus achats.

Pour cela, le service DPC – Planification stratégique, coordination projets et achats définit quatre priorités :

• Sensibilisation et formation des acheteurs

Pour intégrer efficacement les différents aspects de durabilité dans les achats publics, les acheteurs doivent être suffisamment formés à ces questions et disposer des outils nécessaires pour mettre en œuvre les notions de durabilité. Genève Aéroport s'est fixé pour objectif de former l'ensemble du personnel de la fonction Achats aux achats responsables. Une formation adéquate sera cherchée en 2025. Par ailleurs, la fonction achats participe également au groupe achats responsables des établissements publics autonomes du canton Genève.

La rédaction d'une gouvernance achats publics durables sera mise en œuvre dès 2025. L'objectif est de donner un cadre et les outils nécessaires afin d'intégrer de manière efficiente les indicateurs de durabilité dans les appels d'offres de l'aéroport. Les fournisseurs seront appréciés sur la durabilité. Des exigences sur ces mêmes aspects pourront être formulées. Ce procédé s'appliquera sur les appels d'offres dont l'objet est en lien direct avec les notions de durabilité.

• Sensibilisation des fournisseurs

L'engagement des fournisseurs est clé pour réussir une démarche d'achats durables. Il est nécessaire de sensibiliser les fournisseurs de Genève Aéroport afin de s'assurer que ces derniers s'engagent en faveur de la durabilité. Lors de la réception des offres (appels

d'offres), Genève Aéroport vérifie l'engagement conformité fournisseurs et met également dans le cadre d'une démarche complémentaire cette vérification à jour, sur un panel de fournisseurs.

• Intégration dans le processus achats

Genève Aéroport a mis en place en 2019 une Charte achats responsables précisant ses exigences et recommandations sur les thématiques sociales, environnementales et économiques. Au cours du processus d'achat, cette charte est mentionnée dans le dossier d'appels d'offres et les soumissionnaires doivent adhérer aux principes de cette dernière. Si le fournisseur refuse de s'engager sur ces points, il est exclu. Depuis 2020, 100 % des fournisseurs sélectionnés au travers d'appels d'offres ouverts ou sélectifs se sont engagés à respecter les valeurs de Genève Aéroport en matière de développement durable.

• Évaluation des fournisseurs

Genève Aéroport s'est fixé pour objectif d'évaluer ses fournisseurs prioritaires d'ici à fin 2024, via un audit interne sur leur performance en matière de développement durable (droits humains et conditions de travail, environnement et climat, éthique des affaires) vérifiant ainsi les engagements pris en la matière. La démarche mise en place en 2024 à travers le processus KYS (*Know your supplier*) sur un panel de fournisseurs réduit sera poursuivie. Les résultats de l'étude seront publiés au sein du rapport du durabilité de l'exercice 2025.

3.2.2. Fournisseurs locaux

GRI 204-1 Part de dépenses auprès des fournisseurs locaux

Le pourcentage d'adjudicataires suisses sur nos appels d'offres (y compris gré à gré en dérogation et quelques grés à gré passés par la fonction achats) représente 88 % en 2024. Cela représente 86,89 % de nos dépenses d'appels d'offres vers des adjudicataires suisses.

3.3. Protection et confidentialité des données

GRI 418-1 Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données clients Formation et sensibilisation pour prévenir les atteintes et la sécurité de l'information

Genève Aéroport accorde une grande importance à la protection et à la confidentialité des données, considérée comme un enjeu clé au sein de notre matrice de matérialité. Aucun signalement d'atteinte à la confidentialité des données n'a été reçu de la part de nos partenaires.

Afin de renforcer notre engagement, nous avons mis en place les mesures suivantes :

- Des sessions régulières de formation et sensibilisation sont organisées pour tous les employés afin de prévenir les atteintes à la sécurité des informations
- Un programme de diligence raisonnable est conçu pour vérifier et renforcer la sécurité des informations gérées par nos partenaires tiers
- Une procédure d'alerte est mise en place pour offrir aux parties prenantes la possibilité de signaler tout incident ou problème relatif à la sécurité des informations
- Une évaluation des risques est réalisée régulièrement pour identifier et mitiger les menaces potentielles
- Des audits des contrôles sont effectués périodiquement afin de garantir la conformité aux meilleures pratiques en matière de sécurité de l'information
- Une procédure spécifique de réponse aux incidents est en place pour répondre rapidement et efficacement aux atteintes à la confidentialité
- Des mesures de protection des données des tiers sont appliquées pour prévenir tout accès non autorisé ou toute divulgation d'informations
- Les informations confidentielles sont traitées, partagées et conservées conformément aux obligations légales et contractuelles

3.4. Respect des droits humains



GRI 2-23 Engagements politiques

GRI 2-24 Intégration des engagements politiques

Les principaux enjeux liés aux effets de l'activité de l'aéroport quant au respect des droits humains ont été identifiés selon la méthodologie du Guide de reporting des Principes directeurs des Nations Unies pour les entreprises et les droits de l'homme (UNGP) pour les « risques saillants », c'est-à-dire les droits humains qui risquent d'être le plus gravement affectés par l'impact négatif des activités de l'entreprise ou de celles de ses relations d'affaires.

Sur cette base, l'aéroport a identifié en 2023 six risques saillants, répartis au sein de trois thèmes clés pour Genève Aéroport :

- les droits humains sur le lieu de travail des membres du personnel de Genève Aéroport et des employés de ses fournisseurs et de ses autres partenaires commerciaux
- la discrimination, le harcèlement moral et sexuel
- les conditions de travail équitables, satisfaisantes et sûres
- le droit à la santé et à une qualité de vie suffisants
- le respect des droits humains des communautés locales (notamment les riverains de Genève Aéroport)

Au surplus, Genève Aéroport n'exerçant pas d'activité à l'étranger, l'entreprise ne présente pas de risques en matière de travail des enfants au sens de l'art. 964j al. 3 CO et de l'Ordonnance sur les devoirs de diligence et de transparence en matière de minerais et de métaux provenant de zones de conflit ou à haut risque et en matière de travail des enfants (ODITr). Par ailleurs, Genève Aéroport respecte la réglementation internationalement reconnue équivalente telle que prévue aux art. 964j al. 4 CO et 9 de l'ODITr et son annexe 2, partie B, concernant la politique relative à la chaîne d'approvisionnement.

3.4.1. Liberté syndicale et négociation

GRI 407-1 Opérations et fournisseurs pour lesquels le droit de liberté syndicale et de négociation collective peut être en péril

Genève Aéroport est très attentif au respect des conditions de travail par ses partenaires et concessionnaires. Lors d'éventuels litiges qui lui sont rapportés par les syndicats, Genève Aéroport intervient afin de favoriser le dialogue social entre prestataires et syndicats. Les secrétaires syndicaux peuvent demander un accès facilité aux locaux des entreprises situés *airside* et obtenir, si les conditions de sûreté sont remplies, une carte d'identité aéroportuaire leur permettant de se rendre en zone de sûreté à accès réglementé.

Par ailleurs, la réglementation applicable au personnel de Genève Aéroport relative aux thèmes principaux des relations de travail (conditions générales de rémunération, sécurité au travail, aménagement de la durée de travail, etc.), est adoptée par le Conseil d'administration en concertation avec les organisations représentatives du personnel (soit la Commission consultative du personnel et les syndicats). En septembre 2024, Genève Aéroport a adopté un règlement sur la détermination des augmentations salariales annuelles, lequel instaure une négociation annuelle sur les salaires, à laquelle participent les syndicats, la Commission consultative du personnel et la direction générale, avant approbation formelle par le Conseil d'administration.

3.4.2. Travail des enfants et travail forcé ou obligatoire

GRI AOSS G4-DMA travail forcé ou obligatoire – traite des humains

Le travail des enfants et le travail forcé et la traite d'êtres humains ne sont pas des risques que Genève Aéroport doit gérer puisqu'il n'exerce pas d'activité à l'étranger, n'a pas de filiale ni de participations dans des entreprises étrangères, qui nécessiteraient un contrôle en la matière. Par ailleurs dans le cadre de

ses procédures marchés publics, l'aéroport exige les attestations propres à garantir que ses partenaires respectent les lois applicables à Genève.

Dans ses activités, Genève Aéroport est attentif aux conditions de travail de ses collaborateurs qui sont encadrées par la politique des ressources humaines (cf. point 6 de ce rapport).

Genève Aéroport promeut une culture d'entreprise inclusive permettant à chacun de développer son potentiel. Elle exclut toute discrimination liée aux origines, au genre, à l'orientation ou à l'identité sexuelle, au handicap, à l'âge ou à l'appartenance à une organisation politique, syndicale, religieuse ou à une minorité (cf. point 6.3 du rapport en particulier pour les objectifs que l'aéroport se fixe en matière de mixité).

Une organisation dédiée

GRI 2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs

GRI 2-27 Conformité aux législations et aux réglementations

Dès 2020, l'aéroport s'est réorganisé pour accélérer l'impact positif à travers ses activités, notamment :

- mise à disposition d'une plateforme externe sécurisée de signalements en matière de soupçons de fraude ou de plaintes pour atteinte à la personnalité. Cette plateforme est ouverte au personnel de Genève Aéroport, mais également à tous tiers. Tous les signalements reçus sur la plateforme externe sécurisée sont traités de manière confidentielle. À l'issue du traitement du signalement des recommandations sont émises qui peuvent conduire à la mise en œuvre de différentes mesures (ouverture d'une enquête administrative, dénonciation pénale, sanction disciplinaire, renforcement de l'information et/ou de la formation, etc.)
- création d'un Comité conformité chargé de contrôler le respect des processus internes de Genève Aéroport (appels d'offres, contractualisation, etc.)
- le Comité éthique qui veille au suivi et à la coordination du dispositif et qui procède annuellement à une évaluation globale des actions et processus existant à Genève Aéroport en matière éthique. Sa mission est de s'assurer de la mise en œuvre des grands principes éthiques (système de protection de la personnalité, lutte contre les risques de fraude ou de conflits d'intérêts, processus de conformité des achats et des procédures d'appels d'offres, etc.). Le comité éthique est composé du Directeur général, de la Directrice des Ressources humaines, de la Secrétaire générale et responsable des affaires juridiques et du Référent éthique.

Les résultats de son évaluation annuelle est présentée au Conseil d'administration. Son analyse se base sur les différents rapports liés à l'éthique (rapports externes en matière de protection de la personnalité et de lutte contre la fraude, rapport de la commission de recours).

Respect des droits humains des communautés riveraines



Les activités opérationnelles de Genève Aéroport peuvent avoir des incidences sur les droits des communautés riveraines, en particulier sur les émissions de bruit. Poussières et autres impacts potentiels peuvent également avoir des conséquences sur les moyens de subsistance des communautés locales riveraines. Ainsi, la question de leur droit à la santé et à un niveau de vie suffisant sont deux sujets saillants pour Genève Aéroport. Ces points sont développés sous le point 5.1 de ce rapport. L'aéroport s'engage à respecter les Droits de l'homme internationalement reconnus, tels qu'énoncés dans la Déclaration universelle des droits de l'homme des Nations Unies. Genève Aéroport adhère également aux lignes directrices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à la Convention européenne des droits de l'homme et Directive de l'Union européenne concernant la prévention et la traite des êtres humains ainsi qu'aux différentes réglementations suisses en la matière.



Les activités de Genève Aéroport génèrent des milliers d'emplois directs et indirects. En 2023, l'aéroport a travaillé avec un réseau de plus de 1'600 fournisseurs de biens et de services.

Genève Aéroport achète des biens et des services et attribue des mandats publics pour un montant significatif. Les achats de l'aéroport représentent à eux seuls un montant de plus de 145 millions de francs en 2023. La répartition au niveau de l'aéroport des dépenses d'achats est d'environ 45 % de biens (produits, matériels, etc.) et de 55 % de prestations de services (notamment les prestations intellectuelles, travaux avec fournitures de matériaux, transport, etc.).

Cet important volume d'achats confère à l'aéroport un levier pour favoriser des pratiques responsables. Le règlement cantonal sur les marchés publics représente à cet égard une référence indiscutable

en matière de passation de marchés. La transition vers le nouvel accord intercantonal sur les marchés publics, que devrait initier le canton dans les mois à venir, facilitera des pratiques achats plus durables ainsi qu'une concurrence axée sur la qualité.

Genève Aéroport achète des produits, des services et des ouvrages qui satisfont à des exigences économiques, sociales et environnementales élevées tout au long de leur cycle de vie.

En matière de responsabilité environnementale, sociale et de gouvernance, les activités des sous-traitants et des fournisseurs de l'aéroport sont susceptibles de présenter les mêmes risques que ceux liés aux activités de Genève Aéroport. Les principaux risques portent essentiellement sur les droits humains sur le lieu de travail (discrimination, conditions de travail décentes), la santé, la sûreté et la sécurité, la corruption, la fraude, l'environnement y compris le climat, la biodiversité, l'économie circulaire et l'utilisation responsable des ressources naturelles (eau douce, forêts).

L'aéroport attache une importance particulière à travailler avec des fournisseurs conformes et responsables, respectueux des droits humains et de l'environnement et ce, tout au long de sa chaîne de valeur. Tous les achats de Genève Aéroport sont soumis à l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP), cela dès le premier centime dépensé et indépendamment du marché concerné. Cette réglementation définit des seuils de marchés publics qui, en fonction du type de marché visé (fourniture, service, construction) et du montant global de ce dernier, vont déterminer le choix de la procédure d'adjudication à appliquer.

Par ailleurs, l'aéroport attend de ses fournisseurs qu'ils respectent les exigences liées à la durabilité que Genève Aéroport lui communique. À cet égard, il respecte notamment la Charte achats responsables de Genève Aéroport. Dans le cas où le lieu d'exécution des prestations est le site aéroportuaire, les sous-traitants doivent également respecter la Directive pour les travaux effectués sur le site de l'aéroport, ainsi que la Directive environnementale applicable pour les prestations effectuées sur le site de l'aéroport. Les documents sont en libre accès sur le site internet de Genève Aéroport.

3.5. Qualité de service auprès des passagers

GRI 416 santé et sécurité des usagers

Dans le cadre de son Comité santé, la sécurité au travail (CSST), Genève Aéroport veille à garantir la santé, sécurité et le bien-être de l'ensemble des usagers de la plateforme. Aucun cas de non-conformité aux réglementations n'a été constaté en 2024.

AOSS G4-DMA qualité de service

Genève Aéroport a mis en place un programme de mesure des performances des agents d'assistance et des différents services aéroportuaires (AQI). Un système de mesures en continu permet d'évaluer si la qualité du service offert aux passagers correspond aux objectifs fixés par l'aéroport aux entreprises partenaires. Des mesures automatiques ou manuelles sont réalisées afin de connaître par exemple le temps d'attente à l'enregistrement des bagages, aux contrôles de sûreté ou à la livraison des bagages. Chaque mois, la Direction générale de l'aéroport reçoit une synthèse de ces résultats afin d'identifier des points d'amélioration des infrastructures ou des processus existants.

La qualité du service est aussi mesurée via des sondages. Ceux-ci permettent de tester la satisfaction des utilisatrices et utilisateurs de l'aéroport, d'évaluer leurs besoins et de dresser leur profil. On peut notamment citer le sondage benchmark ASQ (Airport Service Quality), supervisé par le Conseil international des aéroports (ACI). Depuis son lancement en 2006, Genève Aéroport participe au sondage ASQ, auquel 365 aéroports à travers le monde ont pris part en 2024.

Pour la deuxième fois de son histoire, hors période Covid, la satisfaction globale des passagers a atteint le niveau « très bon », avec une note de 4,00 (sur une échelle de 1 à 5). Les résultats soulignent notamment la satisfaction des passagers à l'égard du personnel de l'aéroport ainsi que des temps d'attente aux contrôles de sûreté. L'étude révèle également qu'avec la reprise du trafic en 2024, le profil des passagers s'est rapproché de celui observé avant 2020. Par exemple, la proportion de voyageurs d'affaires ainsi que celle des passagers visitant la Suisse ou la France via Genève Aéroport ont augmenté par rapport aux dernières années.

Dans ce contexte de reprise et d'attention accrue portée à la satisfaction des passagers, Genève Aéroport a également renforcé son engagement envers l'expérience voyageur. C'est dans cet esprit qu'il a rejoint en 2024 l'initiative « Journée mondiale du Passager » et, aux côtés d'une vingtaine d'aéroports français, francophones et européens, a organisé le 18 novembre diverses animations et festivités. En mettant à l'honneur ses passagers, l'aéroport a souhaité exprimer sa reconnaissance envers celles et ceux qui transitent chaque jour par ses terminaux, qu'ils voyagent pour des raisons professionnelles, personnelles ou touristiques. Cette volonté d'améliorer l'expérience passager s'inscrit pleinement dans la stratégie de Genève Aéroport.

3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse



Conformément à la vision 2040 et à la stratégie en découlant adoptée par le Conseil d'administration, à ses objectifs stratégiques et en cohérence avec ses valeurs formalisées dans sa Politique de développement durable, Genève Aéroport œuvre à concilier ses responsabilités environnementales, sociales, et de gouvernance. Ces engagements se traduisent par des solutions concrètes se déclinant dans la gestion de l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaire et les services offerts sur la plateforme.

Dans ce contexte Genève Aéroport a identifié ses principaux risques et opportunités en matière de création et de partage de valeur:

- favoriser le développement économique de Genève et de la Suisse en répondant durablement au besoin de connectivité aérienne
- gérer les enjeux sociétaux en limitant les impacts négatifs liés à l'exploitation de l'aéroport.

3.6.1. Valeur économique directe

GRI 201-1 Valeur économique directe générée et distribuée

GRI 203-2 Impacts économiques indirects significatifs
GRI AOSS G4-EC7 Le développement et l'impact des investissements dans les infrastructures et des services soutenus - DI

La région genevoise est un pôle d'attraction économique, diplomatique, culturel et touristique de premier ordre. Directement relié à plus de 146 destinations en 2024 (contre 148 en 2023), Genève Aéroport détient une place stratégique au cœur du continent européen et du tissu économique genevois. La proximité de l'aéroport et la qualité de sa desserte sont des éléments clés pour le tourisme d'affaires et la Genève internationale. 3'000 entreprises multinationales et 350 organisations internationales et non gouvernementales sont établies sur les bords du Léman. Genève Aéroport a effectué plus de 4'000 accueils protocolaires pour l'année 2024, l'une des fréquences les plus élevées au monde.

Les activités de l'Genève Aéroport apportent globalement une plus-value économique de 4,1 milliards de francs et induisent la création de 33'600 emplois. Une bonne connectivité aérienne exerce une influence positive sur l'économie cantonale et régionale. Elle profite à la Genève internationale, soit 42 organisations internationales (OI) dans le bassin lémanique (sur 45 au total en Suisse), 750 organisations non gouvernementales (ONG), 32'000 fonctionnaires internationaux, diplomates et représentants de la société civile, plus de 4'000 visites par année de chefs d'Etat et de gouvernements, ministres et autres dignitaires, plus de 5'000 conférences par an organisées en présentiel, en téléconférence ou en hybride et suivies par environ 523'000 délégués du monde entier. L'aéroport profite aussi aux plus de 2'200 entreprises multinationales présentes à Genève, qui ont par exemple généré directement en 2019, 40 % de la valeur ajoutée du canton, 32 % des emplois et 2,52 milliards de francs de recettes fiscales issues de l'imposition des revenus des employés et de la TVA. Des secteurs importants de notre économie bénéficient des activités aéroportuaires, dont l'horlogerie, la chimie spécialisée, le négoce ou le tourisme, y compris les petites et moyennes entreprises (PME) locales pour le transport de personnes souhaitant accéder aux marchés internationaux, pour importer/exporter rapidement leurs marchandises, pour la qualité de vie de leurs employés qui souhaitent rendre visite à leurs familles à l'étranger, etc.

Chaque année Genève Aéroport distribue la moitié de ses bénéfices à l'Etat de Genève, soit 55 millions de francs en 2024, et génère 4,1 milliards de francs de valeur ajoutée à l'économie de la région, selon l'étude d'impact économique de 2017. aéroportuaire leur permettant de se rendre en zone de sûreté à accès réglementé.

3.6.2. Impact économique indirect

GRI AOSS G4-8 déclarer les marchés desservis
GRI AOSS G4-9 déclarer les marchés desservis
GRI AOSS A01 Nombre total de passagers par an
GRI AOSS A02 Nombre annuel total de mouvements d'aéronefs de jour et de nuit

En 2024, Genève Aéroport a accueilli 17'796'333 passagers, en progression de 7,97 % par rapport 2023. Le total des atterrissages et des décollages a atteint 179'107 mouvements, soit 3,62 % de plus qu'en 2023. L'an dernier, la hausse du nombre de passagers a été nettement supérieure à celle du nombre de mouvements. Explications : une utilisation d'avions plus grands, un taux de remplissage en hausse et une politique financière de Genève Aéroport incitant les compagnies aériennes à augmenter le taux d'occupation par avion.

Par rapport à 2019, année avant-Covid, le nombre de passagers est inférieur de 0,73 % et le nombre de mouvements d'avions en recul de 3,73 %. Pour rappel, en 2019, Genève Aéroport avait enregistré 17'926'625 passagers et 186'043 mouvements.

Avions dernière génération : succès d'une politique incitative

Depuis plusieurs années, par des mesures financières incitatives, Genève Aéroport encourage les compagnies aériennes à privilégier des avions de dernière génération qui contribuent ainsi à limiter les émissions sonores. Ces avions, moins bruyants et moins gourmands en kérosène, ont ainsi représenté en 2024 31,85 % des mouvements d'avions de ligne et charters (32,53 % en 2023). Cette part d'avions de dernière génération est en hausse de 208,1 % depuis 2017.

Autre point d'attention : en 2024, les mouvements entre 22 heures et 6 heures du matin, toutes catégories confondues y compris les vols sanitaires ont été au nombre de 9'879, soit 5,52 % des vols (5,56 % des vols en 2023 et 5,68 % en 2022).

Les parts de marché des dix premières compagnies aériennes pour l'année écoulée se répartissent ainsi : easyJet (46,9 %), SWISS (12,4 %), British Airways (4,5 %), Air France (3,2 %), Iberia (2,9 %), KLM Royal Dutch Airlines (2,4 %), TAP Portugal (1,9 %), Emirates (1,8 %), Turkish Airlines (1,8 %) et Air Dolomiti/Lufthansa (1,6 %).

3.7. Numérique Responsable

Le numérique responsable aligne les transitions numériques et environnementales de l'aéroport de Genève. Cette démarche est cohérente avec les objectifs de durabilité de l'aéroport et a pour objectifs la réduction des impacts environnementaux et sociaux du système d'information de Genève Aéroport et l'amélioration de la gouvernance numérique. Le Numérique Responsable repose sur des actions concrètes telles que la réduction de l'empreinte carbone du parc informatique, l'allongement de la durée de vie des équipements, une gestion des déchets informatiques responsable et la sensibilisation des collaborateurs.

Genève Aéroport a obtenu le label Numérique Responsable niveau 1 au sein de la Direction Technologies (DT). Ce premier palier engage la DT à adopter des mesures spécifiques pour limiter son impact environnemental et social, notamment par l'optimisation de la gestion éthique des données et la sensibilisation de ses collaborateurs.

Cela implique également l'intégration des principes de durabilité et de bonne gouvernance dans chaque projet et processus.

