



*Projet de loi du Conseil d'Etat*

*Date de dépôt : 22 avril 2026*

## **Projet de loi** **approuvant le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2025**

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 les articles 5, alinéa 7, 5A, alinéa 2, 18 et 38, alinéa 2, de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993;  
vu le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2025;  
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève (AIG) du 10 mars 2026,  
décrète ce qui suit :

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

Le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2025 est approuvé.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

Le présent projet de loi vise à approuver le rapport de gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'année 2025.

### **1. Introduction**

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

Il opère notamment conformément :

- à la concession fédérale d'exploitation du 31 mai 2001 pour l'exploitation de l'Aéroport international de Genève;
- à la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique concernant l'aéroport (PSIA) adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018;
- à la convention d'objectifs conclue le 21 juillet 2024 entre la République et canton de Genève et l'AIG pour la période 2024-2029, entrée en force définitive après le rejet le 10 juin 2025, par la chambre administrative de la Cour de justice, du recours formé en septembre 2024 par 2 associations et un propriétaire riverain de l'aéroport;
- la stratégie adoptée par le conseil d'administration de l'AIG le 30 avril 2024 (cf. RD 1615), dont le Grand Conseil a pris acte dans sa séance du 2 mars 2025.

Concernant l'exercice 2025, l'AIG a opté pour un rapport unique, qui intègre le rapport annuel de gestion rendant compte de ses activités opérationnelles, ainsi que le rapport financier requis en application de l'article 38, alinéa 2 LAIG. Ce rapport inclut aussi le rapport sur les questions non financières (rapport de durabilité) exigé en application des articles 964 et suivants du code des obligations, ainsi que le rapport d'activités du conseil d'administration (cf. annexe 1).

Dans le même esprit et par économie de moyens, le présent projet de loi comprend également les rapports du Conseil d'Etat rendant compte de la mise en œuvre de la convention d'objectifs, ainsi que de la stratégie de l'AIG susmentionnées, exigés conformément aux articles 5, alinéa 7, et 18 LAIG (cf. annexes 2 et 3).

## 2. Contexte et faits marquants

En 2025, l'AIG a accueilli 17 848 370 passagers, soit 0,3% de plus qu'en 2024 (17 796 328 passagers). Cette fréquentation reste légèrement en deçà (-0,4%) de l'année record de 2019 (année avant pandémie). Pour rappel, l'AIG avait alors accueilli 17 926 625 passagers.

Avec 177 288 mouvements (décollages et atterrissages), le total du trafic (lignes, charters, aviation commerciale et non commerciale) s'inscrit en baisse de 1% par rapport à 2024 et de 4,7% par rapport à 2019 (186 043 mouvements). Ceci s'explique par l'utilisation d'avions plus grands, un meilleur taux de remplissage et une politique financière de l'AIG visant à optimiser le taux d'occupation des avions. Il en résulte une moyenne de 133 passagers par mouvement, contre 124 en 2019 et 130 en 2024, pour un taux de remplissage moyen de 76,5%.

Fait marquant de l'année : après la phase test de 2024, l'entrée en vigueur formelle du système de quotas bruit prévoyant des redevances dissuasives pour les décollages planifiés avant 22 h mais retardés au-delà de cet horaire, a entraîné une nouvelle réduction de ces décollages (-4,6%). Par ailleurs, le taux de mouvements opérés par des avions de classe 5 (à savoir les avions les plus récents et les moins bruyants), ont représenté 34% du total des mouvements.

En 2025, l'AIG a enregistré un bénéfice de 52,9 millions de francs après rétrocession à l'Etat et a poursuivi activement sa stratégie de désendettement. La dette nette est passée de 482 millions de francs à fin 2024 à 444,5 millions de francs à fin 2025.

Plus largement, il est relevé que les activités aéronautiques de l'AIG bénéficient aux quelque 200 entreprises opérant sur la plateforme aéroportuaire, à la Genève internationale ainsi qu'aux acteurs économiques de la région en lien avec le transport aérien, le commerce international, le tourisme et les activités de congrès. A titre d'exemple, l'on mentionnera qu'en 2025 l'AIG a travaillé avec un réseau de plus de 1 836 fournisseurs et que ses achats ont représenté un montant de plus de 165 millions de francs. Hors procédures de gré à gré, le pourcentage d'adjudicataires suisses a représenté 97% des appels d'offres.

## 3. Chiffres clés

Les chiffres clés de l'année 2025 pour l'AIG, sont les suivants :

- 539 millions de francs de chiffre d'affaires (533,7 millions de francs en 2024);
- 52,9 millions de francs de bénéfice net (55,2 millions de francs en 2024);

- 110 millions de francs d'investissements réalisés (93 millions de francs en 2024);
- 444,5 millions de francs de dette nette (482 millions de francs en 2024);
- 147 destinations desservies (146 en 2024);
- 17,848 millions de passagers (17,796 millions en 2024);
- 96 407 tonnes de fret (92 615 tonnes en 2024);
- 1 020,2 employées et employés équivalent temps plein (ETP) (1 006,1 fin 2024);
- 4 658 accueils protocolaires (4 021 en 2024).

#### **4. Activités aéronautiques**

En 2025, comme mentionné ci-dessus aux points 2 et 3, l'AIG a accueilli 17,848 millions de passagers, opéré 177 288 mouvements et relié 147 destinations.

Au niveau des lignes intercontinentales, une liaison supplémentaire s'est ajoutée avec Shanghai, opérée depuis le 16 juin 2025 par China Eastern avec un avion de dernière génération, l'A350-900, entraînant des effets très positifs en matière de trafic passagers et de fret. Parmi les liaisons d'une durée supérieure à 4 heures, s'est ajoutée la relation avec Tbilissi en Géorgie, opérée par easyJet.

La part de trafic passagers de et vers une destination extra-européenne en vol direct s'inscrit en hausse sensible à 14,3% (contre 13% en 2024).

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

#### *Aviation d'affaires*

L'aviation d'affaires conserve un rôle important en raison de son poids économique et des services qu'elle offre pour répondre aux besoins et aux attentes de sa clientèle. Cette activité soutient directement le rôle de *hub* diplomatique, économique et institutionnel de Genève, et irrigue un écosystème local à forte valeur ajoutée (emplois qualifiés, maintenance, services premium). Au-delà de son impact économique, notamment un millier d'emplois directs, l'aviation d'affaires joue un rôle déterminant dans les décisions de localisation de nombreux sièges internationaux, organisations multilatérales et groupes multinationaux.

En 2025, l'aviation d'affaires a représenté 23% des mouvements totaux d'avions, soit 40 773 mouvements, en grande stabilité par rapport à 2024 (40 398). Pour rappel, cette activité est plafonnée à 45 000 mouvements par an.

### *Fret*

L'année 2025 met en évidence le haut niveau du fret aérien, deuxième résultat historique. Malgré les grandes incertitudes économiques et commerciales, le tonnage annuel du fret traité à l'AIG s'est élevé à 94 337 tonnes en 2025, contre 90 696 tonnes en 2024 (+4%). En additionnant le fret postal, ce sont 96 047 tonnes qui ont été traitées à Genève en 2025.

## **5. Porte d'entrée de la Genève internationale**

2025 a été une année très intense pour le service du protocole de l'AIG, qui a réalisé 4 658 accueils protocolaires (contre 4 021 en 2024), dont 61 accueils de chefs d'Etat, 33 de premiers ministres et 162 de ministres des affaires étrangères.

Les rendez-vous qui ont engendré le plus d'accueils protocolaires ont été les réunions en mai, juin et juillet de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), de l'Organisation internationale du travail (OIT), du Sommet des présidentes de parlement et de la 6<sup>e</sup> Conférence mondiale des présidents de parlement de l'Union interparlementaire (UIP). Autre période intense d'accueils, le mois d'octobre, avec des réunions de haut niveau liées à l'Agence des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), à l'Organisation météorologique mondiale (OMM), à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et à l'assemblée générale de l'UIP.

## **6. Finances**

Sur le plan financier, l'AIG réalise en 2025, un bénéfice net de 52,9 millions de francs. En 2024, le résultat net après rétrocession était de 55,2 millions de francs. Ce résultat est satisfaisant dans un contexte de croissance de trafic très modérée, d'évolution maîtrisée et encadrée des charges d'exploitation, ainsi que de hausse des investissements.

Les revenus progressent de 1% par rapport à 2024 pour atteindre 539 millions de francs. Pour mémoire, les revenus d'avant la crise du COVID-19, en 2019, totalisaient 493,9 millions de francs. En 2025, la part des revenus aéronautiques représente 65,2% des revenus, en hausse de 2,2% par rapport à 2024. La part des revenus non aéronautiques (commerces, parkings, loyers, etc.), en baisse de 1,1%, s'inscrit à 34,8% du total des recettes.

Grâce à l'évolution maîtrisée et encadrée des charges d'exploitation susmentionnée, l'AIG maintient sa profitabilité à un niveau élevé. La marge sur résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et amortissements (EBITDA) s'établit au-dessus de 39% : +39,2% en 2025, contre +39,6% en 2024.

Les investissements s'élèvent à 110 millions de francs en 2025, un niveau en progression par rapport à 2024, et ce malgré le retard du démarrage du projet d'adaptation du terminal (CAP 2030).

Grâce aux bénéfices enregistrés ces 4 dernières années, l'AIG poursuit rigoureusement son processus de désendettement. La dette nette est passée de 773 millions de francs en 2021 à 444,5 millions de francs à fin 2025. Avec un ratio d'endettement (dette nette/EBITDA) de 2,1% à fin 2025, l'AIG est parfaitement aligné sur le cap fixé. Le ratio d'endettement cible de 2% devrait être atteint au plus tard en 2028, permettant ainsi à l'entreprise de déployer sereinement son plan d'investissement pour adapter les infrastructures à l'horizon 2040.

## **7. Ressources humaines**

Au 31 décembre 2025, hors apprenties ou apprentis et stagiaires, l'AIG compte 1 081 collaboratrices et collaborateurs, représentant 1 020,2 ETP. Il comptait 1 006,1 ETP au 31 décembre 2024.

## **8. Responsabilité sociale et environnementale**

Les 3 piliers du développement durable (responsabilité sociale, environnementale et économique) ont continué à soutenir les décisions et actions de l'AIG. Celui-ci poursuit ses objectifs stratégiques dans le cadre de la concession fédérale dont il bénéficie, du PSIA et de la convention d'objectifs mentionnés ci-dessus au point 1.

### *Empreinte sonore*

En matière de bruit, l’empreinte sonore 2025 de l’AIG n’est pas encore connue. En 2024, l’impact sonore diurne et celui de la première heure de la nuit sont comparables à ceux de 2023 et inférieurs à ceux de 2019, confirmant la tendance décroissante observée depuis 2019. En 2024, les immissions sonores liées au trafic nocturne après 23 h diminuent par rapport à 2023 et 2022, mais restent supérieures à celles de 2019.

En matière de courbe enveloppante, l’impact sonore associé au trafic aérien de l’année 2024, est inférieur à celui de l’année précédente malgré un trafic en hausse (+4%). Cette amélioration est particulièrement significative pour les périodes nocturnes, notamment grâce à la diminution des décollages après 22 h.

### *Quotas bruit*

L’impact du système de quotas bruit mentionné supra au point 2 (officiellement entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025) est très important. En 2024, l’AIG avait déjà enregistré une baisse de 36,2% des décollages après 22 h, les compagnies aériennes ayant anticipé l’entrée en vigueur de ce système. En 2025, l’AIG a relevé une réduction supplémentaire de 24,6% de ces décollages. En deux ans, le nombre de décollages nocturnes a ainsi été réduit de plus de 50% (880 en 2025, contre 1828 en 2023).

### *Mouvements nocturnes*

En 2025, le nombre de mouvements entre 22 h et 6 h du matin, toutes catégories confondues (y compris les vols sanitaires), s’élève à 9 514, soit une baisse des mouvements de 3,7%. Dans le détail, ces 9 514 mouvements se découpent entre 880 décollages et 8 634 atterrissages. La proportion des mouvements nocturnes par rapport à l’ensemble des mouvements continue de diminuer : 5,4% en 2025 contre 5,5% en 2024.

### *Flotte récente*

Depuis plusieurs années et par des mesures financières incitatives, l’AIG encourage les compagnies aériennes à privilégier l’utilisation d’avions de classe 5, moins bruyants et moins gourmands en kérosène. Ainsi, comme mentionné ci-dessus au point 2, le taux de mouvements opérés par des avions classe 5 passe de 31,9% en 2024, à 34% en 2025.

### *Programme d'insonorisation*

Conscient de son implantation urbaine, l'AIG conduit depuis de nombreuses années un programme d'insonorisation des bâtiments proches de l'aéroport. En 2025, 87 bâtiments ont été traités (contre 84 en 2024), dont 56 insonorisés dans le canton (48 en 2024) représentant 157 logements (112 en 2024) pour un peu plus de 4,8 millions de francs (2,3 millions en 2024).

Au cours de l'année, l'ensemble du processus du programme d'insonorisation a par ailleurs été entièrement révisé, afin d'en accélérer la mise en œuvre. Une nouvelle feuille de route, intégrant une externalisation partielle, a ainsi été déployée pour soutenir cette accélération. A noter que le « fonds environnement » destiné à financer le programme d'insonorisation a été doté de 7,2 millions de francs en 2025 (contre 7,4 millions de francs en 2024).

### *Création d'un nouveau « fonds riverains »*

Conformément aux discussions tarifaires menées en 2024 avec les compagnies aériennes, la taxe passagers a été ajustée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Une nouvelle redevance de 60 centimes par passager a en outre été introduite afin de couvrir les coûts liés aux mesures d'indemnisation des riverains. Les montants collectés visent à couvrir les indemnités que l'AIG serait appelé à payer à des riverains en raison de nuisances d'aéronefs affectant la valeur de leur propriété du fait de l'exploitation de l'aéroport. En 2025, 6 millions de francs ont ainsi été nouvellement facturés et versés dans le « fonds riverains » créé à cet effet.