À l'horizon 2028, Genève Aéroport vise l'obtention du label Numérique Responsable Niveau 2 pour l'ensemble de l'entreprise. Ce niveau avancé exige un engagement global envers des pratiques éthiques, inclusives et écologiques dans toutes nos activités numériques. Pour cela, un plan d'action sera mis en place, avec des mesures phares telles que l'éco-conception des services numériques, la valorisation des équipements en fin de vie, la sensibilisation de l'ensemble des collaborateurs et des partenariats centrés sur le numérique durable. Un suivi régulier et des indicateurs spécifiques permettront d'évaluer l'efficacité de notre approche.

Cette démarche incarne notre engagement à transformer durablement notre organisation et à faire du numérique un levier clé pour la transition écologique et la bonne gouvernance.

04

**Agir pour réduire
notre empreinte
environnementale**



Dans cette section

- 4.1. La gestion de la décarbonation
- 4.2. Contrôle et amélioration de la qualité de l'air
- 4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables
- 4.4. Mobilité durable
- 4.5. Gestion et réduction des déchets
- 4.6. Gestion et protection de l'eau
- 4.7. Gestion circulaire des ressources
- 4.8. Préservation de la biodiversité

4.1. La gestion de la décarbonation

4.1.1. Anticipation et adaptation au changement climatique, opportunités et gestion des impacts

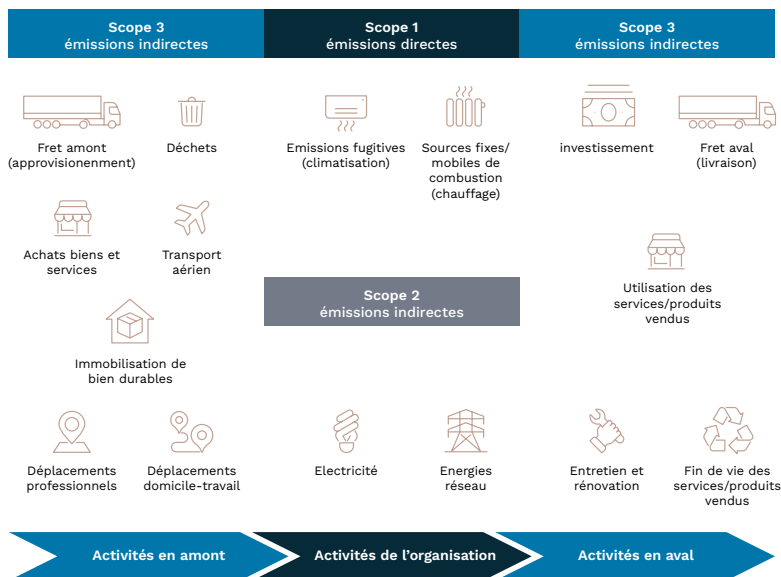


Les activités de Genève Aéroport induisent des risques environnementaux pour lesquels l'aéroport développe une politique de gestion structurée. Dans le contexte des gaz à effet de serre, l'aéroport a identifié le risque suivant : Émissions de gaz à effet de serre (GES) plus importants que nos engagements. Ce dernier est géré selon le processus de gestion des risques de Genève Aéroport, voir le chapitre 2.10 du présent rapport.

4.1.2. Empreinte de Genève Aéroport en matière de gaz à effet de serre (GES)

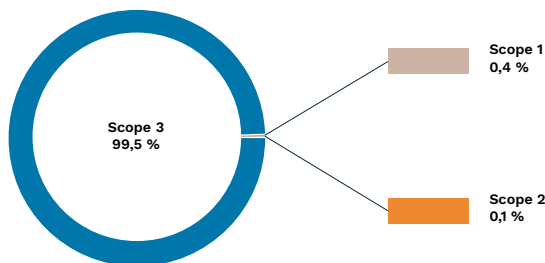


Le bilan carbone de l'aéroport de Genève inclut les scopes 1, 2 et 3 (illustration dans le schéma ci-après), à savoir les émissions générées directement par les sources fixes et mobiles possédées ou contrôlées par Genève Aéroport (scope 1), les émissions indirectes générées par la consommation d'énergie (scope 2) et les autres émissions indirectes liées à l'activité de l'aéroport (scope 3). Les scopes 1 et 2 couvrent les émissions sous notre contrôle, tandis que le scope 3 englobe celles des partenaires et de la chaîne de valeur.



En 2023, le bilan carbone total de l'ensemble de l'aéroport défini au sein de la Stratégie de réduction des gaz à effet de serre est de 1'576'923 tonnes de CO₂ émises. La grande majorité de ces

émissions est attribuable au scope 3 (99,5 %), alors que les émissions des scopes 1 et 2, représentent respectivement 0,4 % et 0,1 % du bilan carbone.



GRI 305-1 Émissions directes de GES (scope 1) selon les méthodes du GHG Protocol

Cet indicateur est suivi par Genève Aéroport, voir le tableau des indicateurs au point 6.3.

GRI 305-2 Émissions indirectes de GES (scope 2) selon les méthodes du GHG Protocol

Cet indicateur est suivi par Genève Aéroport, voir le tableau des indicateurs au point 6.3.

GRI 305-3 Émissions directes de GES (scope 3) selon les méthodes du GHG Protocol

Cet indicateur est suivi par Genève Aéroport, voir le tableau des indicateurs au point 6.3. Genève Aéroport tient à préciser qu'il se trouve au sein de cet exercice 2024 deux périmètres et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre. L'empreinte CO₂ officielle de Genève Aéroport sur son scope 3 - à savoir 184'853 t CO₂e - se base sur la définition de la certification ACA3+. En particulier, les émissions des avions y sont calculées selon le cycle LTO. En 2024, l'aéroport a obtenu la certification *Airport Carbon Accreditation* (ACA) 4+. Dans ce cadre, le périmètre des émissions du scope 3 est calculé selon une nouvelle méthode, en prenant en compte les émissions des avions au départ sur la totalité de leur trajet et plus uniquement sur le périmètre du cycle LTO. Le résultat de ce nouveau calcul sera publié dans le Rapport de durabilité à partir de l'année prochaine.

GRI 305-4 Émissions totales de GES par collaborateur

Cet indicateur n'est pas suivi par Genève Aéroport, car il n'est pas représentatif des activités d'un aéroport. Genève Aéroport suit un indicateur lié à l'activité de l'aéroport qui est constitué de la somme des émissions du scope 1 et du scope 2 relatives aux unités de trafic, les unités de trafic étant la somme du nombre de passagers et des quintaux de fret transportés. L'unité de cet indicateur est donc en kg eq CO₂/TU.

Certification Airport Carbon Accreditation (ACA)

La certification ACA (Airport Carbon Accreditation) a été mise en place par l'ACI Europe (Airports Council International) à partir de 2011, avec comme objectif d'harmoniser les efforts de décarbonation des aéroports. La certification comportait quatre niveaux, 'Mapping', 'Reduction', 'Optimisation', and 'Neutrality', aussi numérotés 1, 2, 3 et 3+.

Genève Aéroport a obtenu pour la première fois en 2011 la certification ACA de niveau 3. Cette certification a été renouvelée chaque année. À partir de 2017, Genève Aéroport a obtenu la certification de niveau 3+, la plus élevée à l'époque, en compensant les émissions de CO₂ résiduelles. Cette certification a été renouvelée en 2023.

La certification est attribuée à la suite d'un audit indépendant réalisé sur place, puis validé ensuite par le bureau WSP.

À la fin 2023, l'ACI a introduit des nouveaux niveaux de certification, 4 et 4+, et le niveau 5, « carbon neutral ». Genève Aéroport a souhaité faire reconnaître son engagement en faveur de la décarbonation en visant le niveau 4+. Il a obtenu cette certification en octobre 2024.

Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Genève Aéroport a établi en octobre 2024 sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En cohérence avec le cadre défini par les instances internationales et nationales, l'aéroport s'est fixé les objectifs suivants en matière de réduction des GES.

Périmètre	Objectif (année de référence : 1990)	Base/Source de l'objectif	Parties prenantes
Scope 1 et 2	Atteindre le Net-Zéro d'ici 2037	Interne GVA	GA principalement
Objectif intermédiaire	2028 : 60 % de réduction des GES	Interne GVA	
Extension au Scope 3	Contribuer activement au Net-Zéro d'ici 2050 en partenariat avec l'ensemble de l'industrie du transport aérien	OACI, OFAC	Toutes les sociétés du site y compris les compagnies aériennes
Objectif intermédiaire	Soutenir la réduction des émissions de GES d'au moins 55 % d'ici 2030	EU, Fit for 55	

Le Net-Zéro est défini comme la réduction maximale des émissions de CO₂ des scopes 1, 2 et 3, avec un niveau de 10 % d'émissions résiduelles (comparé à 1990) considérées comme « inévitables » à séquestrer par la suite.

Plan d'action Scopes 1 et 2 - Plan d'action vers le Net-Zéro 2028-2037

Les mesures actuellement mises en place à Genève Aéroport devraient déjà permettre d'ici 2028 une réduction de 80 % des émissions de 2022, ce qui dépasse largement l'objectif de mi-parcours fixé à 60 % de réduction en 2028. Les mesures prévues sont suffisantes pour atteindre 93 % de réduction des émissions de 1990, permettant ainsi de dépasser l'objectif fixé et d'atteindre le Net-Zéro en 2037.

Scope 3 - Plan d'action vers le Net-Zéro 2050

L'objectif ultime et commun pour l'ensemble de l'industrie est l'atteinte de l'objectif Net-Zéro pour 2050, soit la réduction de 90 % des émissions de 1990, avec un niveau maximum de 10 % d'émissions résiduelles à séquestrer et à stocker.

Dans ce cadre, Genève Aéroport contribue activement en déployant trois mesures majeures pour réduire les émissions de l'aviation, représentant 79 % du scope 3 :

- Genève Aéroport encourage financièrement les compagnies aériennes à opérer avec des avions de dernière génération, plus économes en carburant et moins bruyants.
- Il va soutenir dès 2026 les compagnies qui utiliseront une quantité de SAF supérieure au minimum légal à travers une participation financière.
- Il continue de mettre en place sur les positions de

stationnement avion des systèmes d'alimentation électrique en 400Hz. Ces dispositifs évitent l'utilisation des moteurs auxiliaires des avions stationnés.

De plus Genève Aéroport s'engage à réduire d'autres émissions indirectes du scope 3. Cela inclut l'électrification des véhicules et engins sur le tarmac avec un objectif de 90 % d'ici 2030, l'augmentation des parts modales durables pour les passagers et employés, ainsi que la promotion d'achats plus responsables et durables.

4.1.3. Engagement Net-Zéro de Genève Aéroport



Afin d'atteindre son objectif Net-Zéro, avec un niveau d'émission irréductible minimal de 1'093 tCO₂e (10 % des émissions de 1990), Genève Aéroport doit réduire les émissions du scope 1 et 2 de 6'346 tCO₂e. En définissant sa trajectoire Net-Zéro, il s'est fixé un objectif de mi-parcours, visant une réduction de 60 % de ses émissions de 1990 d'ici 2028, soit une réduction de 4'372 tCO₂e. Des mesures sont donc planifiées afin de réduire ces émissions en conséquence.

Mesures du plan d'action scopes 1 et 2

Le tableau ci-dessous présente les mesures de réduction en cours ou proposées par GA afin de réduire les émissions sous le contrôle direct de Genève Aéroport (scope 1 et 2).

Mesure	Impact	Date de mise en œuvre	Gain (tCO ₂ e)
Mise en œuvre de fluides frigorigènes à faible GWP (<10)	Diminution massive des impacts climatiques. Les fluides frigorigènes actuels ont un FE de 1'400 à 3'800 kgCO ₂ e par kg de fluide, les nouveaux sont inférieurs à 10 kgCO ₂ e par kg	Renouvellement progressif pour atteindre 90 % à l'horizon 2030	774
Remplacement de la centrale thermique mazout par GéniLac	Suppression de mazout comme source énergétique pour chauffage des bâtiments, remplacé par des pompes à chaleur hydrothermique en collaboration avec SIG	2028	5'298
Évolution du facteur d'émission de l'électricité SIG Vital vert	Évolution du facteur d'émission de l'électricité opérée (SIG découverte : 20 % Vital vert, 80 % Vital bleu)	Estimations SIG	22
Électrification de la flotte des véhicules et autres engins présents sur le tarmac appartenant à GA	Diminution de la consommation de carburant fossile, remplacé par de la consommation d'électricité	Renouvellement progressif pour atteindre 90 % à l'horizon 2030	555
Utilisation de carburant routier en partie renouvelable pour les véhicules et les engins tarmac possédés par GA et ne pouvant pas être électrifiés (SSLIA, engins neige, etc.)	Diminution de l'impact CO ₂ du carburant utilisé	2035	45
Total des gains CO ₂			6'694

Le graphique ci-après représente la trajectoire de réduction des émissions pour chaque mesure du plan d'action de l'aéroport. Elle contient également la trajectoire Net-Zéro selon les objectifs de réduction de Genève Aéroport pour son scope 1 et 2 (final et

de mi-parcours). Cette trajectoire se base sur les niveaux d'émission du scope 1 et 2 de 1990, et inclut le maximum de 10 % d'émissions résiduelles (1'093 tCO₂e) à séquestrer et stocker afin d'atteindre le Net-Zéro.

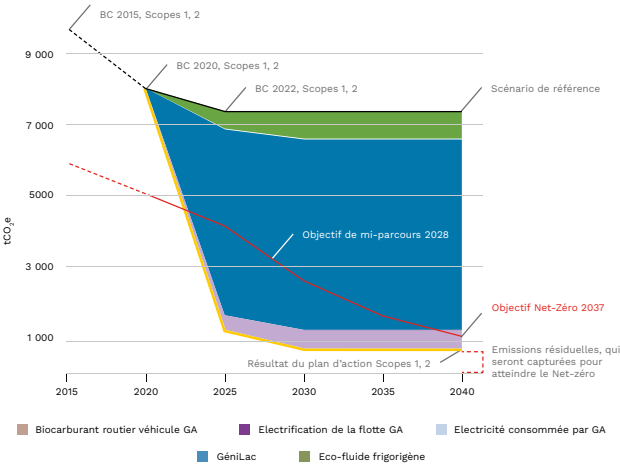


Figure 1 : scopes 1 et 2 - contribution du plan d'action GA à la trajectoire Net-zéro 2025-2037, en tCO₂e

Compenser les émissions résiduelles

La compensation carbone vise à réduire ou à éliminer les émissions de CO₂ en prenant des mesures en dehors du périmètre de l'organisation émettrice. Cette approche permet le financement de mesures de compensation pour les secteurs où le potentiel d'atténuation est limité. Les certificats sont des documents émis par un tiers indépendant qui certifie que des émissions de CO₂ ont été évitées grâce à un projet qui a été financé en partie par la société qui reçoit le certificat. Les certificats sont donc toujours liés à un projet concret, celui-ci n'aurait pas pu être réalisé sans le financement obtenu par la vente des certificats.

Depuis 2017, Genève Aéroport compense l'ensemble des émissions liées à ses propres activités (scope 1 et 2). À la suite de la Convention d'objectifs entre la République, le canton de Genève et Genève Aéroport, il est requis depuis 2024 par ce dernier de continuer à compenser pour l'ensemble de ses émissions des scopes 1 et 2. Bien que fournissant un effort continu afin de réduire ses émissions, tant que celles-ci ne seront pas suffisamment faibles, Genève Aéroport continuera à compenser ses émissions par l'achat de crédits carbone issus de projets certifiés selon le label Gold Standard.

Les projets concernés et les quantités achetées sur chacun d'entre eux sont les suivants :

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Projet 1	Référence projet	Bachu, Chine	Dora II, Turquie	Dora II, Turquie	Dora II, Turquie	Dora II, Turquie	Dora II, Turquie	Upenergy cooking device, Malawi	Upenergy cooking device, Malawi
	Quantité achetée (t)	4'750	5'200	4'450	4'200	5'100	8'900	7'550	6'600
Projet 2	Référence projet	Hifadhi, Kenya	Hifadhi, Kenya	Hifadhi, Kenya	Hifadhi, Kenya	Erzurum Solar, Turquie	-	-	-
	Quantité achetée (t)	4'750	5'200	4'450	4'000	2'900	-	-	-
Total pour l'année		9'500	10'400	8'900	8'200	8'000	8'900	7'550	6'600

Tableau 1 : Quantité de certificats carbone achetés, et projets concernés. L'année est celle d'achat, et correspond aux compensations des émissions de l'année précédente.

Parmi les projets certifiés :

- **Bachu**, utilisation de biomasse pour générer de l'énergie
- **Hifadhi**, production de fours de cuisson domestiques
- **Dora II**, électricité à partir de géothermie
- **Erzurum Solar**, production électrique solaire photovoltaïque
- **Upenergy Upenergy cooking device**, Malawi

4.1.4. Participer à décarboner les activités de l'aéroport et de l'industrie d'ici 2050



Afin d'aller plus loin dans ses engagements et de participer activement à l'objectif Net-Zéro 2050 de l'industrie du transport aérien, l'aéroport inclut le

scope 3 dans le cadre d'application de sa stratégie de réduction des gaz à effet de serre. Le scope 3 considère les postes d'émissions hors du contrôle direct de Genève Aéroport, y compris celles des concessionnaires de l'aéroport et des compagnies aériennes. Il regroupe la grande majorité des émissions relevées au cours de l'inventaire carbone 2022 (section 3.2, figure 6). Le graphique ci-dessous détaille les postes d'émission du scope 3.

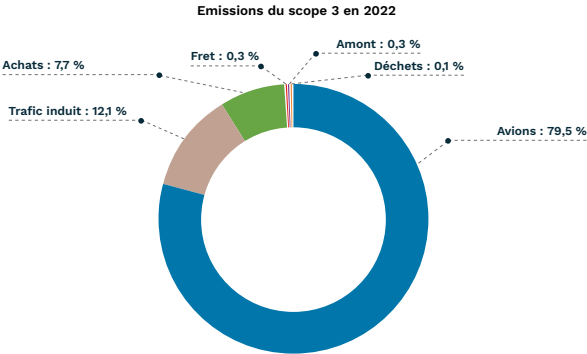


Figure 2 : bilan carbone 2022 scope 3 - détail des émissions, en %

Les objectifs de réduction pour le scope 3 n'ayant pas la même échéance que ceux du scope 1 et 2, une trajectoire de réduction spécifique au scope 3 est élaborée ci-dessous.

En effet, Genève Aéroport s'est fixé des objectifs pour l'ensemble des scopes de ses activités. En premier lieu, il souhaite contribuer activement à la réduction de 55 % des émissions de 1990 d'ici 2030, objectif de mi-parcours s'alignant avec le Fit for 55 de l'Union européenne (section 1.2). Avec un bilan d'émissions scope 3 s'élevant à 1'569'484 tCO₂e, cette volonté implique une réduction de 910'312 tCO₂e d'ici 2030.

En second lieu, l'aéroport veut contribuer activement pour l'atteinte de l'objectif Net-Zéro de l'industrie du transport aérien pour 2050, lequel est défini dans ce rapport comme la réduction de 90 % des émissions de 1990, avec un niveau maximum de 10 % d'émissions résiduelles à séquestrer et à stocker, soit 146'483 tCO₂e. Cet objectif implique une réduction de 1'423'001 tCO₂e.

Pour rappel, les mesures de réduction présentées au chapitre suivant ne sont pas uniquement du ressort de

Genève Aéroport. Celles-ci concernent des émissions indirectes dont l'aéroport est dépendant pour poursuivre son activité. Toutefois, le pouvoir d'influence de Genève Aéroport envers certaines sources émettrices reste limité. Dès lors, ces mesures ont comme objectif d'accompagner et d'inciter d'autres acteurs privés ou institutionnels à réduire des émissions du scope 3 afin d'atteindre le Net-Zéro en 2050.

Plan d'action scope 3, 2025-2050

Émissions du trafic aérien

Les émissions du scope 3 proviennent en majorité du trafic aérien, puis par sources d'importance, du trafic induit et des achats. Les autres sources comptent pour moins de 1 % du total. En ce qui concerne les émissions du trafic aérien, les parties prenantes (compagnies, autorités, etc.) ont collaboré dans le cadre de la feuille de route de l'Aviation Research Center Switzerland (ARCS)³ pour mettre en place un plan d'action et le chiffrer.

³Feuille de route suisse pour une aviation durable : Vers une décarbonisation du transport aérien. Ecoplan, mandaté par Aviation Research Center Switzerland (ARCS), 27 mai 2021

Autres sources du scope 3

Pour les sources d'émission du scope 3 autres que le trafic aérien, voici une série d'actions à mettre en place, avec une estimation de la quantité de CO₂ économisée.

Mesure	Impact	Date de mise en œuvre	Gain (tCO ₂ e)	Parties prenantes
Mesures technologiques				
Électrification de la flotte des véhicules et autres engins présents sur le tarmac n'appartenant pas à l'aéroport	Diminution de la consommation de carburant fossile, remplacé par de la consommation d'électricité	Renouvellement progressif pour atteindre 90 % à l'horizon 2030	1'956	Sociétés aéroport, Genève Aéroport
Utilisation de carburant routier en partie renouvelable pour les véhicules et les engins tarmac non possédés par l'aéroport et ne pouvant pas être électrifiés	Diminution de l'impact CO ₂ du carburant utilisé	2035	159	Sociétés aéroport, Genève Aéroport, pétroliers
Mesures sur les parties prenantes de GA				
Augmentation des parts modales durables des passagers	Diminution de l'utilisation des transports individuels motorisés (TIM), donc du CO ₂	Objectif 2030: 58 % hors TIM	8'066	TPG, CFF, OCT, Communes
Augmentation des parts modales durables des employés	Diminution de l'utilisation des transports individuels motorisés, donc du CO ₂	Objectif 2030: 44 % hors TIM	2'026	TPG, CFF, OCT, Communes
Renforcement des objectifs de durabilité et CO ₂ dans les critères d'achats de l'aéroport	Réduction de l'énergie grise incluse dans les achats de GA et de ses concessionnaires	Objectif : 60 % de réduction CO ₂ en 2050	72'528	Genève Aéroport
Mesures passives				
Électrification de la flotte de véhicules des pax et des employés	Électrification des véhicules particuliers et bus selon législation nationale et européenne	20 % d'émissions en moins en 2030, puis augmentation jusqu'à 90 % en 2050	170'879	
Évolution du FE de l'électricité SIG Vital Vert	Évolution du FE de l'électricité non opérée (SIG découverte : 20 % Vital vert, 80 % Vital bleu)	Estimations SIG pour 2030 et 2050	16	SIG
Changement des pertes sur le réseau	Diminution des pertes sur le réseau à la suite de la réduction des émissions liées au chauffage (GeniLac, CAD) et à l'électricité (SIG découverte)	Estimations SIG pour 2030 et 2050	40	SIG
Transport de marchandises (fret)	Électrification des véhicules selon législation nationale et européenne	75 % d'émissions en moins en 2050	4'096	
Total des gains CO₂ en 2050			247'677	

Le tableau suivant compare les sources d'émissions du scope 3 en 2022 avec les économies liées au plan d'action.

	Scope 3 2022	Scope 3 2050		
Trafic aérien	1'247'532	82'418	Mesures ARCS	Émissions résiduelles séquestrées dans le cadre du plan de mesures ARCS
Trafic induit	189'865	8'895	Changement parts modales et électrification flotte	
Achats	120'880	48'352	Introduction critères durabilité achats	Émissions résiduelles séquestrées dans le cadre de l'objectif Net Zero de la confédération
Déchets	1'244	1'244		
Transport marchandise (fret)	5'461	1'365	Électrification flotte fret	
Véhicules tarmac hors GA et amont	4'501	2'330	Électrification flotte et biodiesel	
Total	1'569'483	144'603	Ces émissions seront séquestrées par les acteurs concernés	

Tableau 2 : synthèse des émissions résiduelles en 2030 à la suite de l'application du plan d'action

Ce tableau illustre la diminution attendue des différentes sources d'émission pour le scope 3, en application des mesures discutées précédemment. Ces actions permettraient de ramener les émissions à une valeur inférieure à la cible de 10 % des émissions de 1990.

Enfin, les carburants d'aviation durables (SAF), fabriqués à partir de ressources durables, sont un substitut du kérosène. Leur utilisation permet de réduire les émissions de CO₂ et de particules fines. Pour l'Association du transport aérien international (IATA), leur utilisation constitue la principale solution à court terme pour atteindre l'objectif de neutralité carbone du secteur. Le taux d'incorporation obligatoire commencera à 2 % par année à partir de 2025, puis passera à 6 % en 2030 pour monter à 70 % d'ici à 2050, date à laquelle le secteur aérien s'est engagé à atteindre la neutralité carbone (zéro net émission de GES). Genève Aéroport soutiendra

l'introduction de carburant d'aviation durable (SAF) sur la plateforme d'ici à 2025 grâce à un système d'incitations financières pour encourager les compagnies aériennes (dès 2026).

Comme mentionné au chapitre 4.1, en obtenant la certification ACA 4+, la méthode de calcul des émissions du scope 3 a été mise à jour. Les émissions des avions sont dorénavant calculées sur l'intégralité du vol et plus uniquement sur le cycle LTO. La quantité d'émission est ainsi augmentée d'un facteur 9 à 10. D'autres sources d'émissions complémentaires sont aussi prises en compte, comme celles dues au traitement des déchets, de l'eau usée ou encore des achats. Les chiffres du scope 3 publiés cette année ne peuvent donc pas être comparés à ceux publiés dans le rapport de l'année dernière.

Synthèse scopes 1, 2, 3 : trajectoire vers le Net-Zéro 2050

En ce qui concerne les scopes 1 et 2, les initiatives actuellement mises en place à Genève Aéroport permettent d'ici 2026 une réduction de 80 % des émissions du bilan carbone 2022, ce qui dépasse largement leur objectif de mi-parcours fixé à 60 % de réduction en 2028.

Pour atteindre le Net-Zéro en 2037 de ces scopes 1 et 2, les mesures actuellement prévues sont suffisantes pour atteindre 93 % de réduction des émissions de 1990, permettant ainsi de dépasser de 3 % l'objectif fixé.

L'objectif Net-Zéro 2050 concerne le scope 3, qui contient les principales émissions du bilan carbone

de l'aéroport, regroupées dans les postes « Transport aérien », « Déplacement de personnes » et « Achats ». Le plan d'action « scope 3 » réunit des mesures ciblant ces principaux postes d'émissions. Les mesures proposées dans le plan d'action permettront à l'aéroport d'atteindre un bilan carbone total d'un peu plus de 144'000 tCO₂e en 2050, ce qui permet d'atteindre l'objectif de réduction de 90 % des émissions de 1990.

Les mesures prévues impliquent une collaboration et une implication de tous les acteurs du transport aérien et de la société. L'aéroport y prendra bien sûr toute la part possible et met en place dès à présent de nombreuses mesures pour soutenir cette feuille de route.

Année	1990	2022	Objectif 2037*	Émissions 2037 prévues après application du plan d'action	
Scope 1+2	10'181	7'439	1'018	806	Ces émissions résiduelles seront séquestrées par Genève Aéroport
Année	1'990	2'022	Objectif 2050*	Émissions 2050 prévues après application du plan d'action	
Scope 3	1'464'827	1'569'484	146'483	144'603	Ces émissions résiduelles seront séquestrées par les acteurs concernés

*objectif d'un dixième des émissions de 1990

Tableau 3 : synthèse des émissions mesurées et de celles prévues à la suite de l'application du plan d'action

Les émissions résiduelles du scope 1 et 2 sont compensées par l'aéroport depuis 2017, conformément à la Convention d'objectifs avec le canton. Au fur et à mesure que les technologies de capture du carbone se développent, les compensations seront remplacées par de la capture et séquestration du carbone (*Neutral Emission Technology*).

En ce qui concerne les émissions du scope 3, la compensation puis la capture des émissions résiduelles sont prévues par les différents programmes concernés, tel que présentés dans le tableau 5 ci-dessus.

Pour tous suppléments, merci de consulter la [Stratégie de réduction des gaz à effet de serre sur le site de Genève Aéroport](#).

4.2. Contrôle et amélioration de la qualité de l'air



Le périmètre de ce chapitre concerne l'ensemble de la plateforme aéroportuaire.

Genève Aéroport opère une station de mesure de la qualité de l'air dont les données sont analysées et validées par le canton. Il gère aussi un réseau de 16 capteurs passifs situés dans l'enceinte aéroportuaire et sous les axes de piste jusqu'à deux km de l'aéroport. Les données mesurées sont présentées

dans un chapitre dédié du rapport annuel sur la qualité de l'air du canton⁵. L'indice de pollution de l'air à la station de mesure de l'aéroport est au niveau 2 « modéré » sur une échelle allant de 1 « faible » à 6 « très élevé ».

Ces deux dernières années, le canton de Genève a de plus effectué des mesures de la qualité de l'air à proximité de l'aéroport, pour déterminer son influence sur les communes riveraines. Les conclusions de cette campagne de mesure sont rassurantes⁶.

Les mesures pour limiter les émissions de polluants sont la plupart du temps similaires à celles prises pour limiter les émissions de CO₂ : amélioration de la flotte de véhicules, limitation de l'usage de carburant fossile, etc.

Une taxe émissions gazeuses dont le montant est directement lié à la quantité d'oxydes d'azote émise par les avions est en place depuis de nombreuses années, afin d'inciter les compagnies à voler avec des avions moins polluants. Cette taxe est basée sur un référentiel européen, elle s'applique dans tous les aéroports de Suisse afin d'avoir un impact plus important⁷.

4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables

GRI 302-1 Consommation énergétique au sein de l'organisation

Genève Aéroport suit les consommations énergétiques par scope et type d'énergie finale :

- Scope 1 : carburants Genève Aéroport et énergies fossiles des réseaux thermiques de l'aéroport
- Scope 2 : électricité Genève Aéroport
- Scope 3 : consommations de carburant et d'électricité des partenaires opérant sur la plateforme

Voir le tableau des indicateurs au point 6.3.

GRI 302-3 Consommation énergétique par collaborateur

Genève Aéroport ne calcule pas la consommation énergétique par collaborateur car elle ne présente pas de pertinence particulière. En revanche, la consommation énergétique globale du site est rapportée au trafic aérien (passagers et 100kg-fret). Voir le tableau des indicateurs au point 6.3.

GRI AOSS G4-EN6 Réduction de la consommation d'énergie

Pour cet indicateur, Genève Aéroport compte les économies d'énergie déclarées, comptabilisées, validées et vérifiées dans le cadre du programme éco21 de SIG.

Voir le tableau des indicateurs au point 6.3.

GRI AOSS G4-DMA Réduction de la consommation d'énergie des entreprises opérant à l'aéroport

Pour cet indicateur, Genève Aéroport déclare les économies d'énergie des entreprises opérant sur la plateforme qui sont déclarées, comptabilisées, validées et vérifiées dans le cadre du programme éco21 de SIG.

Voir le tableau des indicateurs au point 6.3.

Genève Aéroport se préoccupe de sa consommation énergétique et de ses émissions de CO₂ des scopes 1 et 2 depuis de nombreuses années. Dès 2005, il inscrit la « Maîtrise de la consommation d'énergie et des ressources naturelles » dans la politique environnementale. Dès 2008, il étend son périmètre aux partenaires de la plateforme en créant l'accompagnement WATTelse pour fédérer et aider les entreprises de la plateforme à réduire leur consommation et gagner en efficacité énergétique (scope 1 et 2 des partenaires). En 2016, l'aéroport prend des engagements supplémentaires ambitieux en rejoignant le programme Exemplarité énergie et climat de la Confédération (EEC).

En parallèle, Genève Aéroport a progressivement identifié et augmenté la criticité des risques d'augmentation des coûts de l'énergie, de pénurie d'énergie et du risque de ne pas atteindre ses objectifs de transition énergétique plus récemment identifiés en 2023. Le système de management de l'énergie GA certifié ISO 50'001 depuis 2017, et renouvelé en 2024, répond aux risques d'entreprise et s'appuie fortement sur les opportunités de développement des énergies renouvelables sur le site aéroportuaire.

La stratégie de transition énergétique de Genève Aéroport s'articule en trois axes : décarboner, réduire les consommations d'énergie et d'eau et développer le recours aux énergies renouvelables. Les objectifs engagés à l'horizon 2030 avec la Confédération dans le cadre du programme EEC sont les suivants :

- Décarboner les productions de chaleur et les carburants : 60 % de réduction de CO₂ en 2028 par rapport à 1990.
- Gagner en efficacité énergétique par rapport à 2019 : +15 % d'efficacité en 2026 et +25 % en 2030.
- Développer la production solaire photovoltaïque : 5 GWh/an en 2026 et 8 GWh/an en 2030.

⁵<https://www.ge.ch/document/8928/telecharger> , annexe 3

⁶<https://www.ge.ch/document/campagnes-mesure-qualite-air-resultats-rassurants-proximite-aeroport-du-traffic-routier>

⁷<https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/themen/umwelt/schadstoffe/taxes-d-aterrissage-liees-aux-emissions.html>

Pour atteindre ces objectifs, l'aéroport suit les feuilles de route ci-dessous :

Décarbonation et élimination des gaz à effet de serre

- Production 100 % renouvelable du réseau de chaleur à distance de Genève Aéroport avec le fonctionnement de pompes à chaleur raccordées sur le réseau d'eau du lac GeniLac dès 2028, qui remplacera la centrale thermique à mazout.
- Programme de remplacement des fluides frigorigènes à fort potentiel de réchauffement global.
- Électrification de la flotte véhicules Genève Aéroport. Objectif 90 % de véhicules et d'engins électriques de Genève Aéroport et de ses partenaires sur le tarmac d'ici à 2030.

Efficacité énergétique

L'amélioration de l'efficacité énergétique de l'aéroport s'opère dans trois domaines :

- Bâtiments : Rénovation des bâtiments énergivores au standard haute performance énergétique, conception efficace des nouvelles infrastructures (très haute performance énergétique, label DGNB Gold).
- Équipements : Actions de performance énergétique (APE) : Programme de remplacement des éclairages par des LED et systèmes de gestion optimisée, programme de remplacement des monoblocs de ventilation et des circulateurs hydrauliques, remplacement d'équipements pour des plus performants et optimisation des systèmes de régulation et de supervision.
- Utilisateurs : Sensibilisation et accompagnement des utilisateurs Genève Aéroport et partenaires dans le cadre du programme WATTelse.

Développement du solaire photovoltaïque (Objectif 8MWh/an en 2030)

- Installation sur tous les nouveaux bâtiments
- Installation lors de rénovations de bâtiments
- Étude de faisabilité pour installations au sol et en façade : route solaire, champs, clôtures.

Bilan 2024

- Décarbonation :
 - o Mise en service d'une centrale de production de chaleur à partir de pompes à chaleur (PAC) permettant de diminuer la consommation de mazout pour le réseau de chauffage à distance.
 - o Des nouveaux véhicules et engins électriques sur le tarmac en 2024, portant à 37 % le nombre de véhicules et engins électriques en circulation (31 % en 2023).

o Ces mesures de décarbonation ont induit une augmentation de la consommation d'électricité en 2024.

- Efficacité énergétique :
 - o Réduction de la consommation de chaleur de 3.77 GWh suite à la rénovation du réseau de chaleur et des sous-stations de distribution.
 - o Remplacement d'environ 5'000 points lumineux dans le cadre du plan du programme de remplacement de l'éclairage. Les économies d'électricité seront validées en 2025.
 - o Remplacement des dix ascenseurs et monte-charges dans le bâtiment FRET. Les économies d'électricité seront validées en 2025.
 - o Remplacement de ventilateurs des quatre monoblocs de ventilation dans le bâtiment Satellite 10. Les économies d'électricité seront validées en 2025.
- Production solaire :
 - o Trois projets d'étude ont été validés en 2024 pour réalisation dans les prochaines années. Par ailleurs, la production solaire 2024 a été inférieure à celle de l'année précédente en raison d'un ensoleillement moins favorable.

4.4. Mobilité durable

GRI AOSS G4-DMA Intermodalité

Le périmètre de ce chapitre concerne l'ensemble de la plateforme aéroportuaire.

Cette année encore, Genève Aéroport a réalisé de nombreuses actions pour faire la promotion de la mobilité durable auprès de ses passagers et de ses employés de la plateforme. Genève Aéroport s'est fixé pour objectif d'augmenter la part modale des employés venant à l'aéroport en mobilité durable pour atteindre un taux de 44% d'ici 2030. Il en va de même avec les passagers (58%).

L'aéroport a renouvelé pour les départs de vacances estivales son partenariat avec les CFF pour la mise en place de trains « tôt le matin » pour les passagers en provenance de Bienne, Fribourg, Sion désirant se rendre à Genève-Aéroport⁸. Ces trains ont permis aux passagers des villes mentionnées de voyager dans les meilleures conditions de confort en laissant leur véhicule à domicile. Cette offre matinale a été renouvelée lors des fêtes de fin d'année.

Par ailleurs, Genève Aéroport et les CFF ont mis en place des trains « tard le soir » au départ de l'aéroport durant plusieurs week-ends de décembre et janvier.

⁸ <https://www.gva.ch/fr/Site/Geneve-Aeroport/News/News/trains-tot-le-matin>

Cette initiative a fait l'objet de tests des trains en provenance de Bienne à Noël 2023, Pâques, Ascension et Pentecôte 2024 qui se sont soldés sur un succès des tests effectués. Cette nouvelle offre concernait les axes Sion et Fribourg. De plus, l'aéroport a mis en place une offre de bons de réduction de 10 CHF pour les passagers originaires des cantons de BE, NE, FR, JU, VS se rendant à l'aéroport en train⁹. Cette offre en test pour l'année 2024, et est reconduite et développée en 2025.

Une campagne de communication commune avec les TPG a été réalisée cet été pour promouvoir les lignes Aérobus. Ces lignes, intégralement financées par l'aéroport, permettent aux voyageurs matinaux de bénéficier d'un service gratuit entre 3 heures et 6 heures du matin pour se rendre sur la plateforme depuis les principales zones urbaines de la ville. La communication a été déclinée sous forme d'affiche sur un bus et un tram qui circulaient dans les quartiers desservis par les aérobus. Elle a été accompagnée d'une communication digitale ciblée, d'un mailing et d'une diffusion sur les réseaux sociaux de l'aéroport. Enfin, les TPG l'ont également relayée sur les écrans à bord des véhicules.

À la suite de cette campagne, la page internet dédiée aux aérobus a été davantage consultée¹⁰. La fréquentation des bus est revenue à son niveau de 2019. Fin 2024, une enquête a été lancée pour déterminer la part d'employés et celle de passagers utilisant ce service.

Pour les employés de la plateforme, une collaboration a été mise en place avec l'entreprise de covoiturage BlablaCar Daily et une campagne de communication a été organisée pour informer le maximum d'employés du site.

Genève Aéroport travaille actuellement à la mise en place d'une nouvelle réglementation concernant le stationnement des véhicules deux-roues motorisés. Cette dernière vise à offrir une meilleure qualité de service aux usagers en favorisant la rotation des véhicules. Parallèlement à cela, une extension de l'offre de stationnement vélos a été mise en place ainsi que des racks pour trottinettes.

La qualité de la desserte en transports publics est primordiale pour l'aéroport, que ce soit pour l'atteinte des objectifs de transfert modal, mais aussi plus largement pour son fonctionnement et son développement. Les représentants de la Direction générale, de la Direction des infrastructures et du Service de la planification directrice échangent régulièrement avec les différentes parties prenantes, en particulier les autorités fédérales et cantonales, sur ces sujets, afin de défendre nos intérêts et

de communiquer nos besoins et nos demandes d'amélioration. Dans ce cadre, Genève Aéroport participe à différentes consultations relatives aux planifications et stratégies en termes de mobilité, notamment les États Généraux des Mobilités du canton et les différentes feuilles de route qui en ont découlé.

4.5. Réduction et gestion des déchets

GR1 AOSS G4-DMA effluents et déchets

À la suite de la validation de la nouvelle stratégie de gestion des déchets qui concerne les 200 entreprises de la plateforme, des actions ont été entreprises visant à réduire l'impact environnemental et répondant aux réglementations cantonales et fédérales. Les objectifs, à l'horizon 2030, sont les suivants pour Genève Aéroport :

- -20 % de déchets incinérables
- 60 % de taux de valorisation des déchets
- 100 % des déchets organiques (lavures) recyclés.

La stratégie déchets de Genève Aéroport se veut ambitieuse et par conséquent souhaite réévaluer avant tout son périmètre fonctionnel de producteurs de déchets afin de mettre en avant ses KPI et définir une politique associée.

Un plan d'action déchets d'exploitation à l'horizon 2030 a été établi en s'alignant sur les objectifs cantonaux pour les institutions de droit public (PGDC 2020-2025). Genève Aéroport souhaite minimiser la production de déchets et maximiser leur recyclage dans le cadre d'une approche circulaire et durable.

Une grande variété de déchets est produite sur les aéroports, d'une part lors de l'exploitation et d'autre part lors de l'entretien et du développement des infrastructures. Leur diversité rend leur gestion complexe mais offre également des opportunités significatives de mise en place de processus de recyclage et de réduction efficaces.

Genève Aéroport gère, avec la présence du personnel des déchetteries et l'appui de conseillers ADR (réglementation transport des marchandises dangereuses par route), l'identification des déchets (techniques et réglementaires); leur stockage sur site (protection des sols et gestion des rejets); s'assure de leur traçabilité (registre, bon de dépôt, déclarations); et leur traitement, avec la connaissance technique et réglementaire des filières, sous la responsabilité du site de collecte.

⁹ <https://www.gva.ch/fr/Site/Passagers/Acces-Transports/Transports-publics-aeroport/Trains-Suisse-France/Ma-reduction-de-train>

¹⁰ <https://www.gva.ch/fr/Site/Passagers/Acces-Transports/Transports-publics-aeroport/Bus-urbains-Genève#Aerobus>

Genève Aéroport n'a pas d'incidence sur les déchets générés par les activités de catering qui font l'objet d'une gestion spécifique par les entreprises de catering elles-mêmes.

Il gère le traitement des eaux polluées par les produits de dégivrage des avions déversés dans le réseau d'eaux usées et acheminées par celui-ci pour traitement à la STEP d'Aire.

Genève Aéroport intègre dans cette démarche l'ensemble des acteurs de la plateforme au travers des cahiers des charges, des contrats ou des appels d'offres, mais également des formations de sensibilisation et de la communication ciblée « terrain »

Une seconde formation de sensibilisation à la gestion des déchets pour les agents de propreté a été dispensée en collaboration avec un mandataire, partenaire des SIG, en décembre.

4.6. Gestion et protection de l'eau

GRI 302-5 Consommation d'eau

Genève Aéroport suit sa consommation d'eau potable globale avec les factures.

GRI AOSS A04 qualité de l'eau pluviale

Les missions sont:

- Maîtriser la consommation d'eau potable
De nouveaux compteurs ont été mis en place en 2024 sur les introductions d'eau potable pour permettre la télérelève et le suivi des consommations.
- Maîtriser la pollution des eaux liée aux activités de dégivrage des avions lors d'épisodes hivernaux

Depuis 2023, Genève Aéroport a procédé au changement de produit de dégivrage type I (produit de dégivrage à base de propylène glycol pour le dégivrage au sol des avions), améliorant ainsi la biodégradabilité du produit, avec une meilleure DCO (Demande chimique en oxygène) et DBO (Demande biochimique en oxygène).

Il utilise pour l'hiver 2024-2025 un nouveau produit de dégivrage de type IV avec une DCO moindre.

L'aéroport organise et met en place les moyens nécessaires pour des opérations hivernales efficaces et garanties, spécialement pour la piste et l'aire Sud en assurant une élimination des produits polluants respectueuse de l'environnement.

Il procède à la mise à jour du PGEE du bassin versant du Nant d'Avanchet afin de répondre à la stratégie environnementale par la création de bassin de rétention des eaux.

4.7. Gestion circulaire des ressources



GRI 301-1 Matières utilisées par poids ou volume

GRI 2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs

Appels d'offres

Genève Aéroport prend également en compte la circularité des ressources en intégrant des critères d'évaluation de la durabilité dans ses appels d'offre tels que :

- La disponibilité des pièces de rechange et la durée de garantie.
- La proportion de matériaux recyclés utilisés dans la production du bien et les possibilités de recyclage des éléments composant le bien en fin de vie.
- La modularité du produit en fonction des besoins.

Convertir les bus thermiques

En 2024, deux nouveaux bus passagers, 100 % électriques, moins polluants et moins bruyants sont arrivés sur le tarmac de Genève Aéroport. Avec 12 autres autobus roulant déjà à l'électricité, ils transportent les passagers des salles d'embarquement vers les avions, et des appareils jusqu'à l'aérogare. Grâce à cette acquisition, Genève Aéroport va pouvoir économiser plus de 50 tonnes de CO₂ chaque année.

Genève Aéroport veut augmenter encore un peu plus sa flotte de bus électriques grâce à la solution rétrofit. Cette méthode consiste à remplacer dans un véhicule existant le moteur diesel par un moteur électrique. Cette technique permet de conserver toute la structure du bus et est économe : un bus rétrofit coûte deux fois moins cher qu'un électrique neuf. Cette solution est aussi plus économe et respectueuse de l'environnement.

Genève Aéroport dispose déjà de deux bus de ce type, acquis en 2016. Genève Aéroport prévoit de décarboner 90 % de sa flotte de véhicules d'ici 2030.

Bâtiments et labellisation DGNB

En 2023, la Direction générale de Genève Aéroport a exprimé sa volonté qu'à l'avenir, la certification DGNB (label de construction durable – Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) Gold à minima pour les projets d'ouvrage neufs est visée (y compris le projet CAP2030) tandis qu'une certification DGNB Silver à minima pour les projets de rénovation

globale d'ouvrage est demandée. DGNB est un label de construction durable très complet qui englobe de nombreux éléments allant de la qualité de la planification à la gestion du bruit pendant le chantier en passant par la minimisation des émissions de CO₂ ou l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Le label DGNB intègre les principes de circularité des ressources à travers les fondements essentiels suivants :

- Conception durable : Le label DGNB encourage à minimiser la consommation de ressources non renouvelables et favorise la réduction des déchets et la circularité des matériaux dans la conception et la construction de bâtiments et infrastructures.
- Gestion responsable des ressources : Le label DGNB demande à optimiser l'utilisation des ressources dans l'exploitation du bâtiment pour limiter la consommation, les déchets, promouvoir la réutilisation et le recyclage.
- Cycle de vie des bâtiments : Le label DGNB prend en compte l'ensemble du cycle de vie des bâtiments, de la construction à la démolition, en encourageant la réutilisation et le recyclage des matériaux de construction à la fin de la vie utile d'un bâtiment.
- Innovation durable : Le label DGNB incite les entreprises à développer et à intégrer des pratiques innovantes, telle que l'utilisation de matériaux biosourcés ou la mise en œuvre de technologies durables pour réduire la consommation de ressources renouvelables.
- Évaluation globale : Le label DGNB évalue la performance des projets de construction à l'aide d'un ensemble de critères rigoureux couvrant des aspects tels que l'efficacité énergétique, la qualité de l'air intérieur, l'utilisation de l'eau et la gestion des déchets, favorisant ainsi une approche globale de la circularité des ressources.