### *Décarbonation*

En 2025, l'AIG poursuit son programme ambitieux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sur son périmètre (scopes 1 et 2). Grâce à une meilleure gestion de l'énergie, à une consommation en baisse (bien que les besoins soient en croissance depuis la mise en service de l'Aile Est) et du nouveau système de tri des bagages, l'aéroport accélère sa décarbonation. L'AIG constate une réduction massive de la consommation de chauffage d'origine fossile, avec une baisse de 52% par rapport à 2019. Cette tendance s'est fortement accélérée en 2025, avec une diminution de 32% par rapport à 2024, contre 12% entre 2024 et 2023.

### *Notations*

En 2025, 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. L'aéroport a obtenu une note de 59/100 et un badge « Entreprise engagée » pour sa performance RSE (responsabilité sociétale des entreprises). L'AIG dispose également d'un label « Nature et Economie » renouvelé en avril 2024, grâce au constat du maintien des qualités naturelles des aménagements extérieurs du site. Enfin, l'AIG est certifié depuis 2024 *Airport Carbon Accreditation* (ACA) 4+ délivré par l'*Airports Council International* (ACI). 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).

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

### *Annexes :*

- 1) *Rapport de gestion 2025 de l'AIG*
- 2) *Rapport sur l'état d'avancement de la convention d'objectifs conclue entre la République et canton de Genève et l'Aéroport international de Genève (AIG) pour la période 2024-2029 (article 5, alinéa 7 LAIG)*
- 3) *Rapport sur l'état d'avancement de la stratégie et du plan d'affaires à moyen et long termes de l'AIG (article 18 LAIG)*

RAPPORT  
ANNUEL

2025



GENÈVE  
AÉROPORT



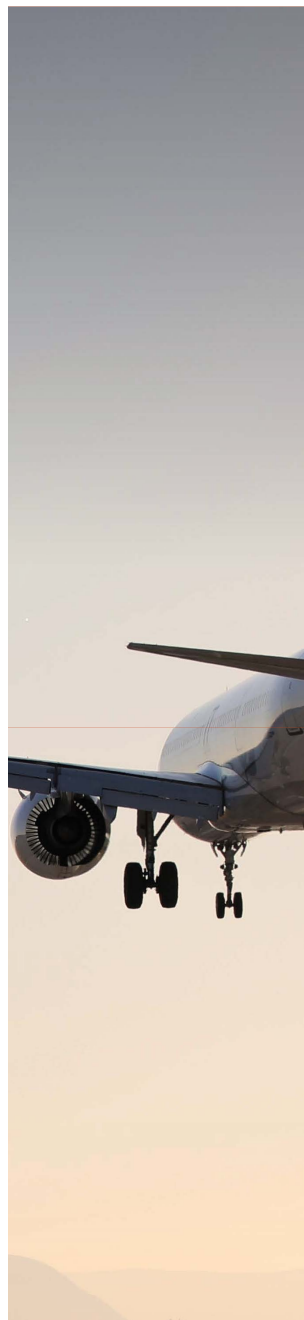
# GENÈVE

A É R O P O R T

# Sommaire

<b>Editorial du Président</b>	<b>p 4</b>	<b>Rapport de durabilité</b>	<b>p 68</b>
<b>Editorial du Directeur général</b>	<b>p 6</b>	<b>Notre stratégie</b>	<b>p 69</b>
<b>Les chiffres clés</b>	<b>p 8</b>	<b>1. Périmètre et méthodologie</b>	<b>p 72</b>
<b>Activités aéroportuaires et commerciales</b>	<b>p 12</b>	1.1. Éléments de méthodologie de indicateurs publiés	
<b>Investissements et projets</b>	<b>p 26</b>	1.2. Référentiels externes	
<b>Résultats financiers</b>	<b>p 30</b>	1.3. Notations et indices ESG	
<b>Rapport financier</b>	<b>p 34</b>	<b>2. La durabilité au coeur de la stratégie</b>	<b>p 74</b>
<b>Compte de résultat</b>	<b>p 35</b>	2.1. Vision stratégique pour des impacts positifs à long terme	
<b>État du résultat global</b>	<b>p 36</b>	2.2. Engagement de la direction dans la durabilité	
<b>Bilan</b>	<b>p 37</b>	2.3. Modelé d'affaires et chaîne de valeur	
<b>Variation des capitaux propres</b>	<b>p 38</b>	2.4. Engagements à long terme et outils de mesure des progrès	
<b>Tableaux des flux de trésorerie</b>	<b>p 39</b>	2.5. Contribution aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies	
<b>Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2025</b>	<b>p 40</b>	2.6. Dialogue ouvert avec les parties prenantes	
1. Principes généraux		2.7. Analyse de double matérialité	
2. Secteurs opérationnels		2.8. Objectifs, initiatives et indicateurs	
3. Produits		2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité	
4. Autres charges du personnel		2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	
5. Engagements de prévoyance et autres avantages à long terme		2.11. Partenariats externes globaux et locaux pour progresser collectivement	
6. Honoraires, prestations de services et sous-traitance		2.12. Mesure de l'impact des efforts en matière de durabilité	
7. Énergie, entretien et loyers		<b>3. Une conduite responsable des affaires basée sur la confiance</b>	<b>p 104</b>
8. Autres dépenses de fonctionnement		3.1. Pratique éthique des affaires	
9. Fonds indemnités riverains		3.2. Protection et confidentialité des données	
10. Fonds environnement		3.3. Respect des droits humains	
11. Charges financières et produits financiers		3.4. Relations durables avec les fournisseurs	
12. Immobilisations corporelles		3.5. Qualité de service auprès des passagers	
13. Immobilisations incorporelles		3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse	
14. Placements à court et long termes		3.7. Numérique durable	
15. Stocks		<b>4. Des actions pour réduire l'empreinte environnementale</b>	<b>p 110</b>
16. Comptes de régularisation actifs et créances diverses		4.1. Gestion de la décarbonation	
17. Débiteurs clients		4.2. Contrôle et amélioration de la qualité de l'air	
18. Disponibilités		4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables	
19. Emprunts et autres dettes non courants et courants			
20. Provisions			
21. Actifs et passifs financiers et gestion des risques			
22. Comptes de régularisation passifs			
23. Relations avec les parties liées			
24. Gestion du capital			
25. Engagements conditionnels et engagements hors bilan			
26. Rétrocession due à l'Etat			
27. Événements postérieurs à la date de clôture			
<b>Rapport de l'organe de révision</b>	<b>p 62</b>		

4.4.	Mobilité durable	
4.5.	Réduction et gestion des déchets	
4.6.	Gestion et protection de l'eau	
4.7.	Gestion circulaire des ressources	
4.8.	Préservation de la biodiversité	
<b>5.</b>	<b>Une entreprise engagée pour ses parties prenantes</b>	<b>p 118</b>
5.1.	Limitation des nuisances liées au bruit	
5.2.	Santé et sécurité au travail	
5.3.	Politique en matière de ressources humaines	
5.4.	Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise	
5.5.	Diversité et équité dans les opportunités	
<b>6.</b>	<b>Indicateurs et tableau de concordance</b>	<b>p 126</b>
6.1.	Index lié au rapport sur les questions non financières (article 964b CO)	
6.2.	Index des recommandations de la Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)	
6.3.	Rapport relatif à l'Ordonnance fédérale sur le devoir de diligence et la transparence (ODDT) concernant les minéraux et métaux provenant de zones de conflit et le travail des enfants	
6.4.	Index du contenu de la norme Global Reporting Initiative (GRI) et de son complément pour les aéroports Airport Operators Sector Supplement (AOSS)	
<b>7.</b>	<b>Rapport d'assurance limitée indépendant sur certains indicateurs ESG du rapport de durabilité de l'exercice clos le 31/12/2025</b>	<b>p 157</b>
<b>8.</b>	<b>Glossaire</b>	<b>p 162</b>
	<b>Rapport d'activités du Conseil d'administration</b>	<b>p 163</b>



# Édito



**Christian Lüscher**  
Président du Conseil d'administration

## Croissance maîtrisée et responsabilité assumée

Bienvenue dans le rapport annuel de Genève Aéroport qui, pour la première fois, intègre pleinement les résultats financiers ainsi que, comme le code des obligations l'exige depuis 2024, le rapport de performance extra-financière dans lequel le lecteur trouvera de nombreux indicateurs quantitatifs et qualitatifs !

L'aéroport de Genève constitue un outil essentiel et un moteur économique pour notre canton. Il joue un rôle crucial aussi bien pour l'économie que pour le tourisme. Il permet aussi à la Suisse et à la Genève internationale de figurer au centre de la diplomatie mondiale et joue ainsi un rôle fort utile pour la politique étrangère de la Confédération.

L'an dernier, ce sont environ 18 millions de passagers qui ont pu décoller de Genève, respectivement y atterrir, ce qui est extrêmement appréciable pour notre bassin de population.

Cela entraîne des effets très positifs, ne serait-ce que le bénéfice de cette entreprise publique qui rétrocède quelque 53 millions de son bénéfice à la République et canton de Genève. De même, l'aéroport se désendette de manière à pouvoir envisager sereinement les gigantesques travaux qui débiteront lors de la prochaine décennie.

Mais il faut être honnête: le succès a un prix, et c'est celui des nuisances environnementales, en particulier sonores pour les riverains.

Genève Aéroport met tout en œuvre pour diminuer ces nuisances. Par exemple : encouragement fait aux compagnies d'opérer avec des avions de dernière génération, mise en place d'un système de quotas bruit qui a déjà permis de diminuer de 50% les décollages nocturnes, plus aucun vol européen au décollage (à l'horaire) après 22 heures, objectif de 90% de véhicules électriques opérant sur le tarmac d'ici à 2030, etc. Nos équipes travaillent sans relâche pour concilier la pérennité de la plateforme aéroportuaires et nos engagements en termes d'environnement et de durabilité.

Par ailleurs, l'aéroport met depuis l'an dernier une emphase particulière sur l'expérience passager. Ainsi, le temps moyen d'attente à la sûreté ne cesse de diminuer. De nombreux travaux de rénovation sont effectués pour améliorer le confort des utilisateurs, car l'exiguïté des bâtiments pose de nombreux défis.

Il ne faut évidemment pas s'endormir et il reste des montagnes à franchir pour que tous nos objectifs financiers, structurels et extra-financiers soient pleinement atteints. A tous les niveaux, nous y travaillons avec enthousiasme.



## 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 Cretegny
- M. Bernard Taschini (jusqu'au 04.11.2025)
- Mme Mylène Schopfer Sandoz (dès le 05.11.2025)

### 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

### Représentante désignée par le Conseil d'État avec voix consultative

- Mme Emanuela Dose Sarfatis

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

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

# Édito



**Jean-François de Saussure**  
Directeur général

## Veiller à notre intégration harmonieuse

Diriger Genève Aéroport, c'est assumer la responsabilité d'une plateforme logistique essentielle au service d'un bassin international de population de près de six millions d'habitants. Piloter un aéroport situé au cœur d'un tissu urbain demande également de veiller à son intégration harmonieuse dans l'environnement local et d'être constamment vigilant quant à la réduction de son impact sur les riverains et sur la société.

Les bénéfices socio-économiques d'une infrastructure aérienne performante à Genève sont majeurs : soutien aux échanges culturels et politiques, dynamisation du tourisme alpin, facilitation du commerce international. Dans les années à venir, Genève Aéroport engagera des investissements conséquents, d'abord pour améliorer son accessibilité en mobilité douce, puis pour adapter ses infrastructures afin d'enrichir le confort et l'expérience des usagers d'une plateforme multimodale majeure. C'est dans ce contexte exigeant et si enthousiasmant que j'ai l'honneur de prendre mes fonctions à la tête de Genève Aéroport. La sécurité, la ponctualité et la qualité du service demeurent les fondements de notre action pour accompagner durablement les opérations de l'aéroport.

Avec un trafic passagers annuel stabilisé à près de 18 millions, une diminution des mouvements aériens et une hausse des investissements, Genève Aéroport affiche des résultats financiers solides.

Nous confirmons en outre notre détermination à poursuivre des objectifs climatiques ambitieux :

- atteindre un impact net positif pour nos opérations d'ici à 2037 en allant au-delà de la réduction de notre empreinte négative,
- à notre échelle, contribuer activement à l'effort du secteur aérien pour approcher le net zero d'ici à 2050 sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

Notre gouvernance réaffirmant son plein engagement sur les enjeux environnementaux et sociétaux, nous présentons pour la première fois un rapport intégré associant performances financières et extra-financières.

Je vous en souhaite une bonne lecture !