4.8. Préservation de la biodiversité

4.8.1. Politique sur la biodiversité

GRI 101-1 Politiques visant à arrêter et à inverser la perte de la biodiversité

Genève Aéroport limite l'utilisation des sols aux surfaces dont elle a besoin pour mener en sécurité ses opérations sur ses installations et veille à ce qu'aucune atteinte aux sols ne soit portée lors de travaux. L'aéroport est muni d'un Manuel d'Aménagement et de Gestion Paysagère depuis 2009 qui a pour objectifs de :

- maintenir et favoriser la biodiversité
- maintenir et accroître la valeur paysagère dans les périmètres définis.

4.8.2. Gestion des impacts sur la biodiversité

GRI 101-2 Gestion des impacts sur la biodiversité

Genève Aéroport a renouvelé son label « Nature et Economie » le 30 avril 2024 dernier, grâce au constat du maintien des qualités naturelles des aménagements extérieurs du site. En effet, le site aéroportuaire abrite des prairies fleuries riches en espèces et de nombreuses structures favorables à la faune. Les relevés floristiques et faunistiques ont mis en évidence la présence de plusieurs espèces menacées, permettant ainsi de mettre en œuvre des mesures ciblées de protection.

Genève Aéroport continue à déployer des mesures en faveur de la biodiversité :

- Relevé floristique et faunistique prévu entre 2024 et 2025 pour recenser les évolutions depuis 2018, qui inclura en plus des groupes déjà recensés les amphibiens, odonates et reptiles
- Construction d'un étang en faveur du crapaud calamite, espèce protégée, approuvée par les instances cantonales et fédérales en octobre 2024
- Projet de nettoyage, d'entretien et de remplacement des nichoirs à martinets et hirondelles. Ajout de nichoirs supplémentaires
- Remise en état des habitats à hermines
- Analyse de risque de collision de l'avifaune contre les zones vitrées pour établir des recommandations pour les futures constructions réalisées en collaboration avec le Centre ornithologique de Genthod en 2025
- Réduire ou éviter au maximum l'utilisation d'engrais et de produits phytosanitaires sur l'ensemble du site (campagnes d'arrachage manuel des néophytes)

L'aéroport met en place des mesures d'anticipation pour la préservation de nombreuses espèces floristiques protégées par leur déplacement vers des zones dédiées (nombreuses orchidées sauvages) dans le cadre de projets de terrassement. Des mousses, âgées de plusieurs dizaines d'années, ont été prélevées sur notre plateforme en 2024. Elles vont être transplantées sur les toitures des abris de bus de la Zimeysa, et continuerons ainsi de pousser. La récolte de graines d'espèces rares dans les prairies de l'aéroport a été transmise pour conservation au Jardin botanique à Genève.

Genève Aéroport est conscient de la valeur écologique des espaces verts de la plateforme et contribue à la conservation et à la promotion de la biodiversité.

- Le plan de fauche a été mis à jour en 2024 permettant de distinguer les différentes fréquences d'entretien des prairies de la plateforme.
- Genève Aéroport intègre l'étude de toiture végétalisée dans ses futurs projets de construction ou de rénovation.

GRI AOSS G4-DMA politiques et procédures visant à concilier la gestion de la faune et la sécurité de l'aviation à l'aéroport

GRI 101-5 Site qui ont des impacts sur la biodiversité

L'aéroport possède 137 hectares de prairies qui sont susceptibles d'avoir les impacts les plus significatifs. Grâce à la clôture de l'aéroport, une mosaïque d'habitats différents offre aux animaux et aux plantes un foyer où ils peuvent être en grande partie tranquilles. L'aéroport vise à préserver ces habitats dans le périmètre aéroportuaire, d'autant plus qu'ils sont d'une nature et d'une qualité devenues rares ailleurs sur le plateau central.

En effet, même si d'apparence les espaces extérieurs de l'aéroport sont situés dans des zones peu propices, ils offrent un réseau de surfaces refuges pour la biodiversité permettant la reproduction d'espèces rares ou menacées, par une gestion extensive des espaces verts et par un aménagement de structures naturelles de qualité.

L'aéroport collabore annuellement avec le Centre Ornithologique de Réadaptation de Genthod (COR) pour le projet de remise au nid de martinets juvéniles dans les nichoirs du Grand Hangar.

Les projets pour 2025 sont les suivants :

- Analyse de risque de collision de l'avifaune contre les zones vitrées pour établir des recommandations pour les futures constructions réalisées en collaboration avec le Centre ornithologique de Genthod en 2025
- Programme de rénovation/conformité de l'éclairage sur les mâts Tarmac à partir de 2025. Une première approche consiste à faire un point sur la situation de l'éclairage extérieur, le début des mesures d'éclairage est attendu pour le premier trimestre 2025.

Toitures végétalisées

Dans le cadre d'un projet qui se déroule en plusieurs étapes depuis 2022, l'ensemencement de la toiture du BLC a été réalisé en mai 2023. Une dernière étape de végétalisation des bâtiments actuels se déroulera au printemps 2025, cumulant alors environ 10'800m² de toiture végétalisée.

Impacts d'oiseaux

GRI AOSS A09

Les dégâts causés par les collisions entre la faune sauvage et les aéronefs coûtent des centaines de millions de francs chaque année aux compagnies aériennes. Environ 34'000 impacts surviennent dans l'aviation civile durant une année. Quinze pour cent sont considérés comme sérieux. La plateforme située proche du lac et des montagnes se trouve sur une route migratoire importante et attire un grand nombre d'espèces d'oiseaux qui présentent un risque pour la sécurité des aéronefs. Les collisions entre oiseaux et aéronefs (appelées « impacts d'oiseaux » ou « birdstrike ») peuvent avoir de graves conséquences. Genève Aéroport prend diverses mesures pour protéger et éviter les éventuelles collisions, notamment avec l'équipe de lutte contre le péril animalier (dite PPA) qui est présente en continu sur le tarmac. Cette unité est composée de 11 personnes (3 SPPA et 8 SOAA). Elles pratiquent la prévention à l'aide de moyens d'effarouchement tel que des bruits acoustiques (cris de détresse et de prédateurs / bruitages synthétiques), des moyens pyrotechniques (balles à blanc / fusées) ou des lasers. En 2024, le nombre de collisions avec des animaux sauvages a été de 4,08 chocs pour 10'000 mouvements.

05

Une entreprise engagée pour ses parties prenantes



Dans cette section

- 5.1. Limiter les nuisances liées au bruit
- 5.2. Protéger les communautés riveraines
- 5.3. Santé et sécurité au travail
- 5.4. Politique en matière de Ressources humaines
- 5.5. Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise
- 5.6. Diversité et équité dans les opportunités

5.1. Limiter les nuisances liées au bruit

5.1.1. Stratégie pour stabiliser et réduire l'exposition au bruit

Genève Aéroport, conscient de sa situation urbaine, s'efforce depuis plusieurs années de réduire son empreinte sonore, tout en répondant efficacement à la demande de voyage des populations, des entreprises et des organisations de la région et remplissant ainsi sa mission d'aéroport national. La diminution de l'empreinte sonore a d'ailleurs été consacrée dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) avec une réduction en surface exposée de quelque 20 % d'ici 2030 (surface courbe cible par rapport à la courbe plafond). Genève Aéroport poursuit, par ailleurs, son programme d'insonorisation des bâtiments des riverains les plus exposés afin de les protéger contre le bruit aéronautique.

Stabilisation de l'exposition au bruit

Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien (carte 1 fiche PSIA). La courbe de bruit à moyen terme est contraignante pour les autorités et l'exploitant. Elle correspond au développement prévu de l'aéroport à moyen terme. Elle est inscrite dans l'état de « coordination réglée ».

Le bruit admissible (art. 37a de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit, OPB), avec ses effets juridiques selon l'OPB (bruit en vol annexe 5 OPB), fait l'objet d'un recours dans le cadre de la procédure de demande d'approbation des plans et de modification du règlement d'exploitation de Genève Aéroport auprès du tribunal administratif fédéral (TAF).

En effet, ce bruit admissible doit se trouver à l'intérieur du cadre défini par le territoire exposé au bruit qui figure sur la carte 1 dans la fiche PSIA, à savoir la courbe de bruit à moyen terme fixée en « coordination réglée ».

Le nouveau bruit admissible entrera en force et sera fixé uniquement lorsque cette procédure sera

validée au niveau fédéral. Le cadastre d'exposition au bruit sera alors mis à jour.

Réduire l'exposition au bruit

Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien. La courbe de bruit à long terme « 2030 » représente le scénario d'exposition au bruit pour le long terme à l'horizon 2030. L'exploitant met en place les mesures nécessaires afin d'y parvenir. Cette courbe de bruit à long terme « 2030 » est inscrite en « coordination en cours » et reste une cible à atteindre non opposable aux tiers.

5.1.2. Actions pour limiter les nuisances liées aux avions en vol

De nombreuses mesures sont prises afin d'une part, de réduire le bruit à la source et d'autre part, de préserver des zones de tranquillité dans le périmètre aéroportuaire.

Les principales mesures prises par l'aéroport sont :

- La mise en place d'incitations financières aux compagnies pour l'utilisation d'avions de dernière génération avec de meilleures performances acoustiques (incitation pour les avions New GEN) ainsi qu'une incitation pour le remplissage des avions
- La décision de ne plus permettre de décollages planifiés après 22h sauf pour trois vols long-courriers
- La mise en œuvre de procédures opérationnelles d'atténuation du bruit (ex : descentes continues, obligation d'éteindre les moteurs auxiliaires, freinages bruyants interdits (inverseurs de poussée), etc.)
- L'établissement d'un programme d'insonorisation des habitations dans les huit communes riveraines.

Genève Aéroport contribue également à nouveau de manière proactive dans l'initiative « *all together now 2024* » du Network Manager Eurocontrol. Cette initiative a visé à améliorer les flux du trafic aérien en Europe, ce qui a une incidence directe sur les retards le soir et donc les vols nocturnes. Les quatre piliers suivants formaient la base de cette initiative :

- Donner la priorité à la première rotation pour permettre un départ à l'heure afin de minimiser les perturbations
- Fournir les capacités convenues
- Exécution des plans de vol de manière disciplinée
- Établir des plans réalistes et partager avec le réseau

Une campagne de communication globale et spécifique sur la plateforme a été lancée pour sensibiliser toute partie prenante.

Une attention particulière est portée sur les

décollages après 22 heures. Les mouvements nocturnes sont les plus sensibles du point de vue des riverains : leur impact est considéré comme dix fois supérieur aux vols de la journée dans le calcul des courbes de bruit.

Premiers effets du nouveau système de quotas bruit

Soucieux de réduire les vols nocturnes et en particulier les décollages en retard après 22 heures, Genève Aéroport a mis officiellement en place un système de redevances dissuasives qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

Concrètement, chaque avion dispose d'un certain nombre de points en fonction de son niveau de bruit ; plus l'avion est bruyant, plus le nombre de points est élevé. Si un avion décolle après 22h, ses points sont décomptés de la cagnotte des points de la compagnie. Une fois l'ensemble des points utilisés, une redevance fortement dissuasive est appliquée.

Discuté avec l'ensemble des compagnies concernées par des vols en soirée, ce programme a été présenté et déjà testé au cours de l'année 2024. Constat : de nombreuses compagnies ont ajusté leurs horaires de vols entre 20 heures et 22 heures, modifié leurs rotations et plans de vols, pour réduire les décollages en retard. Avec des résultats très concrets. Le nombre de décollages après 22 heures est en baisse de 36,2 % par rapport à 2023.

La redevance dissuasive du nouveau système de quotas bruit se situe entre 5'000 et 20'000 francs pour les vols européens et entre 10'000 et 40'000 francs pour les vols intercontinentaux.

Avions dernière génération : succès d'une politique incitative

Depuis plusieurs années, par des mesures financières incitatives, Genève Aéroport encourage les compagnies aériennes à privilégier des avions de dernière génération qui contribuent ainsi à limiter les émissions sonores. Ces avions, moins bruyants et moins gourmands en kérosène, ont ainsi représenté en 2024 31,85 % des mouvements d'avions de ligne et charters (32,53 % en 2023).

5.1.3. Le programme d'insonorisation

Genève Aéroport a mis en place en 2003 un programme d'insonorisation des bâtiments à proximité de l'aéroport, doté d'un budget conséquent financé par les redevances prélevées auprès des compagnies aériennes. Ces redevances, modulées en fonction de la classe de bruit de chaque appareil, sont perçues à chaque atterrissage. Une redevance supplémentaire pour les décollages après 22 heures

est également appliquée.

Le fonds environnement dédié à l'insonorisation des bâtiments étant bien doté et peu utilisé pendant la durée de la pandémie, la perception de cette redevance a été suspendue temporairement pour 2021, 2022 et 2023. La perception de la redevance bruit est rétablie dès le 1^{er} janvier 2024. En effet, en raison de la pandémie et du retard de la réalisation du programme insonorisation, la perception de la redevance bruit, qui alimente de Fonds environnement dédié au programme d'insonorisation, a dû être suspendu temporairement entre 2021 et 2023. En effet, la thésaurisation de la somme allouée au programme dans le Fonds était trop importante. La perception a été rétablie dès le 1^{er} janvier 2024. Cette mesure temporaire, validée par l'OFAC, a permis de rééquilibrer le Fonds en fonction des dépenses et ne péjorera aucunement l'avancement du programme d'insonorisation des habitations riveraine dont le financement sera assuré jusqu'à la fin du programme.

La dépense totale dédiée pour l'ensemble de ce programme (2004-2024) est de 63,13 millions de francs à ce jour.

Aujourd'hui, plus de 4326 logements ont déjà bénéficié de ce programme d'insonorisation entre 2004 et 2024. L'objectif actuel est de continuer à s'engager dans la protection des riverains.

Le programme se poursuit en 2025 avec une action de communication soutenue auprès des propriétaires de bâtiments concernés.

Les activités du programme sont décrites au point 5.4.

5.1.4. Gérer le dialogue avec les communautés riveraines

GRI 2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs

Genève Aéroport entretient un dialogue permanent avec les communautés riveraines par le biais de commissions, groupes de travail, séances d'information, d'échanges et visites. Ces dernières permettent de mieux comprendre les attentes et les préoccupations à l'endroit de Genève Aéroport. Ils favorisent la recherche de solutions équilibrées.

Par ailleurs, Genève Aéroport offre aux riverains un canal privilégié et facilement accessible d'expression de leurs problèmes et réclamations. L'aéroport traite les demandes et les plaintes relatives aux mouvements d'avions ou aux activités de la plateforme. Ces sollicitations émanent des habitants gênés par le passage des avions en vol. Le nombre de plaintes liées au bruit est passé de 87 en 2023 à 74 en 2024.

Dans une démarche de progrès continu, l'analyse de l'ensemble des plaintes reçues permet d'améliorer la conduite des opérations. La gestion des plaintes fait partie du *reporting* sociétal de l'aéroport et des indicateurs de sa performance.

GRI 413-1 Activités impliquant la communauté locale, évaluation des impacts et programmes de développement

En juin, quatre séances d'information ont été organisées pour présenter le programme d'insonorisation aux propriétaires de bâtiments potentiellement éligibles. L'avancée du programme est décrite au point 5.3.

Genève Aéroport dispose d'un système de surveillance du bruit des avions depuis presque 40 ans.

Le Système d'Identification et de Mesure du Bruit des Aéronefs (SIMBA) est composé de 6 postes fixes de surveillance du bruit, dans les communes de : Genthod, Bellevue, Versoix, Ferney, Vernier, et très récemment Aire-la-Ville, ainsi qu'une station de mesures mobile.

SIMBA permet à Genève Aéroport de suivre l'évolution de la charge sonore et identifier des mesures de prévention à prendre ainsi que d'analyser des situations et d'apporter, notamment aux riverains, des éléments de réponses lors de demandes concernant un vol spécifique ou une évolution.

Les mesures du bruit sont mises à disposition du public [sur le site internet interactif dédié](#). Chacun peut ainsi trouver en fonction des paramètres opérationnels ou acoustiques les informations souhaitées (les trajectoires, les statistiques relatives aux vols nocturnes, etc.).

De plus, il permet de renseigner de manière visuelle sur différents aspects (bruit, évolution du bruit, trajectoires, évolution des trajectoires).

En 2024, un nouveau micro a été installé en phase test dans la commune de Aire-la-Ville, afin d'avoir un poste de mesures miroir à celui de Versoix.

GRI 413-2 Activités générant des impacts négatifs substantiels, réels ou potentiels sur les communautés locales

L'impact sonore associé au trafic aérien de l'année 2023 est inférieur à celui de l'année précédente, malgré un trafic en hausse (+6 %).

Le trafic 2023 poursuit la croissance déjà observée en 2022 et s'approche encore davantage au trafic des années avant la pandémie de COVID-19.

En 2023 l'empreinte sonore de l'aéroport est à nouveau comparable avec celle observée avant le COVID-19. L'impact sonore diurne ainsi que la première heure de la nuit poursuivent la tendance à la baisse. Comme

en 2022, on observe cependant une augmentation des immissions sonores pour la deuxième heure de la nuit par rapport à 2019. Cependant, on peut noter une amélioration de l'impact sonore par rapport à l'année 2022. L'extension de l'empreinte sonore 2023 respecte le cadre de référence du PSIA plafond.

Concernant les immissions de bruit selon l'OPB, l'extension des empreintes sonores pour les différentes périodes horaires et degrés de sensibilité est inférieure à celle des courbes de référence du nouveau bruit admissible. On observe toutefois des débordements en Nuit 2. Ces zones, où les immissions 2023 dépassent celles du nouveau bruit admissible, ont une extension limitée (0,04 km²). En dehors du périmètre aéroportuaire, la différence entre les immissions 2023 et celles du nouveau bruit admissible sont toujours inférieures à +1 dB(A).

Cette amélioration de l'impact sonore de l'aéroport est le résultat des efforts visant à réduire le trafic après 22h, notamment le nombre de décollages. Cette amélioration résulte du dialogue avec les compagnies aériennes suite à la phase test du Quota Bruit. Cela a permis à certaines compagnies d'avancer leurs slots de départ afin de réduire le risque de retards nocturnes.

5.2. Protéger nos communautés riveraines

Programme de fixation des tuiles sur les toits des habitations riveraines

Genève Aéroport a entrepris un programme de fixation des tuiles sur les toitures en pente des villas exposées à un risque de dommage dû aux tourbillons de sillage des avions dans les communes riveraines de l'aéroport. La fixation des tuiles a pour but de prévenir leur soulèvement par les tourbillons générés dans le sillage des avions en vol à l'approche de la piste d'atterrissage.

Dans la pratique, il est rare que des toitures soient abîmées par les tourbillons de sillage, et légalement ce sont les compagnies aériennes qui en sont responsables. Cela étant, Genève Aéroport souhaite prévenir autant que possible les dommages qui pourraient en résulter. À cette fin, l'aéroport a réalisé une évaluation des toitures concernées dans un périmètre préalablement défini par une étude. Sur cette base, Genève Aéroport œuvre actuellement à la signature d'une convention avec chaque propriétaire, afin de permettre la réalisation des travaux, remboursés par Genève Aéroport. Environ 250 toitures sont concernées, dans les communes de Vernier, Meyrin, Genthod et Bellevue.

5.3. Santé et sécurité au travail



5.3.1. Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail

GRI 403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail

Genève Aéroport a mis en place un système de management conforme à la Commission Fédérale de Santé au Travail (CFST) déployé directement à l'ensemble des usagers de la plateforme qui veille à s'améliorer continuellement.

GRI AOSS G4-DMA santé et sécurité au travail

Le Comité Santé et Sécurité (CSST) via le *Safety and Compliance Office* est en charge de déployer la politique SST.

Le *Safety & Compliance Office* veille à l'exposition au bruit des collaborateurs de Genève Aéroport. Périodiquement, des contrôles sont effectués par notre organe de contrôle, la SUVA.

Des analyses de la qualité de l'air sont ponctuellement effectuées par des experts afin de s'assurer que les polluants atmosphériques ne portent pas atteinte à la santé des collaborateurs.

Les accidents et incidents sont annoncés au *Safety & Compliance Office*. Des investigations sont menées afin de déterminer les actions à mener pour que de tels événements ne se reproduisent pas.

Sur la base de nos statistiques accidents et de nos taux d'absence, des campagnes de prévention sont menées. Elles s'orientent actuellement sur les chutes de plein pied, les troubles musculosquelettiques et la santé mentale.

403-9 Accidents professionnels et absences pour cause de maladie

403-10 Maladies professionnelles

C'est autour de la qualité, de la fiabilité et du bien-être, valeurs cardinales de Genève Aéroport, et dans le respect des bases légales et des normes les plus strictes, que sont structurés les dispositifs opérationnels et les indicateurs de pilotage des activités de Genève Aéroport.

Les activités aéroportuaires induisent des risques en matière de santé et de sécurité pour les collaborateurs, (1'079 membres du personnel en 2024), le personnel des concessionnaires

commerciaux et aéronautiques de l'aéroport, ainsi que les riverains de l'aéroport.

5.3.2. Identification des risques

GRI 403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables

Dans ce contexte, Genève Aéroport a identifié ses principaux risques en matière de santé et de sécurité :

- le risque d'atteinte à la sécurité
- le risque d'atteinte à la santé et au bien-être au travail
- le risque d'accident incendie des bâtiments
- le risque d'atteinte de la sécurité de nos structures comme le séisme
- le risque d'atteinte à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans l'enceinte aéroportuaire
- le risque d'accident de transport et de sécurité routière côté *landside*
- le risque d'accident, d'incident et de feux en lien avec Genève Aéroport

L'identification des risques et enjeux en matière de santé et de sécurité des personnes résulte d'un processus qui s'appuie notamment sur le retour d'expérience intégré dans le cadre de référence de la Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail (CFST).

Pour répondre à ces enjeux, Genève Aéroport s'appuie sur son équipe SST-SI rattachée hiérarchiquement au Directeur des opérations via la *Safety & Compliance Manager*.

En adéquation avec les différents métiers de Genève Aéroport, la direction coordonne la promotion et le déploiement des politiques de Genève Aéroport afin de leur permettre de prévenir ou limiter les risques. Le suivi des indicateurs vise à adapter en permanence l'action de Genève Aéroport en matière de protection de la santé et de la sécurité des personnes.

Genève Aéroport s'appuie sur ses politiques et sur les Manuels sécurité et santé au travail (MSST), Sécurité et protection incendie (MSPI) basé sur la norme et directives AEAI et sur son Manuel personne mobilité réduite (MPMR), tous disponibles sur son site internet. Ils constituent le socle commun des référentiels de management de Genève Aéroport et précisent les principes fondamentaux applicables en matière de sécurité, de santé et de bien-être, sécurité de ses infrastructures, d'accessibilité et de qualité.

5.3.3. Prévenir les risques d'un accident



Genève Aéroport met en place des politiques et des mesures adaptées de maîtrise des risques, qui s'appliquent aux activités opérées. Le *Safety Office* apporte son support dans l'application de cette politique.

Accidents et protection incendie

La politique de maîtrise des risques d'incendie et de dégâts aux infrastructures de Genève Aéroport s'applique dès la conception ainsi que durant toute la vie des installations afin de minimiser les impacts potentiels liés à ses activités. L'ensemble de ces processus sont décrits dans le MSPI. Une matrice de risque spécifique à la protection incendie basée sur la probabilité de survenance et l'impact humain, opérationnel et économique est régulièrement mise à jour et permet de prioriser les projets visant à améliorer la sécurité de nos infrastructures.

En 2024, six investigations ont été menées. Elles concernaient trois débuts d'incendie et trois dommages majeurs aux infrastructures. Aucune victime n'a été déplorée. Des formations sur la protection incendie sont régulièrement dispensées à l'ensemble des collaborateurs.

Les indicateurs suivis par Genève Aéroport intègrent les accidents du travail, qu'ils surviennent au poste de travail ou lors d'activités extra-professionnelles. Genève Aéroport s'est fixé pour objectif de réduire de façon continue l'indicateur « Accidents ».

En 2025 des projets d'envergure visant à augmenter la couverture sprinkler dans certaines parties critiques de nos bâtiments seront menés.

Sécurité routière



Dans le domaine du transport routier, Genève Aéroport dispose depuis de nombreuses années d'une politique visant à réduire les accidents en appliquant la Loi sur la circulation routière (LCR) et en effectuant des contrôles sur le terrain en étroite collaboration avec la police du site et les responsables des parkings et gestionnaires de la mobilité à Genève Aéroport.

En 2025 les efforts en matière de prévention routière se poursuivront notamment en mettant en place

des mesures structurelles pour réduire la vitesse de certains tronçons de nos dessertes.

5.3.4. Prévenir les risques pour la santé et la sécurité au travail



Genève Aéroport identifie les risques pour la santé au poste de travail à court, moyen et long terme. L'analyse de ces risques pour la santé porte sur les risques de nature chimique, physique, biologique, ergonomique et psychosociaux.

La prévention de la santé et sécurité au travail a pour but de préserver la santé physique et mentale des salariés de l'aéroport par la mise en œuvre d'une politique adaptée d'analyse et de prévention des risques. Elle vise également à s'assurer de leur aptitude au travail et à éviter les accidents du travail et les maladies professionnelles. Une politique de prévention des risques psychosociaux qui s'inscrit dans un cadre plus large lié au bien-être et à la qualité de vie au travail, qui intègre notamment la protection sociale, les modes et l'environnement de travail, va être menée en 2025.

En 2024, plusieurs projets ont été menés à bien par le team SST-SI, comme indiqué ci-dessous :

- Formation continue sur la protection de la personnalité
- Analyse ergonomique d'un grand nombre de postes de travail
- Rédaction des portefeuilles de danger d'un grand nombre de services de Genève Aéroport
- Atelier de prévention des risques d'accidents à vélo
- Ateliers de prévention des risques d'accidents liés aux sports de neige
- Actions bien-être.

Malgré les actions citées ci-dessous, Genève Aéroport a comptabilisé 210 accidents dont 40 professionnels (19 %) et 170 non professionnels (81 %). Par rapport à 2022, le nombre de cas d'accidents professionnels et non professionnels a diminué de 6,25 %.

Les objectifs opérationnels 2024 validés par le CSST sont une stabilisation du taux d'absence fixé par la Direction générale et une diminution du taux de fréquence des accidents non professionnels (ANP) de 15 % et de 20 % pour les accidents professionnels (AP). Pour mener à bien ces deux objectifs, les activités suivantes ont été menées en 2024 ;

- Mise en œuvre des plans d'actions découlant des analyses des portefeuilles des phénomènes dangereux réalisées en 2023.

- Coaching sportif pour l'ensemble des collaborateurs sur mesure
- Formation sur l'équilibre et l'hygiène de vie
- Atelier pour améliorer sa tonicité musculaire
- Ateliers bien-être

5.3.5. Services de santé au travail

GRI 403-3 Services de santé au travail

Nos objectifs et actions en matière de santé et sécurité au travail (2025)

Maintenir un taux d'absence inférieur à 7,5 % en promouvant les actions suivantes qui touchent la santé et le bien-être des collaborateurs et les sensibilisant sur les troubles musculo-squelettiques :

- Coaching physique spécifique pour nos sapeurs-pompiers du SSLIA
- Conférence « booste ton énergie » sur le thème de la résilience
- Sensibiliser à une alimentation saine et de saison en offrant chaque mois un panier de fruits de la région
- Cours de yoga et de pilate
- Atelier sur la nutrition avec une nutritionniste renommée
- Initiation à la sophrologie
- Mise en place de distributeurs proposant des produits sains et du terroir
- Café coaching sur les relations interpersonnelles
- Tutoriel sur la protection de la personnalité
- Journée sportive
- Participation à l'élan mondial Octobre Rose et Novembre pour promouvoir le dépistage de différents cancers

Réduire de 10 % les accidents non professionnels

- Mois sur le thème de la sécurité routière
- Actions lumière pour voir et être vu en roulant à vélo
- Sensibilisation sur les risques des sports de neige

Nos objectifs en matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite

- Mise en œuvre du projet « handicaps invisibles » permettant aux personnes concernées d'être reconnues avec un lanyard composé de tournesols. Elles bénéficieront ainsi d'une attention particulière du personnel.
- Priorisation du plan d'action basé sur l'audit de l'OFAC en référence à la mise en œuvre de la LHand.

Nos objectifs en matière de sécurité routière et protection incendie

- Augmentation de la protection incendie du 2^e sous-sol de l'aérogare avec une extinction automatique
- Augmentation de la protection incendie du 1^{er} sous-sol du fret avec une extinction automatique

- Installation de limiteurs de vitesse à la centrale du tri des bagages
- Augmentation de la sécurité de nos installations abritant du gaz sous pression
- Mise à jour du superviseur des alarmes de Genève Aéroport

Formation et promotion de la santé

GRI 403-6 Promotion de la santé des travailleurs

Une campagne spécifique visant à promouvoir la santé, la sécurité et le bien-être des employés a été mise en place depuis de nombreuses années. Elle a notamment été saluée par des organismes tels que la SUVA, le BPA ou encore l'OFS. De nombreuses vidéos illustrant cette campagne peuvent être visionnées sur YouTube.

Accidents du travail

GRI 403-9 Accidents du travail

En 2024, l'identification des phénomènes dangereux a été finalisée pour l'ensemble des activités de Genève Aéroport qui compte plus de 200 métiers différents. 2025 sera consacré notamment à la mise en œuvre du plan d'action découlant de ce portefeuille.

Maladies professionnelles

GRI 403-10 Maladies professionnelles

Genève Aéroport met tout en œuvre pour que l'environnement de travail de ses collaborateurs respecte les normes en vigueur et veille à ce qu'aucun d'eux ne développe une maladie professionnelle. En 2024, aucune maladie professionnelle n'a été détectée.

Améliorer l'accessibilité des personnes souffrant d'un handicap visible ou non visible



Genève Aéroport œuvre pour améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite notamment en rendant accessible des infrastructures à toutes sortes de handicap. Il fait régulièrement appel aux associations qui veillent à l'intérêt des personnes souffrant d'handicaps visibles ou invisibles. En 2023, Genève Aéroport s'est concentré sur cette dernière catégorie en offrant notamment aux personnes souffrant de ce type handicap d'être reconnues avec un lanyard composé de tournesols et ainsi bénéficier d'une attention particulière de notre personnel.

Santé

Préserver la santé physique et mentale de l'ensemble des membres du personnel.

- Effectuer un examen médical d'embauche à tout membre de l'aéroport au moment de son engagement pour s'assurer de son aptitude (ou simple questionnaire médical pour certaines fonctions)
- Organiser des examens périodiques à tous les collaborateurs exposés à un risque professionnel pouvant occasionner des effets nocifs pour la santé physique et mentale
- Proposer des mesures préventives en matière de santé (vaccins, dépistages, etc.)

Environnement et modes de travail

Favoriser une organisation du travail flexible, moderne, attractive pour les membres du personnel, tout en préservant l'efficacité collective dans un environnement de travail sûr (*Flexiwork*, horaires flexibles, temps partiel, soutien à la vie familiale).

- Mettre à disposition un équipement pour la prévention de la santé des collaborateurs (bureaux à hauteur réglable)
- Mettre à disposition des formations et des guides pratiques pour une prise en main rapide des environnements de travail digital
- Mener des campagnes d'information ou organiser des événements relatifs au bien-être des membres du personnel (Proposition de cours de yoga, gym, etc.)

5.4. Politique en matière de ressources humaines



GRI 2-7 Employés

GRI 401-1 Taux de fluctuation

401-3 Bénéficiaire d'un congé parental

404-3 Pourcentage d'employés bénéficiant de revues de performance et d'évolution de carrière

405-1 Répartition hommes-femmes dans le total du personnel, DG et CA et population cadres

405-2 Égalité salariale

AOSS G4-DMA ajouts sectoriels

La politique ressources humaines de Genève Aéroport :

- œuvre en faveur du développement des compétences et au maintien de l'employabilité des membres de son personnel en encourageant la mobilité interne, la formation professionnelle et continue, et la réinsertion professionnelle
- garantit l'égalité salariale hommes-femmes et vise

la mixité au sein des équipes

- promeut la diversité, la non-discrimination à l'embauche et la santé et sécurité au travail.

Genève Aéroport est reconnu pour ces engagements au travers des certifications suivantes :

- Labels 1+ pour Tous
- *Friendly Workspace*
- Label Entreprise formatrice

Genève Aéroport a identifié ses principaux risques et enjeux en matière de gestion des ressources humaines :

- le manque de ressources clés
- la perte d'attractivité en tant qu'employeur
- la diminution de la performance et de la motivation du personnel
- l'impact des relations interpersonnelles problématiques au travail

Pour limiter ces risques, les enjeux sont les suivants :

- **attirer et fidéliser les collaboratrices et collaborateurs** dans leur diversité, en fonction des compétences clés recherchées par l'aéroport avec pour principe la non-discrimination et l'égalité des chances ;
- **développer les compétences des collaboratrices et collaborateurs** dans le contexte de l'évolution des métiers et des technologies et maintenir leur employabilité à long terme ;
- **assurer un haut niveau d'engagement** basé sur le respect de chacune et de chacun, une culture d'entreprise axée sur la diversité et l'amélioration du dialogue social et de la qualité de vie au travail.

Dans sa vision 2040, Genève Aéroport se définit comme employeur attractif et responsable. Genève Aéroport mise en effet sur les compétences et l'engagement de ses collaboratrices et collaborateurs afin de répondre de manière pertinente, efficace et efficiente aux attentes des différentes parties prenantes.

Afin de permettre à son personnel de pleinement contribuer à la réalisation des objectifs de l'organisation, Genève Aéroport s'est fixé des objectifs de développement : créer un cadre de travail attractif et responsable, développer la culture managériale et favoriser l'esprit d'innovation.

En outre, une attention particulière est portée à une adaptation continue de l'organisation dans une perspective de développement pertinent et efficient.

- À court terme, la structure et le dispositif de Genève Aéroport doivent être adaptés aux activités prévues dans les années à venir. À la suite d'une réduction d'effectif de près de 10 % durant la crise Covid, une croissance modérée a été définie à partir de 2023 et se poursuivra dans les années à venir afin de soutenir le développement des activités. De nombreux

secteurs économiques ont repris leurs activités et recrutent des talents dans de nombreux domaines, particulièrement dans ceux de l'ingénierie et de la digitalisation. Les entreprises rivalisent pour offrir des conditions répondant aux attentes des nouvelles générations : un poste intéressant et stimulant, une organisation du temps flexible (avec le télétravail notamment), un équilibre vie professionnelle - vie privée, une offre de formation, des perspectives internes, une rémunération équitable et compétitive, font partie des attentes souvent exprimées. Si on ajoute la forte prise de conscience des enjeux climatiques, Genève Aéroport a plus que jamais un enjeu d'attractivité, particulièrement pour les métiers non aéronautiques.

- Genève Aéroport doit se doter de politiques, systèmes et cadres de référence RH adaptés. La mise en place d'une politique de télétravail (*Flexiwork*) contribue à répondre à cet enjeu. D'autres adaptations seront requises, notamment concernant la gestion du temps de travail, afin d'évoluer vers une culture d'entreprise moderne et adaptée.

Genève Aéroport fait face à une forte exigence de conformité, tant dans sa gestion aéroportuaire que dans sa gestion de l'entreprise elle-même. Par ailleurs, la complexité de son environnement, avec ses multiples parties prenantes et sa grande diversité de métiers ainsi que l'évolution des attentes en termes d'encadrement, exige des cadres de fortes capacités de leadership et de management. Si les valeurs de Genève Aéroport sont bien définies, elles se déclinent aujourd'hui de manière différente selon les directions et les métiers, avec plusieurs sous-cultures. Il en va de même pour la culture managériale, encore très hétérogène et en développement.

- Un programme a été lancé visant d'une part à développer des environnements de travail sains et une culture de la responsabilité et de l'exemplarité, et d'autre part à développer la culture managériale à Genève Aéroport. L'introduction d'un code de conduite et d'une charte du management ou le développement d'un cursus de formation en management pour les cadres sont autant d'éléments qui permettront de renforcer et d'uniformiser la culture recherchée. Comme pour tout changement culturel, ces efforts devront être poursuivis et renforcés par des actions adaptées.

La transformation digitale en cours ainsi que l'avènement de l'intelligence artificielle induiront des changements importants dans les activités conduites à l'aéroport, tant du côté des opérations que dans les autres métiers. Certaines fonctions disparaîtront, alors que d'autres changeront de nature et nécessiteront de nouvelles compétences.

- La formation restera un axe important de notre

action. Il s'agit de permettre aux collaborateurs de répondre aux exigences en constante évolution dans leur domaine en développant de nouvelles compétences et de maintenir leur employabilité, que ce soit au sein de l'aéroport ou sur le marché du travail. Il s'agit en outre d'équiper les managers afin qu'ils assurent un encadrement de qualité.

Pour piloter son action, la Direction des ressources humaines s'appuie sur :

- divers indicateurs quantitatifs (tableau de bord RH)
- les résultats des *Pulse Surveys*
- les résultats de l'enquête d'engagement Qualintra
- les recommandations issues du label *Friendly Workspace* et l'analyse des entretiens de développement annuels.

5.4.1. Recrutement et rotation

GRI 401-1 Recrutement de nouveaux employés et rotation du personnel

Genève Aéroport compte 1'079 collaboratrices et collaborateurs au 31 décembre 2024. Le taux de rotation annuel quant à lui est de 6,01 %.

5.4.2. Avantages temps plein

GRI 401-2 Avantages accordés aux salariés à temps plein et non aux employés temporaires ou à temps partiel

Les membres du personnel au bénéfice d'un contrat de durée indéterminée bénéficient d'une participation à l'assurance maladie mensualisée. Selon les besoins et possibilités opérationnelles, l'achat d'une 6^e semaine de vacances est possible. Le télétravail peut être autorisé selon les besoins du service jusqu'à trois jours par semaine à condition de travailler à 100 %.

5.4.3. Congé parental

GRI 401-3 Congé parental

Le congé maternité est de 20 semaines. En 2024, 11 collaboratrices en ont bénéficié.

Le congé paternité est fixé à 10 jours avec un paiement du salaire à 100 % et la possibilité de bénéficier sur demande d'un congé sans solde supplémentaire de 10 jours. Cette clause s'applique également pour les couples de même sexe pour la naissance d'un enfant. En 2024, 26 pères ont ainsi bénéficié d'un congé paternité.

5.4.4. Nos employés

GRI 2-7 Employés

Être un acteur responsable du monde aéroportuaire, c'est aussi contribuer au bien-être des personnes en étant une référence en tant qu'employeur responsable. Cette ambition concerne au premier rang les collaboratrices et collaborateurs, soit les 1'079 membres du personnel (2024), dont l'engagement et les compétences sont les principaux moteurs de la performance de Genève Aéroport à long terme.

5.4.5. Notre politique de rémunération

GRI 2-19 Politiques de rémunération

GRI 2-20 Processus de détermination de la rémunération

Le Conseil d'administration a approuvé en date du 17 septembre 2024 un Règlement sur la détermination des augmentations de salaire de Genève Aéroport. Il a été élaboré entre la Direction générale de Genève Aéroport et les partenaires sociaux, à la suite de l'accord convenu à l'issue de la grève du 30 juin 2023.

Cet accord, signé avec le soutien de la Conseillère d'État Nathalie Fontanet, laissait une année aux parties pour s'entendre sur les paramètres et les modalités de mise en œuvre de la réforme de la politique salariale dès janvier 2025, en demandant également le choix d'une médiatrice ou d'un médiateur agréé par toutes les parties et la création d'un comité paritaire. Le processus de médiation a abouti à l'établissement d'un nouveau principe pour la détermination des augmentations salariales.

Désormais, chaque année les parties se rencontreront en automne en vue de négocier les montants accordés aux augmentations de salaire pour l'année suivante. Cette étape importante participe à l'atteinte d'un objectif clé : améliorer le pilotage de la masse salariale.

5.5. Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise

5.5.1. La Commission consultative du personnel

GRI 2-30 Négociations collectives

GRI AOSS G4-DMA Relations patronales syndicales

Le dialogue social comprend tous types de négociation collective, de concertation, de consultation ou d'échanges d'informations entre les Directions des entités de Genève Aéroport, les

membres du personnel et leurs représentants, sur les enjeux économiques et sociaux relatifs à la vie de l'entreprise.

Les thèmes couverts touchent notamment les réglementations en vigueur, la santé et la sécurité au travail, la durée et les modes d'organisation du travail, la politique de rémunération y compris les avantages sociaux, sa mise en application, le développement des compétences et la formation.

La Commission consultative du personnel, composée de membres élus par le personnel et issus de toutes les entités de Genève Aéroport, est l'organe de dialogue privilégié de la Direction générale. Des séances régulières sont organisées chaque année, auxquelles les représentants des membres du personnel peuvent être amenés à participer. Ainsi, selon le Règlement de la Commission consultative du personnel, la Direction générale organise, au moins trois fois par an, des rencontres avec la Commission. De même, la Commission administration et ressources humaines du Conseil d'administration de Genève Aéroport rencontre la Commission au moins une fois par an.

5.5.2. Prendre l'avis des collaboratrices et collaborateurs

Pour piloter son action, la Direction des ressources humaines s'appuie notamment sur :

- divers indicateurs quantitatifs (tableau de bord RH)
- les résultats de l'enquête d'engagement Qualintra
- les résultats des *Pulse Surveys*
- les recommandations issues du Label *Friendly Workspace* et l'analyse des entretiens de développement annuels.

Enquête d'engagement des collaboratrices et collaborateurs

Genève Aéroport réalise depuis 2008 une enquête d'engagement auprès de ses collaboratrices et collaborateurs, à intervalles réguliers tous les trois ans en moyenne. Chacune s'appuie sur les résultats de la précédente pour solliciter l'avis du personnel sur :

- l'adhésion à la stratégie et aux valeurs de l'entreprise
- l'efficacité organisationnelle (équipe, service, entreprise)
- la dynamique d'équipe et managériale
- les possibilités de développement professionnel
- les conditions, la santé et la sécurité au travail

En automne 2023, une nouvelle enquête d'engagement auprès des collaboratrices et collaborateurs de Genève Aéroport a été réalisée avec un taux de participation de près de 82 %.

Les résultats et plans d'actions ont été portés et

communiqués par les Directeurs, cheffes et chefs de département et de service au sein de leur équipe respective et des plans d'actions ont été mis en place. S'agissant de la Direction, les principaux axes d'amélioration portent sur une meilleure communication de la stratégie de Genève Aéroport, une intensification du dialogue entre la Direction et les cadres, ainsi que la nécessité de limiter les contraintes administratives et favoriser l'agilité.

Pulse surveys

Depuis 2021, le baromètre *Pulse Survey*, prend régulièrement le pouls de l'engagement et de la satisfaction des collaboratrices et collaborateurs. Ce canal de communication consiste en un sondage éclair, dont l'objectif est d'interroger les membres du personnel sur des questions portant sur diverses thématiques, tout en mesurant leur niveau de satisfaction dans leur situation professionnelle. Ces sondages sont menés de manière anonyme.

Volontairement mis entre parenthèses en 2023 en raison de l'enquête d'engagement déployée en fin d'année, ils ont été réactivés en 2024, avec trois sondages en février, juin et octobre pour suivre l'évolution du moral des équipes et de la confiance en la Direction. Ils ont également permis de mesurer l'impact des premières actions menées à la suite des résultats de l'enquête d'engagement réalisée fin 2023.

5.6. Diversité et équité dans les opportunités

Pour assurer un haut niveau d'engagement de ses collaboratrices et collaborateurs, l'aéroport promeut un développement des ressources humaines basé sur le respect et la diversité.

5.6.1. Diversité dans les organes de gouvernance et des employés

GRI 405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés

Genève Aéroport est attaché au respect du principe d'égalité de traitement entre les femmes et les hommes, qu'il promeut et dont il veille à la bonne application. Cela se traduit par le déploiement d'une politique globale de mixité prenant en compte la dimension femmes-hommes, d'accords favorisant un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée et d'actions de sensibilisation et de formation. Le télétravail via le programme *Flexiwork* et l'accès favorisé au temps partiel illustrent ces engagements. L'analyse interne de l'égalité salariale menée en

mars 2022, comme la loi l'impose aux entreprises d'au moins 100 personnes depuis le 1^{er} juillet 2020 a démontré que la différence de salaire entre femmes et hommes liée au critère du sexe - les autres critères étant égaux par ailleurs - est inférieure à 1 %. Ce résultat respecte la légalité demandée fixée à 5 %. La prochaine analyse des salaires aura lieu en 2025.

Les recrutements favorisent, à compétences égales, les embauches de personnes dont le sexe est le moins représenté, ceci afin de développer la mixité dans les équipes.

L'entreprise compte à fin 2024, presque 28,7 % de femmes. Les postes de cadres sont représentés à 21,4 % par des femmes en 2024.

Le congé paternité est de deux semaines et peut être complété par un congé sans solde.

Genève Aéroport a à cœur d'anticiper et de planifier sa relève notamment pour les postes dits critiques, en développant les compétences des membres de son personnel et promouvant ainsi la mobilité interne.

La Direction générale se compose en 2024 de sept membres dont trois directrices (Commercial & développement, Ressources humaines, Finances). La Direction élargie comprend les services communication, environnement & développement durable, et le secrétariat général & affaires juridiques, tous trois dirigés par des femmes.

5.6.2. Charte sur la diversité au travail et protection de la personnalité

La diversité des talents et la qualité du management sont déterminantes pour la compétitivité de l'aéroport, sa capacité d'innovation, son attractivité et son acceptabilité. Genève Aéroport veille à développer les compétences et les carrières de ses collaboratrices et collaborateurs en adéquation avec la Charte sur la diversité au travail à laquelle l'entreprise a souscrit.

Cet engagement exclu toute discrimination liée notamment aux origines nationales, ethniques ou sociales, au genre, à l'orientation ou l'identité sexuelle, au statut matrimonial ou parental, au handicap, à l'état de santé, à l'âge ou à l'appartenance à une organisation politique, syndicale, religieuse ou à une minorité.

La diversité au travail n'est pas seulement véhiculée au travers de la Charte mais représente l'une des huit valeurs de l'entreprise. Le règlement sur la protection de la personnalité veille à protéger l'intégrité physique et morale des collaboratrices et collaborateurs.

À la suite du déploiement fin 2023 d'un module

e-learning sur la protection de la personnalité, un sondage a été réalisé auprès de ces mêmes collaboratrices et collaborateurs au 1^{er} trimestre 2024, lequel a démontré de manière significative que le processus mis en place pour annoncer une atteinte à la personnalité ainsi que le rôle de la personne de confiance externe étaient connus de leur part. Les efforts en matière de sensibilisation et de communication autour de cette thématique ont donc porté leurs fruits et feront l'objet de rappels réguliers. Tous les nouveaux membres du personnel intégrant Genève Aéroport y sont également rendus attentifs.