## Membres de la direction

### Directeur général

- Jean-François de Saussure

### Directrice commercial et développement

- Kristina Mees

### Directeur des opérations

- Giovanni Russo

### Directeur des technologies

- Massimo Gentile

### Directeur des infrastructures

- Philippe Moraga

### Directrice des ressources humaines

- Susanna Swann

### Directrice des finances et services

- Aline Vaglio

## Membres associés

### Secrétaire générale et responsable des affaires juridiques

- Christine Widmann

### Cheffe du Service environnement et développement durable

- Nathalie Rossier-Iten

### Chef du Service communication & porte-parole

- Ignace Jeannerat

# Les chiffres clés



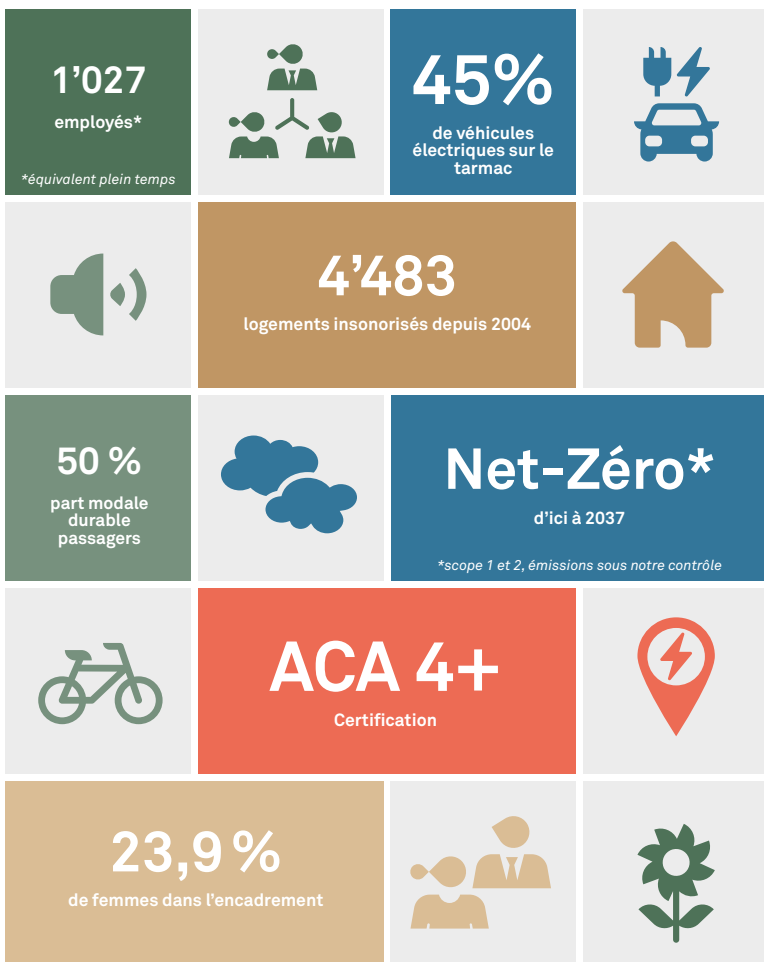
## Activités aéroportuaires



# Chiffres financiers



# Développement durable



# Synthèse des activités aéroportuaires et commerciales



En 2025, Genève Aéroport a accueilli 17'848'370 passagers, soit 0,29 % de plus qu'en 2024 (17'796'328 passagers). Cette fréquentation reste légèrement (-0,44 %) en retrait de l'année record de 2019, année avant-pandémie. Pour rappel, en 2019, Genève Aéroport avait accueilli 17'926'625 passagers. La croissance modérée en passagers en 2025 reflète des variations diverses au fil des mois, puisque Genève Aéroport enregistre six mois en recul par rapport à 2024 et six autres mois, dont janvier, octobre, novembre et décembre en progression marquée.

Avec 177'288 mouvements, le total du trafic (lignes, charters, aviation commerciale et non commerciale) s'inscrit en baisse de 1,02 % par rapport à 2024. Le nombre total de décollages et d'atterrissages est inférieur de 4,71 % au niveau de 2019 (186'043 mouvements).

En 2025, la tendance déjà observée l'année précédente, à savoir une croissance des passagers couplée à une réduction des mouvements d'avions, a été encore plus marquée. Explications : des avions de plus grande capacité, un nombre de passagers par avion accru, un taux de remplissage en augmentation et une politique financière de Genève Aéroport qui incite les compagnies aériennes à optimiser l'occupation de chaque appareil.

En chiffres, avec 133 passagers par mouvement de vols lignes et charters en 2025, ce niveau s'inscrit au-dessus de 2024 (130 passagers) et nettement au-dessus du niveau avant-Covid (124 passagers en 2019). Le taux de remplissage moyen annuel s'établit à 76,5 % en 2025 contre 76,1 % en 2024.

### Réseau étoffé

Avec 147 destinations opérées en 2025 (146 en 2024)

par 57 compagnies aériennes différentes, le réseau au départ ou à destination de Genève Aéroport s'est encore étoffé. Au niveau des lignes intercontinentales, une liaison supplémentaire s'est ajoutée avec Shanghai opérée depuis le 16 juin 2025 par China Eastern avec un avion de dernière génération, l'A350-900, entraînant des effets très positifs en termes de trafic passagers et de fret.

En 2025, les équipes commerciales ont poursuivi leurs efforts de collaboration avec les compagnies aériennes pour renforcer le réseau de connexions long-courriers, répondant ainsi à la stratégie de Genève Aéroport, aux besoins du marché et de la Genève internationale.

Selon des critères économiques, des choix stratégiques ou un manque d'aéronefs disponibles, des compagnies aériennes ont, pour les unes, ajouté de nouvelles destinations, pour d'autres redistribué leurs cibles et parfois annoncé des abandons de destinations en raison de problèmes de capacité. Le 30 octobre, SWISS a ainsi annoncé devoir réduire le nombre de destinations au départ de Genève (5 dès l'été 2026), pour optimiser l'utilisation de sa flotte entre Zurich et Genève en raison d'un manque de ressources.

En 2025, parmi les nouvelles destinations figurent Shanghai, Tbilissi, Cracovie, Rennes et Fuerteventura.

Les lignes intercontinentales ont toutes connu une fréquentation à nouveau en hausse - à l'exception de New York - avec une croissance marquée sur le Moyen-Orient et la Chine qui, en raison des conditions géopolitiques en lien avec le conflit russo-ukrainien, est devenue une étape privilégiée pour les destinations vers le Japon ou la Corée du Sud par exemple.

## Résultat trafic global

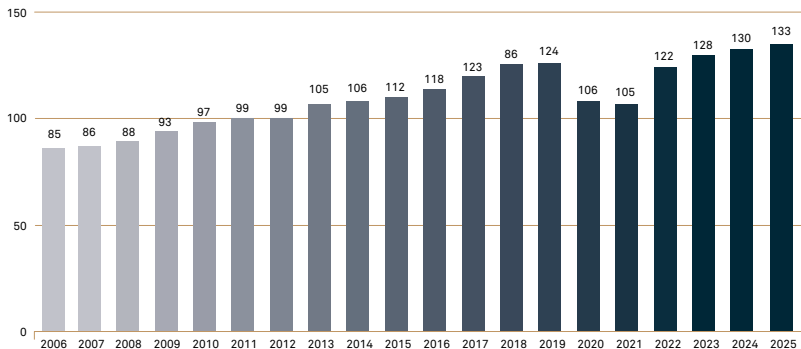
Passagers trafic global	2025	2024	2023	Var. 25/2024	Var. 25/2023
Autre trafic commercial	62'676	61'474	62'719	+1,96 %	-0,07 %
Total trafic non commercial	25'905	24'631	27'931	+5,17 %	-7,25 %
Trafic charter pax	36'209	37'984	38'518	-4,67 %	-5,99 %
Trafic de ligne pax	17'723'580	17'672'239	16'353'544	+0,29 %	+8,38 %
Total pax trafic global	17'848'370	17'796'328	16'482'712	+0,29 %	+8,29 %

### Mouvements trafic global

Total trafic non commercial	13'734	13'574	14'743	+1,18 %	-6,84 %
Autre trafic commercial	29'699	29'518	30'147	+0,61 %	-1,49 %
Trafic de ligne pax	133'585	135'694	127'637	-1,55 %	+4,66 %
Trafic charter pax	270	320	315	-15,63 %	-14,29 %
Total mouvements trafic global	177'288	179'106	172'842	-1,02 %	+2,57 %

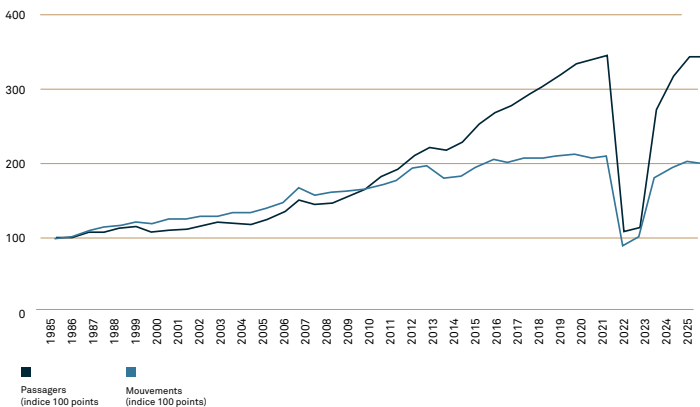
## Evolution du nombre de passagers par mouvement

Ligne et charter, passagers uniquement



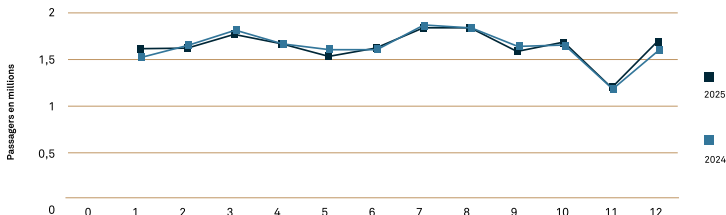
## Evolution du nombre de passagers et de mouvements

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



## Evolution du nombre de passagers par mois

Tous types de trafic



La compagnie easyJet reste leader avec 46,0% de parts de marché. De son côté, SWISS atteint de 12,4% et British Airways de 4,4%. Suivent en 2025, dans le top 10, Air France (3,2%), Iberia (2,9%), KLM Royal Dutch Airlines (2,5%), TAP Portugal (2,0%), Brussel Airlines (1,9%), Emirates (1,8%) et Turkish Airlines (1,7%). La part des autres compagnies (21,1%) en 2025, est supérieure à celle de 2024 (20,7%).

Dans le palmarès des villes les plus fréquentées, Londres, Porto et Lisbonne sont en tête; Paris, hub vers d'autres destinations, reste à la 4<sup>e</sup> place. Istanbul passe de la 10<sup>e</sup> à la 7<sup>e</sup> place. La première destination non européenne en 2025 reste Dubaï qui figure à la 15<sup>e</sup> place. New York glisse de la 17<sup>e</sup> à la 19<sup>e</sup> place. Dans le top 20 des villes, les plus grandes croissances en 2025 sont enregistrées par Athènes et Istanbul.

En 2025, la part de trafic passagers de et vers une destination extra-européenne s'inscrit en hausse sensible à 14,3% (13,0% en 2024).

### Très bons résultats pour le système quotas bruit

Depuis plusieurs années, par des mesures financières incitatives, Genève Aéroport encourage les compagnies aériennes à privilégier des avions récents, moins bruyants et moins gourmands en kérosène, qui contribuent ainsi à limiter les émissions sonores. La part de mouvements opérés par des avions de dernière génération a progressé en 2025. Le taux d'avions Classe 5 passe de 31,85% à 34,04%.

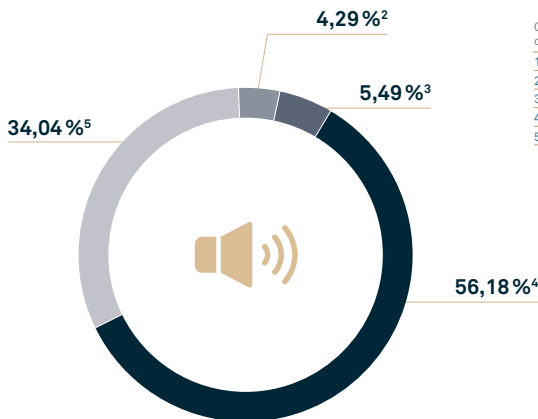
Genève Aéroport poursuit ses actions pour réduire les nuisances liées au bruit, et en particulier la nuit. Le 1<sup>er</sup> janvier 2025, après une phase test en 2024, a été mis en place un système de quotas avec des redevances fortement dissuasives en cas de dépassement des quotas pour les décollages en retard après 22 heures. Discuté avec l'ensemble des compagnies concernées par des vols en soirée, ce programme a entraîné en 2024 une baisse de 36,2% des décollages après 22 heures. En 2025, la mise en place formelle de ce nouveau système a entraîné une réduction supplémentaire de 24,6% des décollages. En deux ans, le nombre de décollages après 22 heures a été réduit de plus de 50%.

### Mouvements nocturnes

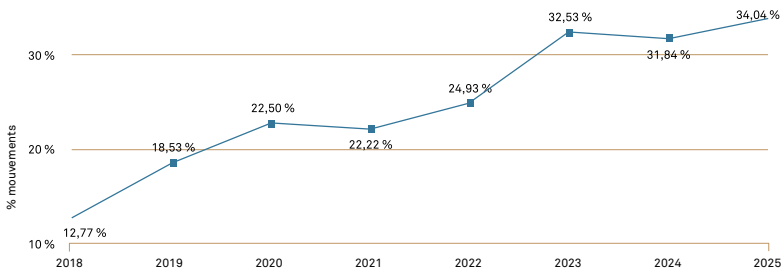
En 2025, les mouvements entre 22 heures et 6 heures du matin, toutes catégories confondues y compris les vols sanitaires, ont été au nombre de 9'514, soit une baisse de mouvements de 3,7%. Dans le détail, ces 9'514 mouvements se découpent entre 880 décollages et 8'634 atterrissages. Heure par heure, 6'213 mouvements ont été enregistrés entre 22h00 et 22h59, 2'989 entre 23h00 et 23h59, le solde (312 mouvements) entre 0h00 et 5h59. La proportion de mouvements nocturnes par rapport à l'ensemble des mouvements continue de diminuer: 5,37% contre 5,52% en 2024.

## Répartition par classe de bruit

Ligne et charter, passagers uniquement



## Mouvements d'avions de Classe 5 depuis 2018

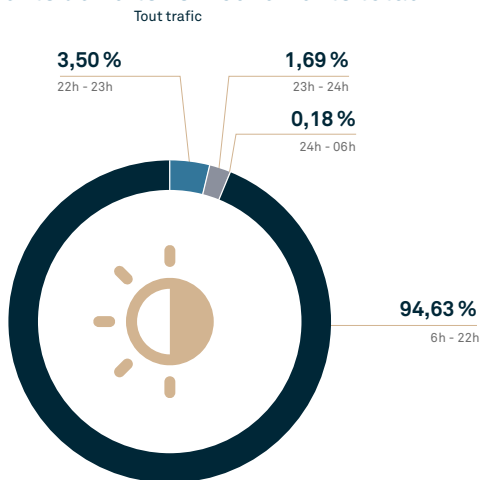


## Evolution des mouvements nocturnes

Tout trafic

		2025	2024	Var.	Var. %
22h00-22h59 N1	Atterrissages	5'530	5'246	+284	5,41 %
	Décollages	683	930	-247	-26,56 %
		6'213	6'176	+37	0,60 %
23h00-23h59 N2	Atterrissages	2'842	3'214	-372	-11,57 %
	Décollages	147	208	-61	-29,33 %
		2'989	3'422	-433	-12,65 %
00h00-0h29	Atterrissages	222	234	-12	-5,13 %
	Décollages	33	23	+10	43,48 %
		255	257	-2	-0,78 %
00h30-5h59	Atterrissages	40	18	+22	122,22 %
	Décollages	17	6	+11	183,33 %
		57	24	+33	137,50 %
Total (22h-5h59)	Atterrissages	8'634	8'712	-78	-0,90 %
	Décollages	880	1'167	-287	-24,59 %
		9'514	9'879	-365	-3,69 %
06h00-06h59	Atterrissages	1'875	1'756	+119	+6,78 %
	Décollages	5'082	4'777	+305	+6,38 %
	Total	6'957	6'533	+424	+6,49 %

## Mouvements de nuits vs mouvements totaux



Pour la tranche horaire 5h00-5h59, il n'y a aucun vol planifié à Genève Aéroport. En 2025, il y a eu 10 mouvements au total, 6 atterrissages et 4 décollages pour des vols exclusivement sanitaires ou diplomatiques. Le nombre de mouvements opérés pour la tranche horaire entre 6h00 et 6h59 est de 6'957 en 2025 (1'875 arrivées et 5'082 départs).

### Trafic GA/BA : 23 % des mouvements

L'aviation d'affaires conserve un rôle important en raison de son poids économique et des services qu'elle offre en adéquation avec les besoins de sa clientèle. Cette activité soutient directement le rôle de hub diplomatique, économique et institutionnel de Genève, et irrigue un écosystème local à forte valeur ajoutée (emplois qualifiés, maintenance, services premium). Au-delà de son impact économique, notamment un millier d'emplois directs, l'aviation d'affaires joue un rôle déterminant dans les décisions de localisation de nombreux sièges internationaux, organisations multilatérales et groupes multinationaux.

L'aviation dite GA/BA (*General Aviation and Business Aviation*) a représenté, en 2025, 23 % des mouvements totaux d'avions, en grande stabilité, avec 40'773 mouvements en 2025 contre 40'398 en 2024. L'aviation d'affaires commerciale recouvre en large majorité les vols opérés à travers des compagnies d'aviation privées 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.

### Intense activité protocolaire

2025 a été une année très intense pour les activités du Service du protocole, en forte hausse par rapport à l'année précédente. Au total, le Service du protocole a réalisé 4'658 accueils protocolaires (contre 4'021 en 2024) dont 61 accueils de chefs d'État, 33 Premiers ministres, 162 Ministres des affaires étrangères ainsi que 613 accueils de membres de familles royales.

Les rendez-vous qui ont engendré le plus d'accueils protocolaires ont été les réunions en mai, juin et juillet de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), de l'Organisation internationale du travail (OIT), du Sommet des présidentes de parlement et de la 6e Conférence mondiale des présidents de parlement de l'Union internationale des parlements (UIP). Autre période intense d'accueils, le mois d'octobre avec des réunions de haut niveau liées au HCR, à l'OMM, à la CNUCED et à l'assemblée générale de l'UIP.

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.

### Premier SAF Forum

Genève Aéroport a organisé le 5 juin 2025 le 1<sup>er</sup> Forum sur les carburants durables pour l'aviation à Genève. Objectif : réunir les acteurs concernés, échanger sur les perspectives d'usage de carburant alternatif et faire un constat de la production, aujourd'hui et demain, de

carburants aériens durables. Plus d'une centaine de participants ont répondu présents à cette invitation. À cette occasion, les acteurs du secteur ont partagé leur expérience autour de la législation européenne qui prévoit l'obligation d'incorporer une quantité minimum de SAF (*Sustainable Aviation Fuel*) dans le kérosène, et l'obligation équivalente entrée en vigueur en Suisse dès 2026. Avec ses partenaires, Genève Aéroport s'active pour être d'abord facilitateur, puis ensuite livrer du SAF aux opérateurs de la plateforme. Un deuxième SAF Forum est agendé en mai 2026.

### Fret : une excellente année

L'année 2025 met en évidence un haut niveau du fret aérien. Malgré les grandes incertitudes économiques et commerciales, notamment les impacts des taxes douanières américaines, le tonnage annuel du fret traité à Genève Aéroport s'est élevé à 94'337 tonnes, contre 90'696 tonnes en 2024 (+4%). Ce deuxième résultat historique confirme la dynamique positive entamée depuis le deuxième semestre 2023 et reflète le potentiel grandissant du marché régional.

Le fret postal s'est contracté (-10,8%) avec un trafic traité de 1'711 tonnes. En ajoutant le fret postal, ce sont 96'047 tonnes qui ont été traitées à Genève.

Les parts de marché par compagnies aériennes ont été dominées par le trio Emirates (31,3%), Swiss (9,6%) et Air China (9,3%). Sur le segment des courriers express (+1,2%), DHL Express a consolidé sa position de leader du marché avec une part de 82,5% suivi par FedEx (9,6%) et UPS (7,9%).

Les flux à l'export ont représenté 50,3% du trafic total contre 49,7% pour les flux à l'import dans des rapports stables.

### Satisfaction accrue des passagers

Depuis son lancement en 2006, Genève Aéroport participe au sondage ASQ (*Airport Service Quality*), auquel plus de 350 aéroports à travers le monde ont pris part en 2025. Objectif d'entreprise, l'amélioration de la satisfaction passagers s'est concrétisée en 2025 par une note de satisfaction globale en progression à 4,07 – sur une échelle de 1 à 5 – en moyenne (4,00 en 2024). Les groupes d'actions et les réalisations concrètes en 2024 se sont poursuivis en 2025 pour une amélioration de l'expérience passagers.

La mise en place du nouveau système européen de contrôle douanier Entry/Exit System (EES) est un grand défi pour les douanes suisses et l'aéroport de Genève depuis le 12 octobre 2025, notamment en raison du grand nombre de passagers hors Schengen qu'accueille Genève. Les deux parties travaillent en étroite coordination pour rendre aussi fluide que possible ce nouveau processus aux arrivées comme aux départs.

Dans le service aux passagers, la prestation d'assistance

aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) assurée par GVAssistance connaît une croissance année après année. En 2025, le nombre de prestations a atteint 170'095, soit une moyenne quotidienne de 466. En ajoutant la prise en charge des enfants non accompagnés (UMNR), cela représente 183'403 prises en charge.

### Nouvelles concessions commerciales, nouveaux espaces

En 2025, les redevances commerciales (issues des commerces, restaurants, affichages publicitaires, certains services aéroportuaires, etc.) ont atteint 98,1 millions de francs, en progression de 1,5% par rapport à 2024. Elles progressent de façon corrélée avec le trafic.

La performance de 2025 est excellente compte tenu d'un taux de change défavorable (franc fort) toute l'année et des travaux de transformation engagés par plusieurs enseignes. Initiée dès 2024, la période de transformation et de renouvellement des commerces s'est accentuée en 2025. Cette phase, essentielle, dans l'attente des travaux de modernisation du terminal (projet CAP2030), répond à plusieurs objectifs : offre plus qualitative et plus esthétique, mise en avant privilégiée des acteurs locaux et nationaux et expérience passagers améliorée.

En 2025, la répartition du chiffre d'affaires réalisée par les concessions commerciales (commerces et restaurants) est de 20% par des opérateurs locaux, 32% par les opérateurs nationaux et 48% par les opérateurs internationaux.

Près de 20 boutiques et lieux de restauration ont vécu plusieurs semaines de travaux de rénovation en 2025. Parmi elles, de nouvelles enseignes ont fait leur apparition, dont Läderach, Bretzelkönig et Press&book en zone publique, Modern Fine Food en *airside*.

Le mouvement de renouvellement de l'offre commerciale va encore s'intensifier en 2026 avec plus d'une vingtaine de transformations et nouveautés agendées.

L'activité e-commerce et e-services (billets et abonnements *Priority Lane*, ResaPark, Pack VIP avec lounge) continue sa progression et a réalisé en 2025 un chiffre d'affaires de quasi deux millions de francs.

### Activités parkings

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). En 2025, le chiffre d'affaires des parkings a baissé de 4%. L'impact des actions encourageant la mobilité douce pour l'accès au terminal ainsi que les fermetures temporaires pour travaux d'amélioration expliquent la diminution du chiffre d'affaires des parkings en 2025. En termes d'encouragement à l'usage des transports publics, Genève Aéroport et les CFF ont poursuivi leurs efforts et leurs initiatives pour faciliter l'accès à l'aéroport en train, tôt le matin et tard le soir.

## Résultat du trafic fret et poste

Fret	2025	2024	2023	Var. 25/24	Var. 25/23
Ligne	68'681	68'479	47'703	+0,30%	+43,98%
Autre trafic commercial		38	123	-100,00%	-100,00%
Charter	86	26	30	+232,15%	+185,16%
<b>Fret aérien avionné</b>	<b>68'767</b>	<b>68'543</b>	<b>47'856</b>	<b>+0,33%</b>	<b>+43,69%</b>
Fret aérien camionné	25'571	22'154	16'093	+15,43%	+58,89%
<b>Total fret aérien</b>	<b>94'337</b>	<b>90'696</b>	<b>63'949</b>	<b>+4,01%</b>	<b>+47,52%</b>
Fret postal	1'710	1'919	2'531	-10,89%	-32,44%
<b>Total fret aérien et poste</b>	<b>96'047</b>	<b>92'615</b>	<b>66'480</b>	<b>+3,71%</b>	<b>+44,48%</b>

## Top 20 des destinations par ville

Trafic de ligne

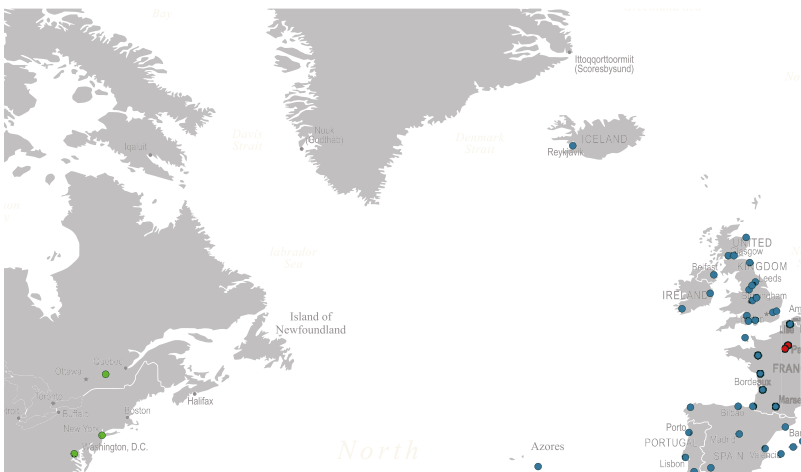
Villes	Passagers 2025	Passagers 2024	Variation 25/24
Londres	2'154'175	2'184'465	-1,4%
Porto	820'299	809'112	+1,4%
Lisbonne	698'648	716'012	-2,4%
Paris	686'792	701'772	-2,1%
Amsterdam	585'262	637'575	-8,2%
Madrid	553'275	548'737	+0,8%
Istanbul	530'315	451'247	+17,5%
Barcelona	520'403	535'520	-2,8%
Brussels	506'873	522'028	-2,9%
Zurich	487'072	472'258	+3,1%
Nice	435'349	449'662	-3,2%
Manchester	379'116	385'448	-1,6%
Pristina	322'606	289'581	+11,4%
Athènes	322'168	266'797	+20,8%
Dubai	317'863	315'139	+0,9%
Francfort	315'074	347'321	-9,3%
Copenhague	305'094	309'033	-1,3%
Rome	291'668	314'827	-7,4%
New York	278'918	294'840	-5,4%
Munich	249'675	224'579	+11,2%