5.6.3. Développer les compétences



Le maintien de l'employabilité des membres du personnel à long terme reste l'un des enjeux sociaux de l'aéroport comme l'un des facteurs clés de la réussite de la conduite du projet d'entreprise.

Mobilité interne

Genève Aéroport s'engage fortement en faveur de la mobilité interne, afin de permettre à ses collaboratrices et collaborateurs de faire valoir leurs compétences au sein de services différents et d'acquérir ainsi des compétences nouvelles. Qu'il s'agisse d'une opportunité de réorientation professionnelle ou d'une nécessité liée à une problématique de santé, les ressources humaines favorisent, à compétences égales, les candidatures internes répondant aux critères requis pour tout poste mis au concours. En 2024, 72 membres du personnel ont ainsi pris une nouvelle fonction au sein de l'entreprise. Au total, près de 40% des postes mis au concours en 2024 ont été pourvus en interne.

Développement des compétences managériales

Le partenariat initié en 2021 entre l'aéroport et la HEG-Genève a continué à déployer ses effets avec la poursuite en 2024 de la formation des managers exerçant des responsabilités d'encadrement. Basée sur la charte du management qui présente les comportements attendus, cette formation vise à responsabiliser les concernées et les concernés sur le développement de leur équipe avec une attention portée, en complément du pilotage de l'activité, à l'environnement de travail et au bien-être des collaboratrices et collaborateurs dont ils ont la responsabilité au quotidien. Ce parcours de six jours comprend une sensibilisation aux risques psychosociaux et renforce les managers dans leur rôle de coach.

Après avoir été instaurée en 2023, la communauté managériale a continué à se développer durant l'année 2024. Plusieurs ateliers ont été organisés, avec une approche volontairement plus participative dans l'animation des discussions et les thématiques choisies. Celles-ci se veulent variées et proches des préoccupations des cadres exerçant des responsabilités hiérarchiques. Des échanges et débats se sont tenus sur l'agilité managériale, la manière de faire face à l'incertitude, l'innovation ou encore la gestion des conflits et le courage managérial. L'ambition de ces ateliers est d'encourager la prise de recul sur le vécu, la confrontation d'expérience et le partage des bonnes pratiques tout en créant des moments de partage qui décloisonnent l'organisation.

Engagement en faveur de l'insertion professionnelle des jeunes

Genève Aéroport poursuit ses efforts en matière de formation et d'insertion professionnelle des jeunes. En 2024, des places de stages ont été proposées à des étudiants de l'EPFL. L'entreprise a, par ailleurs, accueilli à la rentrée de septembre 12 nouveaux apprentis.

06

Indicateurs et tableau de concordance



Dans cette section

- 6.1. Index lié au rapport sur les questions non financières (article 946b CO)
- 6.2. Index des recommandations de la *Task Force on Climate-related Financial Disclosure* (TCFD)
- 6.3. Index du contenu de la norme *Global Reporting Initiative* (GRI) et de son complément pour les aéroports *Airport Operators Sector Supplement* (AOSS)

6.1. Index lié au rapport sur les questions non financières (article 946b CO)

Les informations contenues dans les rubriques référencées dans l'index à droite constituent le rapport en matière extra financière au sens de l'article 946b du Code des obligations suisse (CO). Le vote des administrateurs sur le rapport en matière extra-financière requis par l'article 964c CO porte sur les informations contenues dans la présente rubrique référencée.

Informations requises en vertu de l'art. 964a et ss CO

Section du rapport de durabilité 2024

GRI Index

Aspects généraux		
Description du modèle commercial (art. 964b, al.2, ch. 1 CO)		
Détails de l'organisation	2.3. Notre modèle d'affaires et notre chaîne de valeur ; 2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	GRI 2-1
Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	2.3. Notre modèle d'affaires et notre chaîne de valeur ; 2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes	GRI 2-6
Employés	5.4. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	GRI 2-7
Engagement sur la stratégie de durabilité	2.1. Engagement de la Direction dans la durabilité 2.2. Notre vision stratégique pour des impacts positifs à long terme 2.4. Nos 3 engagements à long terme et nos outils de mesure des progrès	GRI 2-22
Engagement politique	2.1. Engagement de la Direction dans la durabilité 2.2. Notre vision stratégique pour des impacts positifs à long terme	GRI 2-23
Association membres	2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes 2.11. Des partenariats externes globaux et locaux pour progresser collectivement	GRI 2-28
Description des principaux risques (art. 964b, al.2, ch. 4 CO)		
Processus pour définir les sujets matériels	2.7. Analyse de matérialité	GRI 3-1
Liste des enjeux matériels	2.7. Analyse de matérialité 2.8. Nos objectifs, initiatives et indicateurs	GRI 3-2
Gestion des enjeux matériels	2.8. Nos objectifs, initiatives et indicateurs 2.9. Analyse des risques, opportunités et impact en matière de durabilité	GRI 3-3 (b)
Rôle de la plus haute gouvernance dans la supervision des impacts matériels	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	GRI 2-12
Délégation de la responsabilité pour gérer les impacts	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	GRI 2-13

Questions environnementales (incluant nos objectifs en matière de CO ₂)				
Politiques adoptées (art. 964b, al.2, ch. 2 CO)				
Gestion des sujets matériels			4.1. La gestion de la décarbonation	GRI 3-3(c)
Mesures prises pour implémenter ces politiques (art. 964b, al.2, ch. 3 CO)				
Gestion des sujets matériels			4.1. La gestion de la décarbonation	GRI 3-3(d) (e) (l)
Indicateurs (art. 964b, al.2, ch. 5 CO)	Unité	2023		
Consommation énergétique totale de Genève Aéroport	MWh	58 970	4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables	GRI 302-1
Émissions directes de GES (Scope 1)	t CO ₂ e	6 057	4.1. La gestion de la décarbonation 6.3. Index du contenu de la norme <i>Global Reporting Initiative</i> (GRI) et de son complément pour les aéroports <i>Airport Operators Sector Supplement</i> (AOSS)	GRI 305-1
Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (Scope 2)	t CO ₂ e	463	4.1. La gestion de la décarbonation 4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables 6.3. Index du contenu de la norme <i>Global Reporting Initiative</i> (GRI) et de son complément pour les aéroports <i>Airport Operators Sector Supplement</i> (AOSS)	GRI 305-2
Estimation des émissions indirectes de GES (Scope 3) selon <i>reporting</i> ACA	t CO ₂ e	184 853	1. La gestion de la décarbonation 6.3. Index du contenu de la norme <i>Global Reporting Initiative</i> (GRI) et de son complément pour les aéroports <i>Airport Operators Sector Supplement</i> (AOSS)	GRI 305-3
Intensité des émissions de GES	kgCO ₂ e/ TU	11,2	1. La gestion de la décarbonation 6.3. Index du contenu de la norme <i>Global Reporting Initiative</i> (GRI) et de son complément pour les aéroports <i>Airport Operators Sector Supplement</i> (AOSS)	GRI 305-4
Réduction des émissions de GES	Kg CO ₂ e	2,3	1. La gestion de la décarbonation 6.3. Index du contenu de la norme <i>Global Reporting Initiative</i> (GRI) et de son complément pour les aéroports <i>Airport Operators Sector Supplement</i> (AOSS)	GRI 305-5
Disclosure climatique basé sur les recommandations de la TCFD			6.2. Index des recommandations de la <i>Task Force on Climate-related Financial Disclosure</i> (TCFD)	

Question de personnel				
Politiques adoptées (art. 964b, al.2, ch. 2 CO)				
Gestion des sujets matériels			5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	GRI 3-3(c)
Mesures prises pour implémenter ces politiques (art. 964b, al.2, ch. 3 CO)				
Gestion des sujets matériels			5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	GRI 3-3(d) (e) (l)
Indicateurs (art. 964b, al.2, ch. 5 CO)	Unité	2024		
Nouveaux employé recrutés	Nb	96	5.4. Politique en matière de Ressources humaines	GRI 401-1
Pourcentage de femmes membres du Conseil d'administration	%	40,9	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	
Bénéfices pour les employés à temps plein			5.4. Politique en matière de Ressources humaines	GRI 401-2
Nombre moyen d'heures de formations managériales par an par manager	Nb	15,83	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	GRI 404-2
Nombre total d'employés ayant bénéficié d'une revue de performance et d'évolution de carrière	Nb	924	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	GRI 404-3
Poucentage de femmes sur les nouvelles embauches	%	30,2	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	GRI 405-1
Structure de la gouvernance et la composition			2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	GRI 2-9
Nomination et sélection du plus haut niveau de gouvernance			2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	GRI 2-10

Enjeux sociaux		
Politiques adoptées (art. 964b, al.2, ch. 2 CO)		
Gestion des sujets matériels	3.1. Pratique éthique des affaires 3.2. Relations durables avec les fournisseurs 3.3. Protection et confidentialité des données 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	GRI 3-3(c)
Mesures prises pour implémenter ces politiques (art. 964b, al.2, ch. 3 CO)		
Gestion des sujets matériels	3.1. Pratique éthique des affaires 3.2. Relations durables avec les fournisseurs 3.3. Protection et confidentialité des données 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	GRI 3-3(d) (e) (l)
Indicateurs (art. 964b, al.2, ch. 5 CO)		
Valeur économique directe générée et distribuée	3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse	GRI 201-1
Bénéfices définis et plans de retraite	5.4. Politique en matière de ressources humaines	GRI 201-3
Respect des droits humains		
Politiques adoptées (art. 964b, al.2, ch. 2 CO)		
Gestion des sujets matériels	3.4. Respect des droits humains	GRI 3-3(c)
Mesures prises pour implémenter ces politiques (art. 964b, al.2, ch. 3 CO)		
Gestion des sujets matériels	3.4. Respect des droits humains	GRI 3-3(d) (e) (l)
Indicateurs (art. 964b, al.2, ch. 5 CO)		
Accessibilité pour les personnes handicapées	5.3. Santé et sécurité au travail	GRI 203-1

Lutte contre la corruption			
Politiques adoptées (art. 964b, al.2, ch. 2 CO)			
Gestion des sujets matériels		3.1. Pratique éthique des affaires 3.2. Relations durables avec les fournisseurs	GRI 3-3(c)
Mesures prises pour implémenter ces politiques (art. 964b, al.2, ch. 3 CO)			
Gestion des sujets matériels		3.1. Pratique éthique des affaires 3.2. Relations durables avec les fournisseurs	GRI 3-3(d) (e) (l)
Indicateurs (art. 964b, al.2, ch. 5 CO)	Unité	2024	
Communiquer et formation sur les enjeux anti-corruption			3.2. Relations durables avec les fournisseurs GRI 205-2
Incidents de corruption et actions prises	Nb	1	3.1. Pratique éthique des affaires 3.2. Relations durables avec les fournisseurs GRI 205-3

Risques matériels et la manière dont l'entreprise gère ces risques	
	Rapport de durabilité 2024 2.9. Analyse de matérialité
	Les risques importants liés à une question non-financière spécifique pour laquelle des informations doivent être divulguées conformément à l'article 964b du CO sont inclus dans les sections référencées dans cet index.

Indicateurs clés de performance qui sont déterminants pour l'activité de l'entreprise	
	Rapport de durabilité 2024 2.8. Nos objectifs, initiatives et indicateurs 6. Indicateurs et tableau de concordance
	Les indicateurs de performance pertinents pour une question non financière spécifique pour laquelle une information doit être publiée conformément à l'article 964b du CO sont inclus dans les sections référencées dans cet index.

Référence aux réglementations nationales, européennes et internationales	
	Rapport de durabilité 2024 1.2. Référentiels externes 6. Indicateurs et tableau de concordance
	6.1. Index lié au rapport sur les questions non financières (article 964b CO)
	6.2. Index des recommandations de la <i>Task Force on Climate-related Financial Disclosure</i> (TCFD)
	6.3. Index du contenu de la norme <i>Global Reporting Initiative</i> (GRI) et de son complément pour les aéroports <i>Airport Operators Sector Supplement</i> (AOSS)

6.2. Index des recommandations de la Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)

	Rapport de durabilité 2024	Bilan de notre alignement avec le Groupe de travail sur la Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)
Gouvernance		
Vision du Conseil d'administration sur les sujets climatiques	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	Le Conseil d'administration supervise les questions liées à la durabilité, y compris ceux liés au climat et surveille les progrès vers les progrès en matière de performances ESG. Le CA est responsable de la stratégie et de l'organisation de Genève Aéroport et assure la surveillance de sa performance et de ses rapports financiers et non financiers. Le CA approuve la Stratégie de durabilité, y compris la Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) 2024-2050 ainsi que le Rapport de durabilité.
Rôle du management	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	Au niveau opérationnel, la Direction générale élargie gère les risques et les opportunités liés aux performances ESG, y compris ceux liés au climat. Elle propose et soutient la Stratégie de durabilité, y compris la Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) 2024-2050 et valide les plans d'actions liés à la durabilité. Enfin, elle prévoit annuellement le contenu du rapport de durabilité. La mise en œuvre d'une démarche ESG, des programmes d'impact et de la performance extra-financière est pilotée par le Service Environnement et Développement durable et plus précisément par le Pôle durabilité de Genève Aéroport.
Stratégie		
Identification des risques et opportunités liés au climat	2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité	Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont considérées comme un risque de criticité 4 pour Genève Aéroport. Dans le cadre de notre gestion des risques d'entreprise, Genève Aéroport effectue une évaluation annuelle des risques liés au changement climatique et examine les stratégies et plans pour les atténuer.
Description des impacts des risques et opportunités sur le business, la stratégie et le planning financier	2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité	Notre évaluation établit les principaux risques et opportunités identifiés par Genève Aéroport au regard du non-respect des engagements publics en matière de Zéro émission nette de GES. Ce dernier peut avoir comme conséquences d'impacter le réchauffement climatique, d'engendrer un risque d'image ainsi qu'une opposition accrue lors des procédures d'approbation de plans, peut menacer la continuité des activités suivantes.
Réduction des impacts potentiels de différents scénarios sur les business de l'organisation, la stratégie et le planning financier	2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité 4.1. La gestion de la décarbonation	

Gestion du risque

Description des processus pour identifier et évaluer les risques et les opportunités liés au climat

2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité

Description des processus de gestion des risques et des opportunités liés au climat

2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité

Description de la manière dont les processus d'identification et d'évaluation des risques et opportunités sont intégrés dans les gestion globale des risques

2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité

Chiffres clés et objectifs

Diffusion d'information sur les chiffres clés utilisés pour évaluer les risques et opportunités

2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité
4.1. La gestion de la décarbonation

En 2024, la Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) 2024-2050 a été adoptée et publiée.

En cohérence avec le cadre défini par les instances internationales et nationales, GA s'est fixé les objectifs suivants en matière de réduction des GES (année de référence : 1990)

Diffusion d'informations sur les scopes 1, 2 et si pertinent du scope 3

4.1. La gestion de la décarbonation

• Atteindre le Net-Zéro d'ici 2037 (Scope 1 et 2) avec un objectif intermédiaire de réduction de 60 % des GES d'ici 2028.

Description des objectifs utilisés pour gérer les risques et opportunités liés au climat, ainsi que la performance au regard de ces objectifs

4.1. La gestion de la décarbonation

• Genève Aéroport s'engage par ailleurs à contribuer activement au Net-Zéro d'ici 2050 en partenariat avec l'ensemble de l'industrie du transport aérien (Scope 3) avec un objectif intermédiaire de soutenir la réduction des émissions de GES d'au moins 55% d'ici 2030. Cela inclut également l'électrification de 90 % des véhicules et engins au sol d'ici 2030, l'encouragement à des modes de transport plus durables pour les passagers et les employés, ainsi que la promotion d'achats responsables et durables.

4.1. La gestion de la décarbonation

En 2023, le bilan carbone total de l'ensemble de l'aéroport défini au sein de la Stratégie de réduction des gaz à effet de serre est de 1'576'923 tonnes de CO₂ émises. La grande majorité de ces émissions est attribuable au scope 3 (99.5 %), alors que les émissions des scopes 1 et 2, représentent respectivement 0,4 % et 0,1 % du bilan carbone.

	Unit	2021	2022	2023	2024	Engagements connexes
Métriques						
Émissions de GES réduites correspondant au résultat direct d'initiatives de réduction des 10 dernières années	kg CO ₂ e	7,9	1,4	2,3	996,7	En cohérence avec le cadre défini par les instances internationales et nationales, l'aéroport s'est fixé les objectifs suivants en matière de réduction des GES (année de référence : 1990)
Émissions directes de GES (Scope 1)	t CO ₂ e	7'890	6'657	6'057	NA (06.25)	• Atteindre le Net-Zéro d'ici 2037 (Scope 1 et 2) avec un objectif intermédiaire de réduction de 60 % des GES d'ici 2028.
Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (Scope 2)	t CO ₂ e	979	824	463	NA (06.25)	• Genève Aéroport s'engage par ailleurs à contribuer activement au Net-Zéro d'ici 2050 en partenariat avec l'ensemble de l'industrie du transport aérien (Scope 3) avec un objectif intermédiaire de soutenir la réduction des émissions de GES d'au moins 55 % d'ici 2030.
Estimation des émissions indirectes de GES (Scope 3) – selon <i>reporting</i> ACA	t CO ₂ e	108'407	172'268	184'853	NA (06.25)	
Total des émissions des GES (Scopes 1, 2, 3)	t CO ₂ e	117'276	179'719	191'370	NA (06.25)	
Consommation énergétique totale	MWh	67'369	61'971	58'970	58'073	

6.3. Index du contenu de la norme *Global Reporting Initiative* (GRI) et de son complément pour les aéroports *Airport Operators Sector Supplement* (AOSS)

Notre Périmètre et méthodologie de *reporting* pour les indicateurs clés de performance ESG fournit des détails et des définitions et peut être consulté au point 11.

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Fondation 2021								GRI 1	
Informations générales 2021								GRI 2	

Périmètre et méthodologie

L'organisation et ses pratiques de reporting

Détails de l'organisation	2-1	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés
Entités incluses dans le reporting durabilité de l'organisation	2-2	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés
Période, fréquence et point de contact du reporting	2-3	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés
Reformulations d'informations	2-4	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés
Assurance externe	2-5	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés

La durabilité au cœur de la stratégie

Informations générales

Profil de l'organisation	G4-4	2.3. Notre modèle d'affaires et notre chaîne de valeur
Cadre réglementaire dans lequel l'aéroport opère	G4-7	2.3. Notre modèle d'affaires et notre chaîne de valeur
Marchés desservis	G4-8	3.6.2. Impact économique indirecte

Activités et travailleurs

Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	2-6	2.3. Notre modèle d'affaires et notre chaîne de valeur
Employés	2-7	5.3. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.3.4. Nos employés
Travailleurs qui ne sont pas des employés	2-8	5.3. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.3.4. Nos employés

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Gouvernance									
Structure et composition de la gouvernance								2-9	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé								2-10	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé								2-11	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts								2-12	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts								2-13	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le reporting de durabilité								2-14	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Conflits d'intérêts								2-15	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité ; 3.1.3. Conflit d'intérêts
Communication des préoccupations majeures								2-16	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé								2-17	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé								2-18	210. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Politiques de rémunération								2-19	5.3.5. Notre politique de rémunération
Processus de détermination de la rémunération								2-20	5.3.5. Notre politique de rémunération
Ratio de rémunération totale annuelle									5.3. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.3.5. Notre politique de rémunération

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Salaire moyen	CHF	-	-	102'824	104'381	105'684	107'348		5.3. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.3.5. Notre politique de rémunération
Salaire médian	CHF	-	-	96'026	97'194	98'843	100'594		5.3. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.3.5. Notre politique de rémunération
Stratégie, politiques et pratiques									
Déclaration sur la stratégie de développement durable								2-22	2.1. Engagement de la Direction dans la durabilité
Engagements politiques								2-23	2.1. Engagement de la Direction dans la durabilité ; 3.4. Respect des droits humains
Intégration des engagements politiques								2-24	2.1. Engagement de la Direction dans la durabilité ; 3.4. Respect des droits humains
Processus de remédiation des impacts négatifs								2-25	2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes ; 3.4.2. Travail des enfants et travail forcé ou obligatoire ; 4.7. Gestion circulaire des ressources ; 5.1.4. Le dialogue avec les communautés riveraines
Mécanismes permettant de demander conseil et de soulever des préoccupations								2-26	3.1.2. Comportement anticoncurrentiel
Conformité aux législations et aux réglementations								2-27	2.3. Notre modèle d'affaires et notre chaîne de valeur ; 3.1.4. Conformité aux législations et aux réglementations ; 3.4.2. Travail des enfants et travail forcé ou obligatoire
Adhésions à des associations								2-28	2.11. Des partenariats externes globaux et locaux pour progresser collectivement

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Engagement des parties prenantes									
Approche de l'engagement des parties prenantes								2-29	2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes
Négociations collectives								2-30	5.4.1. La Commission consultative du personnel
Représentation du personnel - Composition de la ComPers	Nb	22	22	22	22	22	22		5.4.1. La Commission consultative du personnel
Prendre l'avis des collaboratrices et collaborateurs									
Enquêtes internes (Pulse Survey)*	Nb	-	-	4	4	1	4		2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes
Note d'engagement des salariés	/10	-	-	-	-	6,5	-		2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes
Moral des collaborateurs sur la base de la manière dont se sont déroulées leurs deux dernières semaines au niveau professionnel / données déclaratives	%	-	-	73,63	72,38	70,75	68,58		2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes
Thèmes pertinents 2021								GRI 3	
Processus pour déterminer les thèmes pertinents								3-1	2.7. Analyse de matérialité
Liste des thèmes pertinents								3-2	2.7. Analyse de matérialité
Gestion des thèmes pertinents								3-3	2.8. Nos objectifs, initiatives et indicateurs ; 2.9. Analyse des risques, opportunités et impact en matière de durabilité
Continuation des activités et préparation aux situations d'urgence								G4-DMA	2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité
Ratio de rémunération totale annuelle									5.3. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.3.5. Notre politique de rémunération

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Une conduite responsable des affaires basée sur la confiance									
Performance économique									
Valeur économique directe générée et distribuée								201-1	3.6.1. Valeur économique directe
Chiffre d'affaires	MCHF	494	191	209	423	490	534	201-1	Idem
EBITDA*	MCHF	157	-60	-16	158	189	211		Idem
Résultat net	MCHF	42	-129	-89	46	44	55		Idem
Cash flow investissements	MCHF	-233	-127	-121	-61	-68	-90		Idem
Dette nette/EBITDA	MCHF	2,0	na	na	4,3	3,1	2,3		Idem
Partage de valeurs									
Valeur économique directe générée	MCHF	492	236	195	388	493	538	201-1	Idem
Dépenses de fonctionnement	MCHF	178	105	99	119	154	166		Idem
Cash flow d'investissement	MCHF	233	127	121	61	68	90		Idem
Dépenses fournisseurs et prestataires	MCHF	411	232	220	180	222	244		Idem
Dépenses de personnel	MCHF	145	123	110	128	141	148		Idem
Sponsoring	MCHF	0,9	0,7	0,2	-	0,3	0,4	203-1	Idem
Frais financiers	MCHF	3	3	7	8	8	5		Idem
Contribution publique (Etat de Genève)	MCHF	43	42	-	-	44	55		3.6.2. Impact économique indirecte
Valeur économique directe distribuée	MCHF	599	416	349	300	387	442		Idem
Valeur économique mise en réserve	MCHF	-107	-180	-154	88	106	96		Idem
Initiatives d'intérêt général									
Dépenses en faveur de la mobilité durable	KCHF	2'412	1'636	1'655	2'115	2'273	2'420		
Investissements importants dans les infrastructures et des services soutenus	MCHF	8	1	2	4	11	14	G4-EC7	
Valeur monétaire totale de toute aide financière publique reçue au cours de la période de reporting	MCHF	1	21	24	27	-	-	201-4	
Obligations									
La contribution aux prestations de retraite totale	%	37,25	37,55	37,6	37,6	37,6	37,6	201-3	
La contribution en pourcentage de salaire de l'employé	%	14,13	14,28	14,3	14,3	14,3	14,3	201-3	
La contribution en pourcentage de l'employeur	%	23,13	23,28	23,3	23,3	23,3	23,3	201-3	