## Trafic de ligne par compagnie

Compagnies	Pax 2025	Pax 2024	Pax 2023	Var. 25 vs 24	Var. 25 vs 23
A Jet	43'637	3'921	-	+1012,90%	-
Aegean Airlines	121'904	124'703	121'628	-2,24%	+0,23%
Aer Lingus	133'675	123'264	117'425	+8,45%	+13,84%
Air Albania	261	-	-	-	-
Air Algerie	49'200	47'017	42'688	+4,64%	+15,25%
Air Arabia Maroc	21'591	23'035	22'441	-6,27%	-3,79%
Air Baltic	6'845	7'876	4'986	-13,09%	+37,28%
Air Canada	142'178	140'431	157'699	+1,24%	-9,84%
Air China	97'689	82'445	41'879	+18,49%	+133,26%
Air Dolomiti	89'234	275'583	92'138	-67,62%	-3,15%
Air France	570'756	560'350	622'350	+1,86%	-8,29%
Air Mauritius	21'632	26'026	11'072	-16,88%	+95,38%
Air Serbia	15'923	-	-	-	-
Arkia	7'776	-	-	-	-
Austrian	178'770	126'791	46'508	+41,00%	+284,39%
British Airways	787'363	793'162	797'015	-0,73%	-1,21%
Brussels Airlines	337'390	235'095	217'696	+43,51%	+54,98%
China Eastern	44'957	-	-	-	-
Delta Air Lines	61'212	74'822	71'362	-18,19%	-14,22%
easyJet	8'159'664	8'283'354	7'590'458	-1,49%	+7,50%
Egyptair	40'908	42'846	43'262	-4,52%	-5,44%
El Al	47'785	47'754	34'238	+0,06%	+39,57%
Emirates	317'863	315'139	323'334	+0,86%	-1,69%
Ethiopian Airlines	145'725	146'357	139'263	-0,43%	+4,64%
Etiihad Airways	139'248	131'463	95'933	+5,92%	+45,15%
Eurowings	56'381	74'719	72'232	-24,54%	-21,94%
Finnair	78'330	79'510	72'095	-1,48%	+8,65%
Fly Play	1'990	2'313	2'064	-13,96%	-3,59%
Flynas	7'169	-	-	-	-
Gp Aviation	48'249	19'191	-	+151,41%	-
Gulf Air	2'530	2'787	-	-9,22%	-
Iberia	508'497	505'908	476'954	+0,51%	+6,61%
Icelandair	17'539	17'578	21'167	-0,22%	-17,14%
Ita Airways	163'519	175'285	135'248	-6,71%	+20,90%
Jet 2	157'073	149'930	132'602	+4,76%	+18,45%
Klm Royal Dutch Airlines	445'527	427'460	366'084	+4,23%	+21,70%
Kuwait Airways	40'308	40'032	34'038	+0,69%	+18,42%
Lot Polish Airlines	124'404	123'709	124'094	+0,56%	+0,25%
Lufthansa	112'455	134'191	257'983	-16,20%	-56,41%
Luxair	34'990	33'739	35'656	+3,71%	-1,87%
Mea Middle East Airlines	64'419	47'553	60'479	+35,47%	+6,51%
Norwegian	51'239	35'848	33'796	+42,93%	+51,61%
Nouvelair Tunisie	44'465	40'763	29'951	+9,08%	+48,46%
Pegasus	206'302	151'184	133'258	+36,46%	+54,81%
Qatar Airways	158'088	155'732	141'320	+1,51%	+11,87%
Royal Air Maroc	82'937	77'811	82'192	+6,59%	+0,91%
Royal Jordanian	18'439	14'376	16'667	+28,26%	+10,64%
Sas Scandinavian Airlines	183'034	164'455	123'215	+11,30%	+48,55%
Saudia	128'445	99'913	96'183	+28,56%	+33,54%
Sun Express	71'724	65'790	57'028	+9,02%	+25,77%
Swiss	2'194'902	2'195'256	1'997'250	-0,02%	+9,90%
Tap Portugal	357'436	342'502	342'306	+4,36%	+4,42%
Transavia Airlines	3'996	3'510	4'113	+13,85%	-2,84%
Tunisair	83'417	82'666	79'730	+0,91%	+4,62%
Turkish Airlines	302'395	313'522	316'735	-3,55%	-4,53%
United Airlines	201'785	199'735	187'892	+1,03%	+7,39%
Vueling	188'410	201'714	200'476	-6,60%	-6,02%

## Trafic de ligne par région et par pays

Destinations	Passagers	Variation	Destinations	Passagers	Variation	Destinations	Passagers	Variation
<b>AFRIQUE</b>	<b>909'668</b>	<b>+9,55%</b>	<b>Chypre</b>	<b>7'576</b>	<b>-9,44%</b>	Rome	291'668	-7,36%
<b>Algérie</b>	<b>49'200</b>	<b>+4,64%</b>	Larnaca	7'576	-9,44%	Salerno	5'367	+35,26%
Alger	49'200	+4,64%	<b>Croatie</b>	<b>60'098</b>	<b>-4,40%</b>	Venise	43'501	-6,17%
<b>Égypte</b>	<b>143'536</b>	<b>+38,23%</b>	Dubrovnik	17'951	-10,60%	<b>Kosovo</b>	<b>322'606</b>	<b>+11,40%</b>
Le Caire (CAI)	40'908	-4,52%	Split	42'147	-1,50%	Pristina	322'606	+11,40%
Le Caire (SPX)	29'815	+640,56%	<b>Danemark</b>	<b>305'094</b>	<b>-1,27%</b>	<b>Lettonie</b>	<b>3'675</b>	<b>-21,26%</b>
Hurghada	47'057	-0,93%	Copenhague	305'094	-1,27%	Riga	3'675	-21,26%
Marsa Alam	14'993	+598,32%	<b>Espagne</b>	<b>2'131'068</b>	<b>-0,45%</b>	<b>Luxembourg</b>	<b>34'990</b>	<b>+3,71%</b>
Sharm El Sheikh	10'763	+47,12%	La Corogne	31'638	+8,58%	Luxembourg	34'990	+3,71%
<b>Éthiopie</b>	<b>107'423</b>	<b>+3,83%</b>	Alicante	142'130	-10,83%	<b>Macédoine du Nord</b>	<b>5'527</b>	<b>-80,89%</b>
Addis-Ababa	107'423	+3,83%	Arrecife	31'598	+14,95%	Skopje	5'527	-80,89%
<b>Maroc</b>	<b>394'484</b>	<b>+9,12%</b>	Barcelone	520'403	-2,82%	<b>Malte</b>	<b>30'209</b>	<b>+2,03%</b>
Agadir	41'325	+1,84%	Bilbao	32'655	+32,59%	Malte	30'209	+2,03%
Casablanca	104'528	+3,85%	Fuerteventura	2'552	--	<b>Monténégro</b>	<b>15'885</b>	<b>+2,14%</b>
Marrakech	209'610	+11,71%	Grande Canarie	24'987	+26,17%	Tivat	15'885	+2,14%
Rabat	39'021	+20,28%	Ibiza	88'554	-10,32%	<b>Norvège</b>	<b>108'917</b>	<b>+49,23%</b>
<b>Maurice</b>	<b>21'632</b>	<b>-16,88%</b>	Madrid	553'275	+0,83%	Oslo	91'352	+34,89%
Maurice	21'632	-16,88%	Mahon Menorca	23'600	-11,06%	Tromsø	17'565	+233,81%
<b>Tunisie</b>	<b>193'393</b>	<b>+2,57%</b>	Malaga	208'643	+5,45%	<b>Pays-Bas</b>	<b>589'258</b>	<b>-8,08%</b>
Djerba	34'313	-3,55%	Palma Mallorca	176'238	-1,23%	Amsterdam	585'262	-8,20%
Enfidha	43'325	-3,65%	Santiago SCQ	57'226	-35,07%	Rotterdam	3'996	+13,85%
Tunis	115'755	+7,18%	Sevilla	65'427	-12,75%	<b>Pologne</b>	<b>134'111</b>	<b>+8,41%</b>
<b>AMÉRIQUES</b>	<b>525'875</b>	<b>-1,68%</b>	Tenerife	55'717	+15,59%	Cracovie	9'707	--
<b>Canada</b>	<b>142'178</b>	<b>+1,24%</b>	Valence	116'425	+39,97%	Varsovie	124'404	+0,56%
Montreal	142'178	+1,24%	<b>Estonie</b>	<b>3'170</b>	<b>-1,22%</b>	<b>Portugal</b>	<b>1'666'076</b>	<b>+0,98%</b>
<b>États-Unis</b>	<b>383'697</b>	<b>-2,72%</b>	Tallinn	3'170	-1,22%	Faro	114'527	+16,25%
New York	181'912	-6,57%	<b>Finlande</b>	<b>82'501</b>	<b>+0,96%</b>	Lisbonne	698'648	-2,43%
Newark	97'006	-3,13%	Helsinki	78'330	-1,48%	Madeira Funchal	32'602	+24,31%
Washington	104'779	+5,21%	Rovaniemi	4'171	+89,16%	Porto	820'299	+1,38%
<b>ASIE</b>	<b>1'097'879</b>	<b>+17,03%</b>	<b>France</b>	<b>1'832'785</b>	<b>-6,24%</b>	<b>Rép. Tchèque</b>	<b>124'244</b>	<b>+10,07%</b>
<b>Arabie Saoudite</b>	<b>135'614</b>	<b>+35,73%</b>	Ajaccio	42'244	-14,79%	Prague	124'244	+10,07%
Djeddah	76'426	+29,76%	Bastia	20'509	-9,78%	<b>Royaume-Uni</b>	<b>3'359'807</b>	<b>-0,77%</b>
Riyadh	59'188	+44,32%	Biarritz	19'003	-15,53%	Aberdeen	4'821	-1,27%
<b>Bahrein</b>	<b>2'530</b>	<b>-9,22%</b>	Bordeaux	213'664	-11,20%	Belfast	37'194	+6,14%
Bahrein	2'530	-9,22%	Calvi	3'666	-37,04%	Birmingham	117'515	-10,66%
<b>Chine</b>	<b>142'646</b>	<b>+73,02%</b>	Figari	25'715	+9,54%	Bournemouth	24'681	-19,42%
Pékin	97'689	+18,49%	La Rochelle	14'069	+3,91%	Bristol	235'153	+2,46%
Shanghai	44'957	--	Lille	38'845	-26,29%	East Midlands	5'400	+3,23%
<b>UAE</b>	<b>457'111</b>	<b>+2,35%</b>	Nantes	208'374	-14,30%	Édimbourg	242'186	+10,01%
Abou Dabi	139'248	+5,92%	Nice	435'349	-3,18%	Glasgow	20'086	-7,50%
Dubai	317'863	+0,86%	Paris CDG	570'756	+2,47%	Leeds - Bradford	34'659	+15,99%
<b>Géorgie</b>	<b>23'238</b>	<b>--</b>	Paris ORY	116'036	-19,85%	Liverpool	62'561	-5,16%
Tbilisi	23'238	--	Rennes	5'342	--	Londres LCY	25'908	-31,07%
<b>Israël</b>	<b>55'486</b>	<b>+13,96%</b>	Toulouse	119'213	-7,68%	LondresLGW	717'578	-4,71%
Tel Aviv	55'486	+13,96%	<b>Grèce</b>	<b>508'831</b>	<b>+10,36%</b>	Londres LHR	1'049'938	+1,59%
<b>Jordanie</b>	<b>18'439</b>	<b>+28,26%</b>	Athènes	322'168	+20,75%	Londres LTN	310'345	-0,90%
Amman	18'439	+28,26%	La Canée	17'653	+13,23%	Londres SEN	13'000	+13,24%
<b>Koweït</b>	<b>40'308</b>	<b>+0,69%</b>	Corfou	15'632	+5,84%	Londres STN	37'406	+4,66%
Koweït	40'308	+0,69%	Héraklion	56'718	-1,97%	Manchester	379'116	-1,64%
<b>Liban</b>	<b>64'419</b>	<b>+35,47%</b>	Mykonos	41'838	-4,93%	Newcastle	24'585	+32,15%
Beyrouth	64'419	+35,47%	Rhodos	13'276	+0,57%	Southampton	17'675	-23,08%
<b>Qatar</b>	<b>158'088</b>	<b>+1,51%</b>	Santorin	32'125	-13,13%	<b>Serbie</b>	<b>66'536</b>	<b>+32,42%</b>
Doha	158'088	+1,51%	Thessalonique	5'142	-37,64%	Belgrade	66'536	+32,42%
<b>EUROPE</b>	<b>15'189'424</b>	<b>-0,62%</b>	Zakinthos	4'279	+17,94%	Suède	132'744	-13,58%
<b>Albanie</b>	<b>34'843</b>	<b>+9,88%</b>	<b>Hongrie</b>	<b>80'230</b>	<b>-5,37%</b>	Göteborg	9'830	-4,28%
Tirana	34'843	+9,88%	Budapest	80'230	-5,37%	Stockholm	122'914	-14,25%
<b>Allemagne</b>	<b>777'447</b>	<b>+0,70%</b>	<b>Irlande</b>	<b>149'436</b>	<b>+0,22%</b>	<b>Suisse</b>	<b>487'072</b>	<b>+3,14%</b>
Berlin	173'394	+21,08%	Dublin	149'436	+0,22%	Zurich	487'072	+3,14%
Düsseldorf	22'156	-14,29%	Islande	19'529	-1,82%	<b>Turquie</b>	<b>630'797</b>	<b>+16,49%</b>
Francfort	315'074	-9,28%	Reykjavik	19'529	-1,82%	Ankara	8'660	+120,86%
Hambourg	17'148	-44,81%	<b>Italie</b>	<b>798'720</b>	<b>-11,12%</b>	Antalya	66'015	+13,44%
Munich	249'675	+11,17%	Bari	17'030	-5,29%	Istanbul IST	302'395	-3,55%
<b>Autriche</b>	<b>178'770</b>	<b>+0,73%</b>	Brindisi	107'052	-12,81%	Istanbul SAW	227'920	+65,49%
Vienne	178'770	+0,73%	Cagliari	29'725	-9,61%	Izmir	22'700	-4,68%
<b>Belgique</b>	<b>506'873</b>	<b>-2,90%</b>	Catane	71'981	-24,46%	Kayseri	3'107	-28,23%
Bruxelles	506'873	-2,90%	Lamezia Terme	5'858	-0,42%			
			Naples	113'707	-24,44%			
			Olbia	84'221	+8,37%			
			Palerme	28'610	-6,13%			



### Destinations long-courriers (supérieur ou égal à 5h de vol)

Zone	Code IATA	Ville	% total des passagers
Afrique	ADD	Addis-Abeba	0,60 %
Afrique	MRU	Île Maurice	0,12 %
Afrique	RMF	Marsa Alam	0,03 %
Amérique	EWB	New York	0,55 %
Amérique	IAD	Washington	0,59 %
Amérique	JFK	New York	1,02 %
Amérique	YUL	Montréal	0,80 %
Asie	AUH	Abou Dabi	0,79 %
Asie	DOH	Doha	0,89 %
Asie	DXB	Dubaï	1,79 %
Asie	JED	Djeddah	0,22 %
Asie	KWI	Koweït	0,15 %
Asie	PEK	Pékin	0,55 %
Asie	PVG	Shanghai	0,26 %
Asie	RUH	Riyad	0,33 %
<b>TOTAL</b>			<b>8,70 %</b>

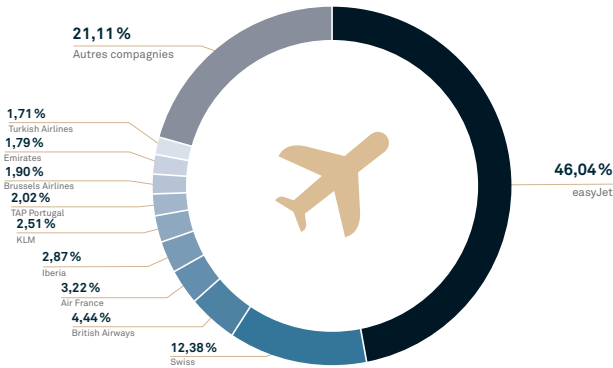
### Trajet en train (en heures)