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Passagers (ligne uniquement)	Nb	17'926'625	5'600'895	5'923'038	14'085'274	16'482'713	17'796'334	AO1	
Origine et destination	Nb	150	147	138	146	148	146	AO1	
Transit	Nb	17'943	12'633	25'124	42'323	80'972	74'321	AO1	
Transfer	Nb	290'679	44'954	47'421	215'388	254'386	243'049	AO1	
Arrivant nationaux	Nb	324'065	89'343	92'349	169'906	193'054	240'990	AO1	
Arrivant internationaux	Nb	7'509'961	2'316'424	2'448'040	5'973'632	7'096'128	7'696'598	AO1	
Arrivant secteur France à destination France	Nb	1'123'378	377'827	417'834	918'527	964'586	984'241	AO1	
Partant nationaux	Nb	319'579	90'625	99'421	174'228	199'891	239'043	AO1	
Partant internationaux	Nb	7'586'190	2'364'733	2'509'527	5'974'280	7'111'546	7'696'408	AO1	
Partant secteur France à destination France	Nb	1'063'452	361'943	355'867	874'701	917'508	939'054	AO1	

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
-------------------------	-------	------	------	------	------	------	------	-----	--------------------

Nombre annuel total d'atterrissages d'aéronefs de jour (06h00-21h59)

Passagers commerciaux nationaux	Nb	280'793	78'445	85'929	149'886	165'879	205'602	A02	
Passagers commerciaux internationaux	Nb	6'588'206	2'066'270	2'098'279	5'196'977	6'251'909	6'765'880	A02	
Passagers commerciaux secteur France à destination France	Nb	937'733	319'453	331'482	748'071	792'559	784'587	A02	
Fret commercial national	Nb	0	0	0	0	0	0	A02	
Fret commercial international	Nb	26'896	1'6514	1'9520	1'9591	22'533	36'535	A02	
Fret commercial secteur France à destination France	Nb	48	83	36	480	211	136	A02	
Aviation générale nationale	Nb	2'225	3'037	3'311	2'501	2'253	1'947	A02	
Aviation générale internationale	Nb	3'050	1'785	2'493	2'933	2'636	2'526	A02	
Aviation générale secteur France à destination France	Nb	2'227	1'657	1'827	2'244	2'137	2'031	A02	
Aviation d'État nationale	Nb	41	28	109	95	72	66	A02	
Aviation d'État internationale	Nb	206	86	153	187	209	172	A02	
Aviation d'État secteur France à destination France	Nb	25	14	28	21	40	29	A02	

Nombre annuel total d'atterrissages d'aéronefs de nuit (22h00-05h59)

Passagers commerciaux nationaux	Nb	39'201	7'105	3'612	16'490	22'421	31'535	A02	
Passagers commerciaux internationaux	Nb	851'461	217'360	323'689	727'516	795'075	882'100	A02	
Passagers commerciaux secteur France à destination France	Nb	173'934	51'684	78'445	159'544	160'788	189'002	A02	
Fret commercial national	Nb	-	0	-	-	-	-	A02	
Fret commercial international	Nb	221	92	20	62	80	75	A02	
Fret commercial secteur France à destination France	Nb	7	6	2	3	8	16	A02	
Aviation générale nationale	Nb	0	0	1	0	0	0	A02	
Aviation générale internationale	Nb	0	0	2	0	0	0	A02	
Aviation générale secteur France à destination France	Nb	2	0	0	0	0	0	A02	
Aviation d'État nationale	Nb	1	1	0	4	5	0	A02	
Aviation d'État internationale	Nb	2	1	1	1	5	5	A02	
Aviation d'État secteur France à destination France	Nb	0	0	0	0	2	0	A02	

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Nombre annuel total de départs d'aéronefs de jour (06h00-21h59)									
Passagers commerciaux nationaux	Nb	315'488	86'809	96'621	171'445	194	234'736	A02	
Passagers commerciaux internationaux	Nb	7'325'934	2'296'623	2'433'664	5'698'470	6'823'307	7'498'022	A02	
Passagers commerciaux secteur France à destination France	Nb	1'049'754	354'772	347'846	862'345	902'497	925'328	A02	
Fret commercial national	Nb	-	0	-	-	-	0	A02	
Fret commercial international	Nb	32'551	16'606	17'159	25'846	24'895	31'207	A02	
Fret commercial secteur France à destination France	Nb	290	90	126	658	329	234	A02	
Aviation générale nationale	Nb	2'249	3'053	3'336	2'536	2'284	1'950	A02	
Aviation générale internationale	Nb	3'078	1'818	2'511	2'990	2'653	2'565	A02	
Aviation générale secteur France à destination France	Nb	2'250	1'674	1'801	2'203	2'103	1'988	A02	
Aviation d'État nationale	Nb	42	30	106	95	76	68	A02	
Aviation d'État internationale	Nb	204	80	146	187	193	185	A02	
Aviation d'État secteur France à destination France	Nb	26	13	24	22	46	20	A02	
Nombre annuel total de départs d'aéronefs de nuit (22h00-05h59)									
Passagers commerciaux nationaux	Nb	0	0	43	115	134	385	A02	
Passagers commerciaux internationaux	Nb	190'547	35'103	50'674	229'477	240'272	152'116	A02	
Passagers commerciaux secteur France à destination France	Nb	2'716	175	137	1'407	3'858	2'952	A02	
Fret commercial national	Nb	-	0	-	-	-	0	A02	
Fret commercial international	Nb	765	672	1'722	1'436	1'150	1'139	A02	
Fret commercial secteur France à destination France	Nb	1	0	0	22	18	8	A02	
Aviation générale nationale	Nb	0	0	0	0	0	0	A02	
Aviation générale internationale	Nb	0	0	0	1	0	1	A02	
Aviation générale secteur France à destination France	Nb	0	0	0	0	0	0	A02	
Aviation d'État nationale	Nb	1	1	3	2	7	0	A02	
Aviation d'État internationale	Nb	2	0	3	2	5	2	A02	
Aviation d'État secteur France à destination France	Nb	0	0	0	0	0	1	A02	

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Pratiques d'achats									
Le nombre total de prestataires auprès de qui les politiques et procédures de lutte contre la corruption de l'organisation ont été communiquées	Nb	33	31	55	25	47	44		
Pourcentage des fournisseurs ayant signé la Charte achats responsables	%	100	100	100	100	100	100		
Pourcentage ou nombre d'acheteurs ayant reçu une formation sur les achats responsables	%	-	-	-	-	-	1		
Participation à une formation pour les chefs de projet (achats et appel d'offre)	Nb	24	22	0	12	15	15		
Part de dépenses auprès de fournisseurs locaux								204-1	3.2.2. Fournisseurs locaux
Pratiques éthiques des affaires									
Nombre total des actions en justice en cours ou achevées concernant les pratiques éthiques des affaires	Nb	1	0	0	0	0	1	AO2	3.6.2. Impact économique indirecte
Lutte contre la corruption									
Activités évaluées en termes de risque lié à la corruption								205-1	3.1.1. Lutte contre les comportements frauduleux
Communication et formation relatives aux politiques et procédures de lutte contre la corruption								205-2	3.1.1. Lutte contre les comportements frauduleux
Le nombre total de partenaires commerciaux auprès de qui les politiques et procédures de lutte contre la corruption de l'organisation ont été communiquées	Nb	33	31	55	25	47	44	205-2 c	
Le pourcentage de partenaires commerciaux auprès de qui les politiques et procédures de lutte contre la corruption de l'organisation ont été communiquées	%	100	100	100	100	100	100	205-2 c	

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Lutte contre la fraude/corruption									
Nombre d'incidents enregistrés sur la plateforme Integrity24 en matière de pratique éthique des affaires (hors plaintes pour atteinte à l'intégrité)	Nb	-	4	2	2	1	1	205-3	
Le nombre total de cas avérés pour lesquels des employés ont été renvoyés ou ont fait l'objet de mesures disciplinaires pour corruption.	Nb	2	0	0	0	0	0	205-3	
Le nombre total de cas avérés pour lesquels des contrats avec des partenaires commerciaux ont été résiliés ou non renouvelés en raison de violations liées à la corruption.	Nb	3	0	0	0	0	0	205-3	
Numérique responsable									
Label Numérique Responsable		-	-	-	-	-		NR1	
Remarque : Niveau 1 pour la Direction Technologie									
Droits Humains									
Travail forcé ou obligatoire – traite des humains								G4-DMA	3.4.2. Travail des enfants et travail forcé ou obligatoire
Qualité de service									
Évaluation des impacts des catégories de produits et de services sur la santé et la sécurité								416-1	3.5. Qualité de service auprès des passagers
Qualité de service								G4-DMA	3.5. Qualité de service auprès des passagers

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Agir pour réduire notre empreinte environnementale									
La gestion de la décarbonation									
Emissions de gaz à effet de serre (GES) total	t CO ₂ e	223'768	107'210	117'276	179'719	191'370	NA (06.25)		
Émissions directes de GES (Champ d'application 1)	t CO ₂ e	7'051	7'148	7'890	6'657	6'057	NA (06.25)	305-1	4.1.2. Empreinte de Genève Aéroport en matière de gaz à effet de serre (GES)
Dont									
Chauffage, mazout	t CO ₂ e	5'136	5'225	6'292	4'385	4'499	NA (06.25)		
Chauffage, gaz	t CO ₂ e	804,9	744,5	728,9	586,7	657,3	NA (06.25)		
Carburant véhicules et engins GA	t CO ₂ e	997,8	521,8	578,8	691,9	715,6	NA (06.25)		
Groupes de secours	t CO ₂ e	70,8	44,7	28,5	131,9	94,1	NA (06.25)		
Émissions indirectes de GES (Champ d'application 2)	t CO ₂ e	840	799	979	824	463	NA (06.25)	305-2	4.1.2. Empreinte de Genève Aéroport en matière de gaz à effet de serre (GES)
Champ d'application 1+2	t CO ₂ e	7'891	7'947	8'869	7'481	6'520	NA (06.25)		
Estimations des émissions indirectes de GES (Champ d'application 3) - selon reporting ACA3+ (émissions avions LTO, trafic induit, carburant véhicules et engins hors GA, déplacements pros)	t CO ₂ e	215'877	99'263	108'407	172'268	184'853	NA (06.25)	305-3	4.1.2. Empreinte de Genève Aéroport en matière de gaz à effet de serre (GES)
Intensité des GES tous scopes (+ information relative au dénominateur "TU")	kg CO ₂ e/TU	11,9	17,5	18,0	12,2	11,2	NA (06.25)	305-4	4.1.2. Empreinte de Genève Aéroport en matière de gaz à effet de serre (GES)
Émissions de GES réduites correspondant au résultat direct d'initiatives de réduction des 10 dernières années	kg CO ₂ e	3,4	1,6	7,9	1,4	2,3	996,7	305-5	4.1.2. Empreinte de Genève Aéroport en matière de gaz à effet de serre (GES)
Remarque : Mesures d'économie d'électricité et de mazout									

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Agir pour réduire notre empreinte environnementale									
Contrôle et amélioration de la qualité de l'air									
Moyenne annuelle Dioxyde d'azote (NO2)	µg/m3	23,2	16,1	17	24	22	NA (01.25)	G4 A05	
Moyenne annuelle dioxyde de soufre (SO2)	µg/m3	2,4	1,6	1,6	2,5	2,4	NA (01.25)	G4 A05	
Moyenne annuelle Particules fines (PM10)	µg/m3	14,6	14	12,9	14,4	12,4	NA (01.25)	G4 A05	
Moyenne annuelle Particules fines (PM2.5)	µg/m3	9,8	9,4	8,6	9,1	8,2	NA (01.25)	G4 A05	
Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables									
Production nette d'électricité renouvelable									
Remarque : Production totale de toutes les installations solaires PV du site (comprend des installations appartenant à des tiers et la production qui est revendue sur le réseau)	MWh	1'650	2'055	2'030	2'329	3'494	3'337		
Consommation énergétique au sein de l'organisation								302-1	4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables
Consommation de carburant GA sources non renouvelables	MWh	3'772	1'972	2'188	2'615	2'704	2'616	302-1 a	
Consommation de carburant totale plateforme aéroportuaire sources non renouvelables	MWh	16'806	8'134	8'516	11'852	12'871	11'599		
Consommation électrique GA*									
Remarque : Consommation électrique correspondant au scope 2 du CO ₂	MWh	36'101	29'738	31'298	35'921	34'527	36'439	302-1 ci	
Consommation électrique totale sur le site aéroportuaire*	MWh	56'734	45'663	46'609	53'664	52'962	55'136	302-1 ci 302-1 di	
Consommation énergétique totale *	MWh	68'386	60'526	67'369	61'971	58'970	58'073	302-1 e	
Consommation énergétique totale plateforme aéroportuaire*	MWh	102'053	82'613	89'008	88'951	87'572	85'753		
Intensité énergétique								302-3	4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Consommation énergétique totale plateforme aéroportuaire par trafic unit	kWh/TU	5,44	13,48	13,66	6,01	5,11	4,58	302-3	
Réduction de la consommation d'énergie des entreprises opérant à l'aéroport								G4-DMA	4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables
Réduction des besoins énergétiques des produits et des services								302-5	4.6. Gestion et protection de l'eau
Réduction de la consommation d'énergie								G4-EN6	4.1.2. Empreinte de Genève Aéroport en matière de gaz à effet de serre (GES) ; 4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables
Somme des économies d'énergie mazout sur les 10 dernières années	kWh	0	0	0	0	0	3'777	G4-EN6	
Somme des économies d'énergie électriques sur les 10 dernières années	kWh	477	238	1'192,248	120,547	243,055	0	G4-EN6	
Mobilité durable									
Intermodalité								G4-DMA	4.4. Mobilité durable
Part modale durable passagers	%	50,5	-	48,5	-	49	NA	G4-DMA	
Part modale durable employés	%	38	-	-	39	-	NA	G4-DMA	
Personnels aéroport subventionnés par Genève Aéroport	Nb	1'587	1'390	1'231	1'248	1'278	1'277	G4-DMA	
Utilisateurs des navettes personnel aéroportuaire	Nb	68'230	48'675	40'617	88'613	105'218	151'216	G4-DMA	
Electrification des véhicules et des engins sur le tarmac	%	25	26	26	28	31	37	G4-DMA	

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Réduction et gestion des déchets									
Volume total de déchets	t	3'706	1'694	1'612	2'751	3'045	NA (03.25)	306-3	
dont déchets recyclables	t	1'546	684	871	1076	1'271	NA (03.25)	306-4 c	
dont déchets spéciaux	t	367	48	249	144	206	NA (03.25)	306-4 b	
dont déchets incinérables	t	1'776	695	669	1'363	1'613	NA (03.25)	306-5	
Taux de recyclage									
Remarque : *Calcul estimé avec post tri	%	46,2	49,1	50,4*	47,3*	42,5	NA (03.25)		
Nombre de déversements significatifs (>2 m carré) Kerosene	Nb	-	-	-	6	10	10	G4-306-3	
Nombre de déversements significatifs (>2 m carré) avec infiltration dans les canalisations Kerosene	Nb	-	-	-	1	5	1	G4-306-3	
Nombre de déversements significatifs (>2 m carré) huile	Nb	-	-	-	2	0	0	G4-306-3	
Nombre de déversements significatifs (>2 m carré) avec infiltration dans les canalisations huile	Nb	-	-	-	1	0	1	G4-306-3	
Effluents et déchets								G4-DMA	4.5. Réduction et gestion des déchets
Gestion et protection de l'eau									
Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée								303-1	4.7. Gestion circulaire des ressources
Consommation d'eau	m³	259'751	259'751	222'158	213'009	214'098	198'416	303-5	
Eau par passager	L/ pas- sager	14,5	46,4	37,5	15,1	13,0	11,1		
Volume produit de dégivrage de type I	m³	567	220	232	439	360	NA (02.25)	G4 A06	
Volume produit de dégivrage type IV	m³	611	201	201	525	211	NA (02.25)	G4 A06	
Moyenne d'eau utilisée pour le dégivrage	L/ avion	402	264	337	409	306	NA (02.25)		

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Gestion et protection de l'eau									
Moyenne de glycol utilisé pour le dégivrage	L/ avion	341	234	266	368	546	NA (02.25)		
Pourcentage matériel dégivrage capturé par rapport au liquide déposé sans traitement*	%	-	-	-	-	79	NA (02.25)	G4-AO6	
Pourcentage matériel dégivrage déposé sans traitement*	%	-	-	-	-	21	NA (02.25)	G4-AO6	
Qualité de l'eau pluviale								AO4	4.6. Gestion et protection de l'eau
Matières									
Matières utilisées par poids ou volume								301-1	4.7. Gestion circulaire des ressources
Biodiversité									
Politiques visant à arrêter et à inverser la perte de biodiversité								101-1	4.8.1. Politique sur la biodiversité
Sites qui ont des impacts sur la biodiversité								101-5	4.8.2. Gestion des impacts sur la biodiversité
Politiques et procédures visant à concilier la gestion de la faune et la sécurité de l'aviation à l'aéroport								G4-DMA	4.8.2. Gestion des impacts sur la biodiversité
Impacts d'oiseaux								AO9	4.8.2. Gestion des impacts sur la biodiversité
Taux de collisions avec des animaux sauvages pour 10 000 mouvements d'aéronefs	Nb oiseaux / 10'000 avions	3,01	3,82	5,04	3,92	3,82	4,08	AO9	

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
-------------------------	-------	------	------	------	------	------	------	-----	--------------------

Une entreprise engagée pour ses parties prenantes

Limiter l'empreinte sonore

Bruit du trafic aérien calculé								nuisances liées au bruit
Surface de la courbe enveloppante VLI DSI	km2	29,9	8,9	11,8	35,1	32	NA (06/25)	
Mouvements selon classe de bruit								
Classe IV	%	70,03	67,46	69,88	66,03	58,45	58,73	
Classe V	%	18,75	22,78	22,25	24,95	32,53	31,85	
Mouvements nocturnes (22h00-05h59)	Nb	10'084	3'058	2'089	9'261	9'618	9'879	G4-A02
Mouvements (22h00-22h59)	Nb	6'801	2'406	3'045	6'055	6'228	6'176	G4-A02
Mouvements (23h00-23h59)	Nb	3'009	551	970	2'933	3'108	3'422	G4-A02
Mouvements (00h00-00h29)	Nb	227	35	36	239	240	257	G4-A02
Mouvements (00h30-05h59)	Nb	47	66	38	34	42	24	G4-A02

Programme insonorisation

Cumul des logements insonorisés CH + FR	Nb	4'009	4'056	4'170	4'188	4'214	4'326		
Cumul de Logements insonorisés CH	Nb	3'240	3'287	3'401	3'419	3'445	3'557		
Cumul bâtiments insonorisés CH	Nb	416	460	491	507	530	578		

Dialogue avec les communautés riveraines

Nombre et variation en pourcentage des personnes résidant dans les zones affectées par le bruit	Nb	20'135	4'433	7'211	25'403	21'163	NA (06/25)	A07	
Plaintes riverains (bruit)	Nb	205	625	167	78	87	74		
Nombre des plaignants	Nb	46	31	29	35	27	48		

Communautés locales

Activités impliquant la communauté locale, évaluation des impacts et programmes de développement	413-1	5.1.4. Le dialogue avec les communautés riveraines							
Activités générant des impacts négatifs substantiels, réels ou potentiels sur les communautés locales									
	413-2	5.1.4. Le dialogue avec les communautés riveraines							

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Santé et sécurité au travail									
Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail								403-1	5.2.1. Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail
Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables								403-2	5.2.2. Identification des risques
Services de santé au travail								403-3	5.2.3. Services de santé au travail
Nombre de participants aux formations santé sécurité et bien être	Nb	-	-	-	-	-	529	403-5	
Promotion de la santé des travailleurs								403-6	5.2.3. Services de santé au travail
Travailleurs couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	%	100	100	100	100	100	100	403-8	
Accidents du travail								403-9	5.2.1. Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail ; 5.2.3. Services de santé au travail
Nombre d'accidents professionnels et non professionnels	Nb	250	176	173	188	224	210		
Taux fréquence accidents professionnels et non professionnels	/ 1'000 ETP	165	174	193	228	241	206		
Accidents professionnels et absences pour cause de maladie	Nb	35	23	20	21	49	40	403-9	
Pourcentage d'accidents professionnels	%	34	22,1	20	11	22	19		
Pourcentage d'accidents professionnels aux conséquences graves	%	0	0	0	0	0	0	403-9	
Taux fréquence d'accidents professionnels	/ 1'000 ETP	34	22,1	20	22	50	39		
Accidents non professionnels	Nb	215	153	153	167	175	170		

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Santé et sécurité au travail									
Pourcentage d'accidents non professionnels	%	207	147	153,3	89	78	81		
Taux d'accidents non professionnels	/ 1'000 ETP	207	144	153,3	172	178	167		
Taux d'absence total	%	7,79	5,52	4,41	7,49	7,4	6,8		
Taux d'absence pour cause de maladie	%	5,89	4,56	3,6	6,29	6,18	5,2		
Taux d'absence pour cause d'accident	%	1,9	0,96	0,81	1,2	1,22	1,6		
Nombre de décès accidentels	Nb	0	0	0	0	0	0	403-9	
Maladies professionnelles								403-10	5.21. Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail ; 5.2.3. Services de santé au travail
Nombre de cas de maladies professionnelles enregistrables	Nb	0	0	-	-	-	0	403-10	
Nombre de jours indemnisé en raison d'accidents professionnels et non professionnels	Nb	6'243	1'286	-	-	-	6'405		
Nombre de jours perdus en raison d'accidents du travail, de décès ou de problèmes de santé	Nb	-	-	-	-	-	0		
Programmes de surveillance de l'exposition directe des employés à des niveaux excessifs de bruit d'avion sur le lieu de travail.								G4-DMA	5.21. Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail
Activités/programmes qui contrôlent l'exposition directe des employés aux polluants atmosphériques et/ou à d'autres substances dangereuses, et mesures visant à atténuer l'exposition des travailleurs à ces polluants/substances.								G4-DMA	5.21. Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Emploi									
Nombre total des membres du personnel	Nb	1'136	1'105	1'059	1'032	1'050	1'079	401-1-b	
Milliers d'heures travaillées - Ensemble des membres du personnel	Nb	1'640	1'224	1'081	1'409	1'518	1'554		
Nombre de femmes	Nb	333	331	313	299	303	310		
Nombre d'hommes	Nb	803	774	746	733	747	769		
pourcentage de femmes	%	29,1	30	29,6	29	28,9	28,7	405-1-b	
pourcentage d'hommes	%	70,7	70	70,4	71	71,1	71,3	405-1-b	
par âge: moins de 30 ans	Nb	104	70	55	58	69	88		
par âge: de 30 à 50 ans	Nb	700	697	657	630	627	659		
par âge: plus de 50 ans	Nb	332	338	347	344	354	332		
Flux du personnel									
Taux de rotation	%	4,79	9,28	4,44	8,51	5,38	6,01		
par genre: hommes	%	4,49	9,77	4,21	7,84	4,73	5,80	405-1-b	
par genre: femmes	%	5,5	8,13	4,97	10,13	6,98	6,53	405-1-b	
par âge: moins de 30 ans	%	8,82	17,24	11,20	12,39	6,30	14,01	405-1-b	
par âge: de 30 à 50 ans	%	4,37	7,73	3,84	5,44	4,77	4,35	405-1-b	
par âge: plus de 50 ans	%	4,42	10,45	4,38	13,60	6,30	7,29	405-1-b	
Engagements	Nb	115	50	16	54	82	96		
Engagements hommes	Nb	83	34	11	40	55	67	G4-LA1	
Taux d'engagements hommes	%	72	68	69	74	67	70	401-1	
Engagements femmes	Nb	32	16	5	14	27	29		
Taux d'engagements femmes	%	28	32	31	26	33	30	401-1	
Total engagements CDI	Nb	88	51	20	41	61	61		
Engagements CDI	Nb	67	32	8	33	51	53		
Mutations CDD-CDI	Nb	21	19	12	8	10	8		
Promotion	Nb	69	33	38	60	45	72		
Nombre de recrutements par mobilité interne	Nb	0	0	0	0	0	40		
Répartition par secteur d'activité									
Etat Major	Nb	38	41	39	40	42	42		
Ressources humaines	Nb	17	18	17	17	18	17		
Ressources humaines	Nb	17	18	17	17	18	17		
Finances	Nb	22	24	21	21	22	23		
Technologies	Nb	62	61	63	58	62	63		
Infrastructures	Nb	195	186	176	178	181	193		
Communication	Nb	12	12	9	9	12	11		
Environnement et développement durable	Nb	16	15	11	12	14	14		
Opérations	Nb	742	717	693	667	668	683		
Commercial & développement	Nb	32	31	30	30	31	33		

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Part des femmes dans l'encadrement	%	20,8	20,0	18,9	19,7	20,4	21,4		
Effectifs Direction	Nb	7	7	7	7	7	7		
Femmes Direction	Nb	2	2	2	2	3	3		
Hommes Direction	Nb	5	5	5	5	4	4		
Effectifs cadres*	Nb	144	140	132	137	142	154		
Femmes cadres	Nb	30	28	25	27	29	33		
Hommes cadres	Nb	114	112	107	110	113	121		
Pourcentage de femmes membres du Conseil d'administration	%	15	15	15*	13,6	13,6	40,9**		
Répartition (managers) cadres/non cadres par tranche d'âge*									
Cadres									
Moins de 30 ans	Nb	2	0	0	0	0	0		
de 30 à 50 ans	Nb	62	62	67	72	73	78		
Plus de 50 ans	Nb	56	58	76	76	81	76		
Non-cadres									
Moins de 30 ans	Nb	102	70	55	58	69	88		
de 30 à 50 ans	Nb	638	635	590	558	554	581		
Plus de 50 ans	Nb	276	280	271	268	273	256		
Types de contrats de travail									
Contrat durée indéterminée (CDI)	Nb	1'068	1'065	1'041	1'008	1'009	1'013	GRI 2-7	
Contrat durée déterminée (CDD)	Nb	58	32	14	18	31	53	GRI 2-7	
Apprentis	Nb	10	8	4	4	7	12		
Auxiliaires	Nb	0	0	0	0	0	0		
Stagiaires	Nb	0	0	0	2	3	1		
Départs									
Nombre de départs	Nb	53	104	48	89	56	64		
Retraite	Nb	3	2	2	11	7	7		
Retraite anticipée	Nb	9	16	7	22	13	10		
Décès	Nb	1	0	1	0	0	0		
Démissions	Nb	15	34	20	21	18	21		
Licenciement	Nb	16	22	9	30	14	19		
Invalidité	Nb	0	4	0	0	0	0		
Fin de contrat	Nb	9	26	9	5	4	7		
Selon le genre									
Femmes	Nb	18	27	16	31	21	20		
Hommes	Nb	35	77	32	58	35	44		
Par tranche d'âge									
Moins de 30 ans	Nb	9	15	7	7	4	11		
de 30 à 50 ans	Nb	30	54	26	35	30	28		
Plus de 50 ans	Nb	14	35	15	47	22	25		

* premier semestre
** dès le 01.02.2024

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Recrutement de nouveaux employés et rotation du personnel								401-1	5.3. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.3.1. Recrutement et rotation
Avantages accordés aux salariés à temps plein et non aux employés temporaires ou à temps partiel								401-2	5.3.2. Avantages temps plein
Congé parental								401-3	5.3. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.3.3. Congé parental
Nombre total d'employés femmes ayant eu droit à un congé parental	Nb	79	53	35	60	75	71		
Le taux de reprise du travail et de rétention des employés femmes ayant pris un congé parental, par sexe	%	100	100	100	100	100	100		
Nombre total d'employés hommes ayant eu droit à un congé parental	Nb	130	78	55	110	139	147		
Le taux de reprise du travail et de rétention des employés hommes ayant pris un congé parental, par sexe	%	100	100	100	100	100	100		
Travail à distance									
% de salariés couverts par un accord de travail à distance	%	-	-	-	-	32,4	31,0		
% de salariés qui ont la possibilité du travail à distance	%	-	-	-	-	40,8	40,3		
% de salariés impliqués dans le travail à distance parmi ceux qui en ont la possibilité	%	-	-	-	-	79,4	77,0		
Travail à temps partiel									
Nombre de salariés qui choisissent de travailler à temps partiel	Nb	269	252	242	240	241	250		
Nombre de femmes qui choisissent de travailler à temps partiel	Nb	189	184	178	168	160	162		
% de salariés qui choisissent de travailler à temps partiel	%	23,7	22,8	22,9	23,3	23,0	23,2		
% de femmes qui choisissent de travailler à temps partiel	%	56,8	55,6	56,9	56,2	52,8	52,3		
Nombre total et taux d'embauche et de rotation du personnel par tranche d'âge, sexe et région	Nb	20'135	4'433	7'211	25'403	21'163	NA (06/25)	G4-LA1	
Ajouts sectoriels								G4-DMA	5.3. Politique en matière de Ressources humaines

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Santé et sécurité au travail								G4-DMA	5.2.1. Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail
Formation et éducation									
Pourcentage d'employés bénéficiant de revues de performance et d'évolution de carrière	%	-	-	-	-	87,81	85,63	404-3	
Nombre total d'employés ayant bénéficié d'une revue de performance et d'évolution de carrière	Nb	-	-	-	-	922	924	404-3	
Cadres	%	-	-	-	-	100	90,26	404-3	
Non-cadres*	%	-	-	-	-	87,81	84,86	404-3	
Nombre moyen d'heures de formations managériales par an par manager	Nb	-	-	-	-	-	15,83		
Femmes		-	-	-	-	-	13,63		
Hommes		-	-	-	-	-	16,51		
Programmes de mise à niveau des compétences des employés et programmes d'aide à la transition									
Nombre de personnes qui suivent les ateliers à la préparation à la retraite	Nb						13		
Nombre de personnes bénéficiant de bilans de compétences	Nb						5		
Diversité et égalité des chances									
Diversité des organes de gouvernance et des employés								405-1	5.3. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.5.1. Diversité dans les organes de gouvernance et des employés
Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes et des hommes								405-2	5.3. Politique en matière de Ressources humaines
Egalité salariale - écart de salaire	Nb	-	-	0,09	-	-	-	404-3	
Pourcentage de femmes									
Pourcentage de femmes sur le total du personnel	%	29,3	30,0	29,6	29,0	28,9	28,7		
Nombre de femmes avec un CDI	Nb	306	318	307	294	290	289	GRI 2-7	
Pourcentage de femmes avec un CDI	%	91,9	96,1	98,1	98,3	95,7	93,2	405-1-b	
Nombre de femmes en tant que cadres	Nb	33	31	28	30	33	33		
Pourcentage de femmes en tant que cadres	%	9,9	9,4	8,9	10,0	10,9	10,6	405-1-a	
Pourcentage de femmes, membres de la Direction générale élargie	%	40,0	40,0	40,0	50,0	60,0	60,0	405-1-a	

Catégorie et indicateur	Unité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	GRI	Section du rapport
Pourcentage CDI par tranche d'âge									
Pourcentage de moins de 30 ans avec un CDI	%	-	-	-	-	-	4,54	GRI 2-7	
Pourcentage de 30 à 50 ans avec un CDI	%	-	-	-	-	-	63,18	GRI 2-7	
Pourcentage de plus de 50 ans avec un CDI	%	-	-	-	-	-	32,28	GRI 2-7	
Pourcentage de femmes sur les nouvelles embauches									
Nouvelles embauches	Nb	115	50	16	54	82	96		
Nombre de femmes total nouvellement embauchées	Nb	32	16	5	14	27	29		
Nombre de femmes cadres nouvellement embauchées	Nb	11	6	1	3	4	0		
Nouvelles femmes embauchées	%	27,8	32,0	31,3	25,9	32,9	30,2		
Embauches de femmes cadres	%	9,6	12,0	6,3	5,6	4,9	0,0		
Répartition des effectifs par genre et par âge									
Femmes									
Moins de 30 ans	Nb	29	20	12	6	9	19		
de 30 à 50 ans	Nb	202	208	194	192	188	193		
Plus de 50 ans	Nb	102	103	107	101	106	98		
Hommes									
Moins de 30 ans	Nb	75	50	43	52	60	69		
de 30 à 50 ans	Nb	498	489	463	438	439	466		
Plus de 50 ans	Nb	230	235	240	243	248	234		
Liberté syndicale et négociation collective									
Opérations et fournisseurs pour lesquels le droit de liberté syndicale et de négociation collective peut être en péril								407-1	3.4.1. Liberté syndicale et négociation

07

**Rapport d'assurance
limitée relative à
certains indicateurs
de durabilité pour
l'exercice clos le
31 décembre 2024**



**Aéroport International de Genève
Le Grand-Saconnex**

**Rapport d'audit indépendant avec assurance limitée
sur certains indicateurs ESG sélectionnés
pour 2023 et 2024 concernant l'environnement et
pour 2024 concernant le social et la gouvernance**

Forvis Mazars SA
LINK Geneva
Chemin de Blandonnet 10
CH-1214 Vernier
Tel +41 22 708 10 80
forvismazars.com/ch



Rapport d'audit indépendant avec assurance limitée sur certains indicateurs ESG du rapport de durabilité au Conseil d'administration de l'Aéroport International de Genève, Le Grand-Saconnex

Nous avons été mandatés par votre organisation pour fournir une assurance limitée sur certains indicateurs ESG (Environnement, Social, Gouvernance) du rapport de durabilité de l'Aéroport International de Genève, sélectionnés pour l'année 2023 et 2024 concernant l'environnement et pour l'année 2024 concernant le social et la gouvernance. Notre mission d'assurance se limite sur les indicateurs présentés en annexe.

Responsabilités du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration de l'Aéroport International de Genève (« AIG ») est responsable de la préparation et de la présentation de son rapport de durabilité. Cette responsabilité inclut la présentation du modèle d'affaires et des activités, l'identification des principaux enjeux non financiers, la définition des objectifs, la mise en place de mesures internes et le calcul des indicateurs sur lesquels repose l'information rapportée. Ces indicateurs ont été préparés conformément aux procédures internes de AIG et, pour certaines informations spécifiques listées en annexe, en référence au GRI (Global Reporting Initiative), tout en respectant les dispositions de l'article 964b (para. 1 et para. 2) du Code des Obligations.

Notre responsabilité

Notre objectif est d'effectuer une mission d'assurance limitée afin d'exprimer une conclusion basée sur les travaux effectués. Nous avons réalisé notre mission d'assurance conformément aux standards ISAE 3000 (Révisé) - Norme internationale relative aux missions d'assurance autres que les audits ou examens d'informations financières historiques – émise par l'*International Auditing and Assurance Standards Board*.

Cette norme requiert que nous examinons les processus et systèmes utilisés pour calculer les indicateurs sur lesquels nous fournissons une assurance limitée. Cette norme exige également que nous nous conformions aux exigences d'indépendance et d'éthique, et que nous planifions et effectuons notre mission d'assurance pour obtenir des éléments probants suffisants et appropriés sur lesquels fonder notre conclusion d'assurance limitée. Toutefois, cela n'inclut pas de tests détaillés des données sources des systèmes IT ou d'efficacité opérationnelle des processus et des contrôles internes. L'assurance obtenue est donc limitée et nettement moins étendue qu'une mission d'assurance raisonnable.

Notre rapport sert uniquement à répondre aux objectifs exposés ci-dessus et à vous informer. Il ne saurait être utilisé dans aucun autre but ni par aucune autre partie. Il se réfère uniquement aux travaux effectués désignés ci-dessous et non à de quelconques autres informations extra-financières de AIG pris dans leur ensemble.

Forvis Mazars SA
LINK Geneva
Chemin de Blandonnet 10
CH-1214 Vernier
Tel +41 22 708 10 80
forvismazars.com/ch



Déclaration d'indépendance et de compétence

Dans le cadre de notre mission, nous avons respecté les exigences applicables du Code de Déontologie pour les Experts-Comptables émis par le Conseil des Normes Internationales d'Ethique pour les Comptables. Ces exigences nous interdisent notamment de prendre des positions financières, commerciales, de gouvernance et de propriété qui pourraient affecter, ou être perçues comme affectant, notre indépendance et impartialité, ainsi que de toute implication dans la préparation du rapport de durabilité. Nous avons confirmé à AIG que nous avons maintenu notre indépendance et objectivité tout au long de notre mission et en particulier qu'aucun événement ou service interdit n'a été fourni pouvant compromettre notre indépendance et objectivité.

Par ailleurs, nous appliquons la Norme Internationale de Gestion de la Qualité (ISQM) 1 qui nous demande de concevoir, mettre en œuvre et exploiter un système de gestion de la qualité incluant des politiques et procédures relatives au respect des exigences éthiques, des normes professionnelles ainsi que des exigences légales et réglementaires applicables.

Résumé des travaux effectués

Nos procédures d'assurance limitée incluent :

- La compréhension du modèle d'affaires et des activités de AIG.
- Les entretiens avec la Direction et des personnes ayant la responsabilité opérationnelle de la performance en matière de durabilité pour apprécier le processus d'identification des enjeux prioritaires, la détermination des objectifs et l'établissement des mesures internes.
- La visite sur site pour évaluer directement les pratiques opérationnelles, examiner les processus de collecte et de validation des données pertinentes et analyser les fichiers de calculs liés aux indicateurs ESG.
- Les testings sur les indicateurs chiffrés, sélectionnés en utilisant des techniques d'échantillonnage, afin de vérifier l'application correcte (i) des procédures définies par AIG ou (ii) des parties du contenu du Standard GRI pour certaines informations, dans l'optique de concilier ces données avec les documents justificatifs : voir annexe.
- L'évaluation de la conformité des informations requises par l'article 964b (para. 1 et para. 2) du Code des Obligations au sein du présent rapport.
- La mise en œuvre des procédures analytiques pour vérifier la consolidation correcte des données auditées et la cohérence de tout changement dans ces données.

Nous n'avons effectué aucun travail sur des données autres que celles décrites dans le paragraphe ci-dessus et en annexe. Nous estimons que les éléments que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour constituer une base pour nos conclusions en matière d'assurance.

Limites inhérentes

Le processus qu'une organisation adopte pour définir, collecter et rapporter des données sur sa performance non financière n'est pas soumis aux processus formels du reporting financier. Par conséquent, ces données peuvent être sujettes à des variations dans les définitions, les méthodes de collecte et de reporting, en l'absence d'une norme cohérente et universellement acceptée. Cela peut entraîner des différences dans la comparabilité des informations entre les organisations et d'une année à l'autre au sein d'une même organisation, à mesure que les méthodologies évoluent.

Forvis Mazars SA, LINK Geneva, Chemin de Blandonnet 10, CH-1214 Vernier
Tel +41 22 708 10 80, forvismazars.com/ch

Pour structurer ce processus, l'AIG prépare son rapport de durabilité en s'appuyant sur ses procédures internes, ainsi que sur des indicateurs sélectionnés du GRI, ou certaines parties de leur contenu, tout en respectant les dispositions de l'article 964b (para. 1 et para. 2) du Code des Obligations.

Conclusion

Sur la base des procédures que nous avons effectuées, nous n'avons relevé aucun élément nous permettant de conclure que les indicateurs ESG sélectionnés, tels que présentés en annexe de ce rapport (incluant les indicateurs environnementaux de 2023 et 2024, ainsi que les indicateurs sociaux et de gouvernance de 2024), n'auraient pas été préparés et divulgués, dans tous leurs aspects significatifs, conformément aux procédures internes de l'AIG et, pour certaines informations spécifiques, en référence au GRI (Global Reporting Initiative), tout en respectant les dispositions de l'article 964b (para. 1 et para. 2) du Code des Obligations.

FORVIS MAZARS SA



Franck Paucod
Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)



Clément Caussat
Expert-réviseur agréé

Genève, le 28.02.2025

Annexe

- Liste des indicateurs audités du rapport de durabilité de AIG



Annexe : Liste des indicateurs audités du rapport de durabilité de AIG

Environnement - Emissions de CO2	Année
Emissions directes de GES (Scope 1)	
Boilers, light oil	2023
Heating, gas	2023
Diesel use for vehicles	
Emissions indirectes de GES liées à l'énergie (Scope 2)	
Purchased electricity for GA, SIG - national Grid emission value	2023
Autres émissions indirectes de GES liées au secteur de l'aviation (Scope 3)	
Diesel use for non GVA airside vehicles	2023
Landside access by vehicles, including parking	2023
APU	2023
LTO cycle	2023

Environnement - Autres données	Année
Nuisances sonores (bruits Classe IV)	2024
Nuisances sonores (bruits Classe V)	2024
Nombre de personnes qui résident dans la zone affectée par le bruit courbe enveloppante VLI DSII	2023
Plaintes riverains (bruit)	2024
Moyenne annuelle Dioxyde d'azote (NO2)	2023
Personnels aéroport subventionnés par Genève Aéroport	2024
Utilisateurs des navettes personnel aéroportuaire	2024
Volume produit de dégivrage de type I	2023
Nombre total annuel de collisions avec des animaux sauvages pour 10 000 mouvements d'aéronefs	2024

Environnement - Autres données GRI	Année	Indicateur GRI associé
Consommation d'eau potable	2024	GRI 305-4
Volume total de déchets incinérables	2023	GRI 303-3-a
Mouvements (22h00-22h59)	2024	G4-A02

RH - Autres données	Année
Salaires moyen	2024
Salaires médian	2024
Total engagements CDI	2024
Femmes Direction	2024
Nombre d'hommes cadre/manager	2024
Pourcentage de femmes membres du Conseil d'administration	2024
Répartition (managers) cadres/non cadres par tranche d'âge* (de 30 à 50 ans)	2024
Nombre de licenciement	2024
Nouvelles embauches	2024
Nombre moyen d'heures de formations managériales par an par manager	2024
Nombre d'accidents professionnels et non professionnels	2024

RH - Données GRI	Année	Indicateur GRI associé
Nombre total d'employés	2024	GRI 401-1-b
Pourcentage de femmes	2024	GRI 401-1-b
Taux de rotation	2024	GRI 401-1-b
Taux de rotation: femmes	2024	GRI 401-1-b
Taux d'engagements hommes	2024	GRI 401-1-b
Types de contrats de travail :Contrat durée indéterminée (CDI)	2024	GRI 2-7
Pourcentage de femmes avec un CDI	2024	405-1-b
Pourcentage de femmes en tant que cadre/manager	2024	405-1-a
Entretien individuel annuel: cadres	2024	404-3
Entretien individuel annuel: non cadres	2024	404-3
Nombre de cas de maladies professionnelles enregistrables	2024	GRI 403-10

Economie - Autres données	Année
Résultat net	2024
Dépenses en faveur de la mobilité durable	2024

Economie - Données GRI	Année	Indicateur GRI associé
Nombre total de passagers (millions)	2024	G4-A01
Total mouvements trafic global	2024	G4-A01
Chiffre d'affaires	2024	201-1
Nombre de passagers arrivant	2024	AOSS AO1
Nombre de passagers partant	2024	AOSS AO1
Valeur économique directe distribuée	2024	201-1

Forvis Mazars SA, LINK Geneva, Chemin de Blandonnet 10, CH-1214 Vernier
Tel +41 22 708 10 80, forvismazars.com/ch

08

Glossaire



ACI	Airports Council International
AMS	Gestion des aires de trafic (Apron Management Service)
ARCS	Aviation Research Center Switzerland
ASQ	Airport Service Quality
ATM	Air Traffic Management
BLC	Baggage Logistics Center
CA	Conseil d'Administration
COV	Émissions de Composés Organiques Volatils
CVC	Chauffage, Ventilation et Climatisation
DGNB	Label de construction durable (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen)
DSLIA	Département de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies Aéroportuaires
EASA	European Aviation Safety Agency
EBITDA	Résultat d'exploitation avant provisions et amortissements (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation)
EEC	Programme d'Exemplarité Energie et Climat
ESG	Environnementaux Sociaux et de Gouvernance
GA / GVA	Genève Aéroport
GA / BA	General Aviation / Business Aviation
GES	Gaz à Effets de Serre
GIEC	Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat
GSE	Ground Support Equipment
IATA	International Air Transport Association
KPI	Indicateur Clé de Performance
MRO	Maintenance and Repair Organisation
Neutralité carbone	État dans lequel les émissions de GES rejetées dans l'atmosphère ont été réduites ou évitées et où les émissions restantes sont compensées par des crédits carbone. Pour atteindre la neutralité carbone, les crédits carbone provenant de projets qui réduisent, évitent ou captent temporairement les GES sont acceptés.
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
ODD	Objectifs de Développement Durable des Nations Unies
OFAC	Office Fédéral de l'Aviation Civile
OFROU	Office Fédéral des Routes
OFS	Office Fédéral des Statistiques
PAP	Procédure d'Approbation des Plans
Pax	Passagers
PCC	Plan Climat Cantonal
PDCn	Plan Directeur Cantonal
PIB	Produit Intérieur Brut
PMR	Personne à Mobilité Réduite
POC	Proof of Concept
PSIA	Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique
RSE	Responsabilité Sociale de l'Entreprise
SAF	Sustainable Aviation Fuel
SI	Système d'Information
SIG	Service Industriel Genevois
Transition énergétique	La transition énergétique remplace les combustibles fossiles par des sources d'énergie à faible teneur en carbone
UE	Union Européenne
VLS	Vélo en Libre-Service
VTC	Voiture de Transport avec Chauffeur
« zéro émission nette »	Conformément à la norme « Corporate Net Zero Standard » de la SBTi, cela signifie qu'il faut réduire les émissions à un rythme conforme aux dernières avancées scientifiques en matière de climat et compenser les émissions résiduelles restantes par des crédits d'élimination du carbone (par opposition aux crédits de réduction du carbone)



Conception : Genève Aéroport

Montage, Graphisme : Thomas Sanches/FlavoredMind

Crédits photo : @GenèveAéroport @Marc ninghetto, @DanLohmar/Unsplash, @PrathanChorruangsak
© Magali Girardin

Couverture : Andrik Langfield sur Unsplash

Impression :

Papier :