Temps	Zone	Code IATA	Destinations	Passagers touchés	Passagers
2,75	Europe	ZRH	Zurich	2,75 %	
3,25	Europe	CDG	Paris	3,22 %	
3,25	Europe	ORY	Paris	0,65 %	
<b>TOTAL</b>				<b>6,62 %</b>	



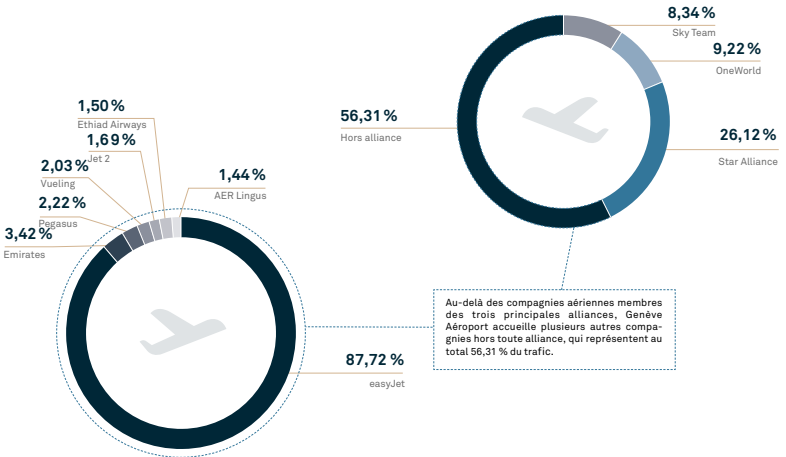
## Parts de marché par compagnie

Trafic de ligne



## Répartition par alliance

Trafic de ligne





# Synthèse des investissements, projets et développements technologiques



Au sein de la plateforme, plus 300 projets ont été menés de front en 2025 pour un investissement de 110 millions de francs. La finalisation de la mise en service de l'ensemble des lignes du Centre logistique de tri-bagages (BLC), la fin du chantier du parking P41 et le démarrage de l'extension du satellite 10 ont constitué 35% de ces investissements. En matière de réalisations technologiques, le déploiement en mai des composants de *Airport Operations System* (AOS) a été le temps fort de l'année 2025.

### BLC : 100 % des bagages

Après plusieurs années de travaux, le nouveau *Baggage Logistics Center* (BLC) est pleinement opérationnel. La totalité des *check-in* qui ont été renouvelés sont désormais raccordés à la nouvelle installation qui traite 100% des bagages. Le chantier s'achèvera en 2026 avec la mise en service de l'EBS (*Early Bag Storage*) qui permettra de stocker 2000 bagages.

### Extension du satellite 10

Après que le crédit de 47,2 millions de francs ait été voté en 2024, les travaux préparatoires ont démarré mi-septembre pour créer cinq nouvelles salles d'embarquement au satellite 10, créer de nouveaux espaces commerciaux et redéployer les zones douanes. Et depuis décembre 2025, les travaux d'extension ont été engagés en vue d'une mise en service en avril 2028 du «Sat 10» agrandi. En complément du crédit initial, le Conseil d'administration a validé en 2025 un crédit complémentaire de 5,2 millions de francs pour ajouter huit ascenseurs aux plans initiaux dans le souci d'offrir un meilleur confort aux passagers, et en particulier aux familles. A relever que pendant la période globale des travaux, le satellite reste en partie en opération pour accueillir le trafic avions et passagers avec quatre portes d'embarquement par bus.

### CAP2030

Depuis l'adjudication en novembre 2023 de la conception-réalisation du projet de plateforme multimodale et d'extension du Terminal à l'entreprise Losinger-Marazzi-Bouygues Bâtiment International (LMB), le projet CAP2030 a fait l'objet de plusieurs recours, ce qui a entravé temporairement le développement des chantiers préliminaires.

Au terme de plusieurs actions judiciaires, le Tribunal fédéral a retenu un vice de procédure. Il demande à Genève Aéroport de le réparer en réévaluant certains critères d'évaluation des projets en compétition. Cette nouvelle évaluation aura lieu courant 2026 et la décision finale d'adjudication pourra ensuite intervenir.

### Un nouveau parking et des réfections

Situé sous la Halle 6 de Palexpo, le nouveau parking P41 a été achevé en 2025. Au terme d'une courte phase d'essais et de tests divers, le parking est entré en service en février 2026. Il offre 520 places sur quatre niveaux. Ce parking permettra de compenser

une partie de la perte de places du P47 liée à la construction par la Fondation des Parkings d'un P+R qui démarrera au premier trimestre 2026.

Au cours de l'année 2025 se sont également achevées - en juin pour le P1 et en décembre pour le P51 - d'importantes séquences de travaux de rénovation de deux des principaux parkings de l'aéroport, notamment au niveau des sols, des équipements de sûreté et des éclairages.

Également au niveau des parkings, des aménagements technologiques ont pris place. En premier lieu, le marquage à la place a été déployé au P1 avec notamment la signalisation des places disponibles, la recherche de l'emplacement de son véhicule et la protection contre d'éventuels dégâts grâce à un système de caméras.

### Nouvelle caserne prévue dans le Bâtiment opérations aéroportuaires (BOA)

A l'horizon 2030, le SSLIA (Service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs) aura besoin d'une nouvelle caserne sur un autre emplacement de la plateforme afin de pouvoir aménager de nouvelles positions avions gros porteurs sur l'espace libéré. Cette infrastructure offrira des synergies en y accueillant le Service OAA (Autorité Aviation) et les équipes OSS (Service Surveillance) dans un bâtiment unique.

Afin de préciser le projet, le Conseil d'administration a approuvé un crédit d'études de 6,2 millions de francs pour la création du nouveau bâtiment. La future implantation répond à l'impératif normatif EASA de garantir un temps d'intervention des pompiers en 3 minutes aux deux extrémités de la piste et un temps d'intervention de maximum 10 minutes sur tous les bâtiments situés sur le front Sud de l'aéroport.

### Gestion des énergies

Au cours de l'année 2025, Genève Aéroport a continué à développer, par géothermie et aérothermie, ses capacités de récupération des énergies natives de ses activités, atteignant d'ailleurs son autonomie en besoin de froid.

Les travaux de raccordement au réseau GeniLac se sont poursuivis avec l'objectif de compléter les besoins en énergies thermiques grâce à l'eau du lac à l'horizon 2028.

### Nouvelles économies d'énergie

À fin 2025, la consommation d'électricité, de mazout, de gaz et de carburant s'élève au total à 84 GWh contre 102 GWh en 2019, soit une économie de 17,6%.

Avec l'ensemble des actions de performance énergétique, les économies sur l'exercice 2025 s'élèvent à 1,23 GWh d'énergie thermique et 1,00 GWh d'énergie électrique.

Les 2,23 GWh économisés en 2025 correspondent à l'équivalent de la consommation annuelle de 1'115

logements genevois. Ces économies, validées par ECO21, ont été générées par le remplacement des éclairages, l'optimisation des systèmes de ventilation et la modernisation des ascenseurs. Ces programmes d'optimisation se poursuivront dans les prochaines années.

### AOS en production

Préparé depuis 2024, la solution *Airport Operations System* (AOS) a été mise en production au centre des opérations de l'aéroport (APOC) et pour les différents partenaires de la plateforme en mai 2025. Cette réalisation phare de l'année revêt un caractère aussi rare qu'essentiel pour l'aéroport, car il s'agit de l'application la plus critique de son système d'information. Le système permet, en effet, de gérer les principales opérations aéroportuaires en temps réel, aussi bien la gestion des flux d'avions que les positions sur le tarmac, la planification des *check-in*, les portes d'embarquement, les tapis bagages à l'arrivée, que l'affichage des informations de vol sur tous les écrans et applications mobiles.

Fruit d'une collaboration étroite entre la Direction des technologies et les équipes des Opérations, cette réalisation marque une réussite collective. L'architecture IT de la solution a été complètement revue et repose désormais sur des composants modernes et évolutifs.

Un mois plus tard, en juin 2025, a été mis en place l'outil de prise de décision collaborative, appelée ACDM, qui permet d'optimiser la gestion des vols avec Skyguide, Eurocontrol et les compagnies aériennes. Cette étape franchie a ouvert le processus de recertification de la nouvelle application qui devrait se conclure au premier trimestre 2026.

Dans le prolongement de l'ACDM s'est inscrit le projet AOP (*Airport Operations Plan*) qui marque une évolution du système qui vise, en coordination européenne, à optimiser la gestion des flux d'avions et donc les vols dans toutes les étapes (air, approche, piste, tarmac) pour une meilleure ponctualité.

### Digitalisation

Engagée en 2024, la transformation vers le *Digital Workplace* s'est poursuivie en 2025. Parmi les avancées figurent l'évolution du Portail GVA, destiné à améliorer la communication et la collaboration, avec la migration de l'intranet et de l'ensemble des espaces collaboratifs, applicatifs et projets vers ce système homogène intégré. De nouveaux services ont été déployés, notamment par la préparation à l'adoption d'outils Cloud et de l'IA générative.

Projet davantage ouvert vers le public et l'extérieur : en collaboration avec les équipes marketing et communication, la Direction des technologies a lancé en 2025 le projet GVA Experience qui a pour objectif la mise en action par étapes successives au

printemps 2026 d'un nouveau site internet. Un projet avec des dimensions technologiques, stratégiques, commerciales et informatives qui a pour ambition d'offrir aux passagers une expérience digitale moderne et fluide, conçue en priorité pour le mobile.

### Expérience passagers

De nombreuses améliorations technologiques ont été apportées en 2025 au bénéfice de l'expérience passager. En premier lieu dans les parkings avec le marquage à la place (cf page précédente). Puis à l'enregistrement, où de nouvelles bornes de dépose-bagages en libre service (SSBD) ont été déployées. Celles-ci sont désormais toutes connectées au nouveau système de tri-bagages, y compris dans la zone easyJet. Enfin, à l'embarquement, le déploiement du projet sonorisation a permis d'étendre le système d'annonces automatiques multilingues à toutes les portes d'embarquement, à l'exception du satellite 10.



# Synthèse des résultats financiers



En 2025, Genève Aéroport enregistre un bénéfice de 52,9 millions de francs après rétrocession de 50% de son résultat à l'État. En 2024, le résultat net après rétrocession était de 55,2 millions de francs. Ce résultat est satisfaisant dans un contexte de croissance de trafic très modérée. Il traduit par ailleurs une évolution maîtrisée et encadrée des charges d'exploitation. Avec une dette nette ramenée à fin 2025 à 444,5 millions de francs (482 millions en 2024), Genève Aéroport poursuit son processus d'assainissement financier suite à la crise sanitaire.

Avant rétrocession de la moitié de son bénéfice à l'État, Genève Aéroport réalise un résultat de 105,8 millions de francs en 2025 (110,4 millions en 2024).

### Niveau de trafic mitigé en cours d'année

Le niveau de trafic est resté mitigé tout au long de l'année, avant de s'améliorer nettement en fin d'année et en particulier au mois de décembre. Avec 17,85 millions de passagers (+0,3 % par rapport à l'année précédente) et une diminution de 1 % des mouvements d'avions, Genève Aéroport réalise un chiffre d'affaires en progression de 1 % à 539 millions de francs. Pour mémoire, le chiffre d'affaires d'avant-crise, à fin 2019, s'élevait à 493,9 millions de francs.

En 2025, la part des revenus aéronautiques représente 65,2% des revenus, en hausse de 2,2 % par rapport à 2024. La part des revenus non aéronautiques s'inscrit elle à 34,8 % du total des recettes, en baisse de 1,1 %. Les activités commerciales sont restées dynamiques (+1,2 %) malgré d'importants travaux de rénovation menés par plusieurs commerces et restaurants. Les revenus des parkings marquent, eux, une légère baisse, notamment en raison de travaux de rénovation, des actions pour renforcer l'accessibilité à l'aéroport par les transports publics et des incitations de l'entreprise à la mobilité douce.

### Chiffre d'affaires soutenu par les hausses de redevances

Le chiffre d'affaires réalisé en 2025 reflète également l'impact des hausses de redevances aéroportuaires négociées avec les compagnies aériennes en 2024 et entrées en application au 1<sup>er</sup> janvier 2025 (augmentation de la taxe passagers et augmentation progressive en cours d'année de la taxe bagages pour refléter la mise en service complète du nouveau système de tri des bagages).

Cet exercice confirme une situation financière solide portée par une gestion rigoureuse. La marge sur résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et amortissements (EBITDA) demeure supérieure à 39 % : +39,2 % en 2025 contre +39,6 % en 2024.

Les dépenses de fonctionnement s'élevaient à 164,5 millions de francs en 2025 (165,4 millions en 2024). Compte tenu de l'évolution négative du trafic passagers constatée à la mi-année, un travail important a été mené

dès l'été pour encadrer avec attention les dépenses de fonctionnement, ceci avec succès.

Les charges de personnel, elles, augmentent de 6,1 millions de francs pour atteindre 163,2 millions de francs. Cette évolution s'explique par les augmentations d'effectifs, et par l'annuité de 1,5 point accordée suite aux négociations salariales, ainsi que par l'indexation des salaires.

### Provision pour indemnisation des riverains

Au 1<sup>er</sup> janvier 2025 est entrée en application la nouvelle redevance pour indemnisation des riverains – 60 centimes par passager – destinée à préfinancer 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. En 2025, 6 millions de francs ont été facturés et versés dans le fonds riverains créé à cet effet. La provision indemnités riverains diminue du montant encaissé.

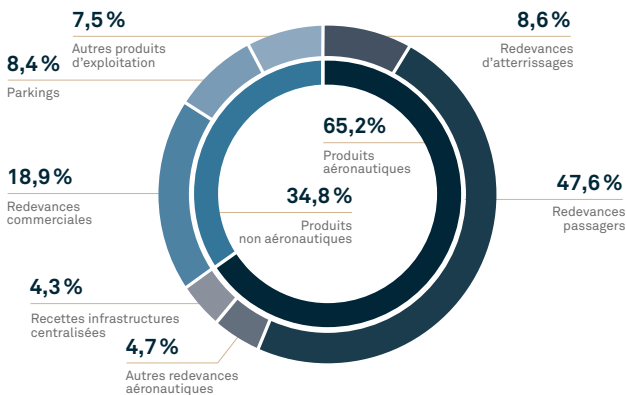
### Investissements

Les investissements s'élevaient à 110 millions de francs en 2025, un niveau en progression par rapport à 2024 et ce malgré le retard du démarrage du projet d'extension du terminal (CAP2030).

### Poursuite du désendettement

Genève Aéroport poursuit activement sa stratégie de désendettement. La dette nette est passée de 773 millions de francs en 2021, à 482 millions en 2024 et désormais à 444 millions en 2025. Avec un ratio d'endettement de 2,1x à fin 2025, Genève Aéroport est parfaitement aligné sur le cap fixé. Le ratio d'endettement cible (dette nette/EBITDA) de 2x devrait être atteint au plus tard en 2028 permettant ainsi le financement du plan d'investissement attendu et qui inclut notamment la plateforme multimodale et le projet de rénovation du terminal.

## Répartition des produits



## Principaux indicateurs

en millions de CHF

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Chiffre d'affaires	191,2	209,0	423,1	489,6	533,7	<b>539,0</b>
EBITDA	-59,7	-15,7	158,4	188,9	211,3	<b>211,4</b>
Résultat net	-129,5	-88,9	46,3	44,3	55,2	<b>52,9</b>
Part du résultat versé à l'Etat en N+1	0,0	0,0	15,4	44,3	55,2	<b>52,9</b>
Droit de superficie	5,0	5,0	5,0	5,5	5,6	<b>5,6</b>
Cash-flow opérationnel	-8,6	-26,2	157,1	198,3	236,0	<b>201,2</b>
Cash-flow d'investissement	-126,5	-121,1	-61,2	-68,3	-90,1	<b>-108,8</b>
Dette nette *	618,9	772,7	684,7	578,3	482,0	<b>444,5</b>
EBITDA / chiffre d'affaires	-31,2%	-7,5%	37,4%	38,6%	39,6%	<b>39,2%</b>
Dette nette / EBITDA	na **	na **	4,3	3,1	2,3	<b>2,1</b>

\* emprunts et autres dettes non courants et courants, diminués des disponibilités et des placements à court et à long termes

\*\* non applicable



# Rapport financier



## ANNEXE I

## Compte de résultat

	Notes	2025	2024
<b>PRODUITS</b>	3		
Redevances d'atterrissages	3.1	46'220	46'890
Redevances passagers	3.2	256'559	253'375
Recettes infrastructures centralisées	3.3	23'374	19'803
Autres redevances aéronautiques	3.4	25'107	23'751
<b>Total des redevances aéroportuaires</b>		<b>351'260</b>	<b>343'819</b>
Redevances commerciales	3.5	102'039	100'842
Parkings	3.6	45'073	46'956
Loyers et droits de superficie	3.7	25'955	25'828
Revenus annexes de location	3.8	7'122	8'135
Autres produits d'exploitation		7'555	8'165
<b>Total des produits d'exploitation</b>		<b>187'744</b>	<b>189'926</b>
<b>Total des produits</b>		<b>539'004</b>	<b>533'745</b>
<b>CHARGES</b>			
Salaires et allocations		-116'027	-112'230
Assurances sociales, maladie et accident		-16'564	-15'143
Autres charges du personnel	4	-4'777	-4'469
Charge de prévoyance	5	-25'798	-25'197
<b>Total des charges de personnel</b>		<b>-163'166</b>	<b>-157'039</b>
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	6	-49'825	-45'255
Sous-traitance sûreté et surveillance		-38'115	-36'952
Frais de police pour sûreté au sol		-10'340	-10'340
Énergie, entretien et loyers	7	-58'173	-57'346
Marchandises		-5'091	-6'227
Autres dépenses de fonctionnement	8	-3'776	-6'099
Prélèvement net sur le fonds environnement	10	834	-3'198
<b>Total des dépenses de fonctionnement</b>		<b>-164'486</b>	<b>-165'417</b>
<b>Total des charges d'exploitation</b>		<b>-327'652</b>	<b>-322'456</b>
<b>Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA*)</b>		<b>211'352</b>	<b>211'289</b>
Amortissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	12/13	-99'531	-95'048
<b>Total des charges d'amortissements</b>		<b>-99'531</b>	<b>-95'048</b>
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>111'821</b>	<b>116'241</b>
Charges financières	11	-7'434	-7'550
Produits financiers	11	1'439	1'713
<b>Total des charges financières et produits financiers</b>		<b>-5'995</b>	<b>-5'837</b>
<b>Résultat avant rétrocession</b>		<b>105'826</b>	<b>110'404</b>
Rétrocession due à l'État	26	-52'913	-55'202
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>52'913</b>	<b>55'202</b>

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

## ANNEXE II

### État du résultat net et des autres éléments du résultat global

	Notes	2025	2024
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>52'913</b>	<b>55'202</b>
<b>Éléments du résultat global recyclables en résultat</b>			
Part effective de la variation de juste valeur d'instruments financiers dérivés	21	1'655	1'365
<b>Éléments du résultat global non recyclables en résultat</b>			
Écarts actuariels résultant du plan de prévoyance	5	71'246	-9'118
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>		<b>72'901</b>	<b>-7'753</b>
<b>Résultat global total</b>		<b>125'814</b>	<b>47'449</b>

## ANNEXE III

## Bilan au 31 décembre

	Notes	2025	2024
<b>ACTIFS</b>			
Immobilisations corporelles	12	1'242'097	1'232'127
Immobilisations incorporelles	13	35'777	35'382
Placements à long terme	14	60'000	60'000
<b>Total des actifs non courants</b>		<b>1'337'874</b>	<b>1'327'509</b>
Stocks	15	7'164	7'087
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	16	10'935	7'704
Débiteurs clients	17	78'395	61'194
Placements à court terme	14	90'000	-
Disponibilités	18	31'580	84'419
<b>Total des actifs courants</b>		<b>218'074</b>	<b>160'404</b>
<b>Total des actifs</b>		<b>1'555'948</b>	<b>1'487'913</b>
<b>CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS</b>			
<b>CAPITAUX PROPRES</b>			
Réserves		379'445	251'342
Résultat net de l'exercice		52'913	55'202
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>432'358</b>	<b>306'544</b>
<b>PASSIFS</b>			
Fonds indemnités riverains	9	6'195	-
Fonds environnement	10	17'398	18'153
Emprunts et autres dettes non courants	19	525'559	625'884
Provisions non courantes	20	77'642	83'495
Engagements de prévoyance et autres avantages à long terme	5	239'878	301'795
Autres passifs non courants		2'113	13'145
<b>Total des passifs non courants</b>		<b>868'785</b>	<b>1'042'472</b>
Emprunts et autres dettes courants	19	100'502	532
Rétrocession due à l'État	26	52'913	55'202
Comptes de régularisation passifs	22	54'717	48'484
Fournisseurs		46'673	34'679
<b>Total des passifs courants</b>		<b>254'805</b>	<b>138'897</b>
<b>Total des passifs</b>		<b>1'123'590</b>	<b>1'181'369</b>
<b>Total des passifs et des capitaux propres</b>		<b>1'555'948</b>	<b>1'487'913</b>

## ANNEXE IV

## Variation des capitaux propres de l'exercice

Lors de la constitution de l'établissement public autonome, il n'y a pas eu de capital de dotation.

	Notes	Réserve de couverture	Engagements de prévoyance	Réserve générale	Total des réserves	Résultat de l'exercice	Total des capitaux propres
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier 2024</b>		-3'917	-21'750	240'482	214'815	44'280	259'095
Résultat 2024					-	55'202	55'202
Écarts actuariels résultant du plan de prévoyance	5		-9'118		-9'118		-9'118
Part effective de la variation de juste valeur d'instruments financiers dérivés	21	1'365			1'365		1'365
<b>Résultat global total 2024</b>		<b>1'365</b>	<b>-9'118</b>	<b>-</b>	<b>-7'753</b>	<b>55'202</b>	<b>47'449</b>
Utilisation de la réserve générale				44'280	44'280	-44'280	-
<b>Solde au 31 décembre 2024</b>		<b>-2'552</b>	<b>-30'868</b>	<b>284'762</b>	<b>251'342</b>	<b>55'202</b>	<b>306'544</b>
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier 2025</b>		<b>-2'552</b>	<b>-30'868</b>	<b>284'762</b>	<b>251'342</b>	<b>55'202</b>	<b>306'544</b>
Résultat 2025					-	52'913	52'913
Écarts actuariels résultant du plan de prévoyance	5		71'246		71'246		71'246
Part effective de la variation de juste valeur d'instruments financiers dérivés	21	1'655			1'655		1'655
<b>Résultat global total 2025</b>		<b>1'655</b>	<b>71'246</b>	<b>-</b>	<b>72'901</b>	<b>52'913</b>	<b>125'814</b>
Utilisation de la réserve générale				55'202	55'202	-55'202	-
<b>Solde au 31 décembre 2025</b>		<b>-897</b>	<b>40'378</b>	<b>339'964</b>	<b>379'445</b>	<b>52'913</b>	<b>432'358</b>

## ANNEXE V

## Tableaux des flux de trésorerie de l'exercice

	Notes	2025	2024
<b>Activités d'exploitation</b>			
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>52'913</b>	<b>55'202</b>
Charges d'intérêts	11	6'704	6'662
Produits des placements	11	-1'297	-1'611
Rétrocession due à l'État	26	52'913	55'202
Amortissements	12/13	99'531	95'048
Allocation au fonds environnement	10	7'272	7'631
Utilisation du fonds environnement	10	-8'027	-4'247
Allocation au fonds indemnités riverains	9	14	-
Mouvement des provisions		-6'735	465
Charge de prévoyance		9'329	9'424
Variation du coût amorti	11	637	702
<b>Charges et produits non monétaires</b>		<b>160'341</b>	<b>169'276</b>
Marge brute d'autofinancement		213'254	224'478
Stocks		583	-581
Comptes de régularisation actifs et créances diverses		-2'926	-1'299
Débiteurs clients		-17'196	5'913
Comptes de régularisation passifs		-4'502	1'546
Fournisseurs		11'994	5'921
<b>Variation de l'actif d'exploitation net</b>		<b>-12'047</b>	<b>11'500</b>
<b>Flux de trésorerie net provenant des activités d'exploitation</b>		<b>201'207</b>	<b>235'978</b>
<b>Activités d'investissements</b>			
Acquisitions d'immobilisations corporelles nettes		-106'558	-87'676
Acquisitions d'immobilisations incorporelles nettes		-2'225	-2'439
<b>Flux de trésorerie net affecté aux activités d'investissements</b>		<b>-108'783</b>	<b>-90'115</b>
<b>Activités de financement</b>			
Part du résultat de l'exercice précédent payé à l'État	26	-55'202	-44'281
Placement à long terme	14	-60'000	-60'000
Placement à court terme	14	-30'000	-
Diminution d'emprunts	19	-532	-529
Intérêts payés pendant l'année		-6'702	-6'661
Produits des placements reçus pendant l'année		992	1'533
Attribution au fonds indemnités riverains	9	6'181	-
<b>Flux de trésorerie net affecté aux activités de financement</b>		<b>-145'263</b>	<b>-109'938</b>
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>-52'839</b>	<b>35'925</b>
Disponibilités au début de l'exercice	18	84'419	48'494
Disponibilités à la fin de l'exercice	18	31'580	84'419
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>-52'839</b>	<b>35'925</b>

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2025

### NOTE 1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Par la loi sur l'Aéroport international de Genève H.3.25 (LAIG), le Grand Conseil de la République et canton de Genève, sur proposition du Conseil d'État, a créé l'établissement autonome de droit public, jouissant de la pleine personnalité juridique, appelé **Aéroport International de Genève (AIG ou Genève Aéroport)**.

Genève Aéroport a, pour mission principale, la gestion et l'exploitation des installations de l'aéroport dans des conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort des utilisateurs. Par ailleurs, l'activité de l'établissement doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, en tenant compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, dans le respect de la protection de l'environnement.

En outre, Genève Aéroport est au bénéfice d'une concession fédérale d'exploitation renouvelée en 2001 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), pour 50 ans.

Enfin, le Conseil fédéral a adopté, en 2018, le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique (PSIA) de Genève Aéroport qui définit les conditions générales de l'exploitation de l'aéroport.

Adresse légale: Aéroport International de Genève, route de l'Aéroport 21, 1218 Grand-Saconnex (Suisse).

#### Principes comptables

Les principes comptables spécifiques aux notes sont présentés au début de ces dernières, alors que les principes comptables généraux sont présentés ci-après.

#### Base de préparation des états financiers

Les comptes sont individuels. Ils sont établis en conformité avec les normes internationales d'information financière (IFRS) et leurs interprétations, publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB), ainsi qu'avec les exigences de la Loi sur l'Aéroport international de Genève H.3.25 (LAIG).

À la date de clôture, les normes et interprétations nouvelles ou amendées, publiées sans être entrées en vigueur, sont les suivantes :

- IFRS 18 Présentation des états financiers et informations à fournir, nouvelle norme applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2027
- Amendements d'autres normes résultant de la nouvelle norme IFRS 18 et autres amendements résultant du cycle annuel des améliorations des IFRS

Genève Aéroport a décidé de ne pas appliquer par anticipation ces normes et interprétations. Leur impact potentiel a été évalué et est estimé peu significatif.

Les comptes sont présentés en KCHF (milliers de francs suisses).

Ils sont préparés selon le principe des coûts historiques, à l'exception des instruments financiers dérivés qui sont évalués à la juste valeur.

Les exercices comptables sont délimités selon la méthode de la comptabilité d'engagements.

La Direction générale a procédé à une évaluation spécifique de la capacité de Genève Aéroport à poursuivre son exploitation et a conclu en ce sens, sur la base des données de marché, qui indiquent des conditions inchangées à long terme, et de la capacité de Genève Aéroport à obtenir des financements.

#### Données comparatives

Au 1<sup>er</sup> janvier 2025, Genève Aéroport a conclu à l'absence d'impact des amendements de normes sur le compte de résultat, l'état du résultat global, le bilan, la variation des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie. Les données 2024 ont fait l'objet de retraitements afin de permettre la comparaison avec les données 2025, sans impact sur le résultat total.

#### Évaluation des risques

Le Conseil d'administration assume la responsabilité de l'analyse de l'ensemble des risques, à tous les niveaux de l'entreprise, et de la mise en place des contrôles adéquats pour les couvrir. Ces contrôles sont intégrés dans le système de contrôle interne (SCI) de l'entité.

Dans ce contexte, et afin de garantir une tenue régulière de la comptabilité, le SCI comprend des processus permettant à la Direction générale de gérer les risques d'anomalies significatives dans les états financiers.

#### Estimations et jugements comptables déterminants

L'établissement des états financiers nécessite le recours à des jugements, estimations et hypothèses pour la détermination de la valeur des actifs et des passifs, des produits et charges de l'exercice, ainsi que pour la prise en compte des aléas positifs et négatifs existant à la date de clôture. En fonction de l'évolution des hypothèses considérées ou de conditions économiques différentes de celles existantes en date de clôture, les montants qui figureront dans les futurs états financiers pourraient différer significativement des estimations actuelles.

A ce jour, aucun indice ne permet de déceler un risque important d'ajustement significatif de la valeur comptable des actifs et passifs au cours de la période suivante.

Les principales positions, listées ci-après, pour lesquelles Genève Aéroport a recours à des estimations et jugements, sont décrites dans les notes concernées. Elles font l'objet d'un suivi systématique et régulier par la Direction générale.

- Immobilisations corporelles (note 12);
- Immobilisations incorporelles (note 13);
- Débiteurs clients (notes 17 et 21);
- Provisions (note 20);
- Engagements de prévoyance et autres avantages à long terme (note 5);
- Actifs et passifs financiers (note 21).

### Juste valeur

La juste valeur est le prix qui serait reçu pour la vente d'un actif ou payé pour le transfert d'un passif, lors d'une transaction normale entre intervenants du marché, à la date d'évaluation. Il s'agit donc d'un prix qui est indépendant de l'usage spécifique de l'actif par la société qui l'évalue.

### Conversion des monnaies étrangères

Les actifs et les engagements en monnaies étrangères sont convertis en francs suisses, aux taux de change effectifs à la date du bilan. Les produits et les charges sont convertis en francs suisses, aux taux de change en vigueur au moment de chaque transaction.

Les gains et les pertes de change sont comptabilisés dans le compte de résultat de l'exercice.

### Impôts

Genève Aéroport est exempté des impôts directs fédéraux, cantonaux et communaux.

## NOTE 2. SECTEURS OPÉRATIONNELS

### Secteurs d'activités

L'organisation de Genève Aéroport est structurée autour de deux secteurs d'activité qui font l'objet d'un suivi régulier par la Direction générale de Genève Aéroport, le secteur aéronautique et le secteur extra-aéronautique.

Le secteur aéronautique comprend les activités suivantes :

- les activités relatives au trafic aérien, soit la mise à disposition par Genève Aéroport des infrastructures permettant :
  - l'embarquement et le débarquement des passagers ; et
  - le décollage, l'atterrissage, la circulation au sol et le stationnement des aéronefs, y compris pour le trafic du fret.

Les actions pour la protection de l'environnement sont également présentées dans les activités relatives au trafic aérien.

- les activités relatives à la sûreté, permettant :
  - le contrôle des passagers avant l'embarquement ; et

- le contrôle des accès au périmètre aéroportuaire.
- l'activité PMR, soit la mise à disposition par Genève Aéroport du support logistique permettant de faciliter l'embarquement et le débarquement des personnes à mobilité réduite (PMR).
- Les autres prestations aéronautiques qui incluent principalement la mise à disposition centralisée :
  - du système de tri-bagages ;
  - du logiciel utilisé pour l'enregistrement des passagers ;
  - de la mise à disposition de l'énergie aux avions ; et
  - des prestations de dégivrage.

Le secteur extra-aéronautique comprend la gestion des activités suivantes :

- des commerces, des restaurants, des activités de location de voitures, de publicité et de services ;
- des parkings ; et
- du parc locatif mis à disposition de tiers par Genève Aéroport.

### Secteur géographique

Étant actif sur un seul site, Genève Aéroport n'a qu'un secteur géographique.

### Renseignements complémentaires

Un client représente plus de 10% du total des produits de Genève Aéroport en 2025 (un client de plus de 10% en 2024).

Deux clients représentent plus de 10% des produits de l'activité du secteur aéronautique, soit respectivement 41% et 12% en 2025 (respectivement 42% et 12% en 2024). La part des produits du deuxième client le plus significatif est de 16% en 2025 (15% en 2024) lorsqu'on considère les revenus générés par l'ensemble du groupe auquel il appartient.

Deux clients représentent plus de 10% des produits du secteur extra-aéronautique, soit respectivement 22% et 17% en 2025 (respectivement 22% et 17% en 2024).

### Données comparatives

Les données 2024 ont fait l'objet d'un retraitement afin de permettre la comparaison avec les données 2025, sans impact sur le résultat total.

	Trafic aérien	Sûreté de l'aviation	PMR	Redevances d'utilisation	Autres aéronautiques	Total aéronautique
<b>2024</b>						
<b>Produits</b>	<b>196'927</b>	<b>112'718</b>	<b>9'708</b>	<b>19'803</b>	<b>4'664</b>	<b>343'820</b>
Transfert selon art 34 ORA	10'833					10'833
(Attribution) / prélèvement net sur le fonds environnement	-3'198					-3'198
Charges de personnel	-64'181	-47'428	-761	-7'780	-905	-121'055
<i>dont charge de prévoyance</i>	-9'925	-7'783	-111	-1'535	-149	-19'503
Dépenses de fonctionnement	-41'089	-53'198	-9'665	-17'582	-1'491	-123'025
<b>Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA)</b>	<b>99'292</b>	<b>12'092</b>	<b>-718</b>	<b>-5'559</b>	<b>2'268</b>	<b>107'375</b>
Amortissements	-51'100	-7'586	-138	-13'663	-2'219	-74'706
<b>Résultat opérationnel (EBIT)</b>	<b>48'192</b>	<b>4'506</b>	<b>-856</b>	<b>-19'222</b>	<b>49</b>	<b>32'669</b>
Charges financières nettes	-2'404	-397	-17	-748	-571	-4'137
<b>Résultat avant rétrocession</b>	<b>45'788</b>	<b>4'109</b>	<b>-873</b>	<b>-19'970</b>	<b>-522</b>	<b>28'532</b>
Rétrocession due à l'État*	-17'741	-2'140	407	9'129	-24	-10'369
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>28'047</b>	<b>1'969</b>	<b>-466</b>	<b>-10'841</b>	<b>-546</b>	<b>18'163</b>
Actifs non courants	692'905	117'269	2'170	204'373	39'787	1'056'504
<b>Total des actifs</b>	<b>774'652</b>	<b>138'377</b>	<b>3'885</b>	<b>209'737</b>	<b>40'722</b>	<b>1'167'373</b>
Investissements de l'exercice	28'458	22'656	127	15'715	160	67'116

**2025**

<b>Produits</b>	<b>192'520</b>	<b>119'543</b>	<b>11'094</b>	<b>23'374</b>	<b>10'924</b>	<b>357'455</b>
Transfert selon art 34 ORA	9'829					9'829
(Attribution) / prélèvement net sur le fonds environnement	835					835
Charges de personnel	-61'829	-48'422	-912	-8'960	-1'368	-121'491
<i>dont charge de prévoyance</i>	-9'532	-7'820	-133	-1'606	-209	-19'300
Dépenses de fonctionnement	-47'111	-56'350	-10'323	-17'169	-1'806	-132'759
<b>Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA)</b>	<b>94'244</b>	<b>14'771</b>	<b>-141</b>	<b>-2'755</b>	<b>7'750</b>	<b>113'869</b>
Amortissements	-50'395	-11'587	-122	-14'713	-2'021	-78'838
<b>Résultat opérationnel (EBIT)</b>	<b>43'849</b>	<b>3'184</b>	<b>-263</b>	<b>-17'468</b>	<b>5'729</b>	<b>35'031</b>
Charges financières nettes	-2'911	-425	-5	-818	-512	-4'671
<b>Résultat avant rétrocession</b>	<b>40'938</b>	<b>2'759</b>	<b>-268</b>	<b>-18'286</b>	<b>5'217</b>	<b>30'360</b>
Rétrocession due à l'État*	-16'098	-1'507	124	8'266	-2'711	-11'926
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>24'840</b>	<b>1'252</b>	<b>-144</b>	<b>-10'020</b>	<b>2'506</b>	<b>18'434</b>
Actifs non courants	672'066	122'724	2'481	212'798	38'296	1'048'365
<b>Total des actifs</b>	<b>780'497</b>	<b>153'305</b>	<b>5'262</b>	<b>221'183</b>	<b>39'735</b>	<b>1'199'982</b>
Investissements de l'exercice	32'636	14'540	205	20'209	3'223	70'813

\*Répartition calculée avant transfert selon les exigences de l'art 34 de l'Ordonnance sur les redevances aéroportuaires (748.131.3) (ORA).

	Stationnement des automobiles	Extra- aéronautique côté piste	Extra- aéronautique côté ville	Total extra- aéronautique	Total
<b>2024</b>					
<b>Produits</b>	49'253	87'252	53'420	189'925	533'745
Transfert selon art 34 ORA (Attribution) / prélèvement net sur le fonds environnement	-2'678	-8'155		-10'833	-
Charges de personnel <i>dont charge de prévoyance</i>	-8'123 -1'298	-9'788 -1'545	-18'073 -2'851	-35'984 -5'694	-157'039 -25'197
Dépenses de fonctionnement	-11'329	-11'223	-16'642	-39'194	-162'219
<b>Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA)</b>	27'123	58'086	18'705	103'914	211'289
Amortissements	-6'210	-6'297	-7'835	-20'342	-95'048
<b>Résultat opérationnel (EBIT)</b>	20'913	51'789	10'870	83'572	116'241
Charges financières nettes	-996	-393	-311	-1'700	-5'837
<b>Résultat avant rétrocession</b>	19'917	51'396	10'559	81'872	110'404
Rétrocession due à l'État*	-11'203	-28'467	-5'163	-44'833	-55'202
<b>Résultat net de l'exercice</b>	8'714	22'929	5'396	37'039	55'202
<b>Actifs non courants</b>	82'852	102'229	85'924	271'005	1'327'509
<b>Total des actifs</b>	92'592	123'947	104'001	320'540	1'487'913
<b>Investissements de l'exercice</b>	13'286	6'264	6'242	25'792	92'908
<b>2025</b>					
<b>Produits</b>	47'390	88'014	52'340	187'744	545'199
Transfert selon art 34 ORA (Attribution) / prélèvement net sur le fonds environnement	-2'255	-7'574		-9'829	-
Charges de personnel <i>dont charge de prévoyance</i>	-8'421 -1'315	-13'396 -2'079	-19'858 -3'104	-41'675 -6'498	-163'166 -25'798
Dépenses de fonctionnement	-11'556	-11'467	-15'734	-38'757	-171'516
<b>Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA)</b>	25'158	55'577	16'748	97'483	211'352
Amortissements	-6'214	-6'196	-8'283	-20'693	-99'531
<b>Résultat opérationnel (EBIT)</b>	18'944	49'381	8'465	76'790	111'821
Charges financières nettes	-925	-377	-22	-1'324	-5'995
<b>Résultat avant rétrocession</b>	18'019	49'004	8'443	75'466	105'826
Rétrocession due à l'État*	-10'031	-26'951	-4'005	-40'987	-52'913
<b>Résultat net de l'exercice</b>	7'988	22'053	4'438	34'479	52'913
<b>Actifs non courants</b>	95'512	104'469	89'528	289'509	1'337'874
<b>Total des actifs</b>	108'705	133'352	113'909	355'966	1'555'948
<b>Investissements de l'exercice</b>	19'315	7'541	12'344	39'200	110'013

\*Répartition calculée avant transfert selon les exigences de l'article 34 de l'Ordonnance sur les redevances aéroportuaires (748.131.3) (ORA).

2024	Trafic aérien	Sûreté de l'aviation	PMR	Redevances d'utilisation	Total régulé
<b>Produits</b>	<b>196'927</b>	<b>112'718</b>	<b>9'708</b>	<b>19'803</b>	<b>339'156</b>
Transfert selon art 34 ORA	10'833				10'833
(Attribution) / prélèvement net sur le fonds environnement	-3'198				-3'198
Charges de personnel	-64'181	-47'428	-761	-7'780	-120'150
<i>dont charge de prévoyance</i>	-9'925	-7'783	-111	-1'535	-19'354
Dépenses de fonctionnement	-41'089	-53'198	-9'665	-17'582	-121'534
<b>Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA)</b>	<b>99'292</b>	<b>12'092</b>	<b>-718</b>	<b>-5'559</b>	<b>105'107</b>
Amortissements	-51'100	-7'586	-138	-13'663	-72'487
<b>Résultat opérationnel (EBIT)</b>	<b>48'192</b>	<b>4'506</b>	<b>-856</b>	<b>-19'222</b>	<b>32'620</b>
Charges financières nettes	-2'404	-397	-17	-748	-3'566
<b>Résultat avant rétrocession</b>	<b>45'788</b>	<b>4'109</b>	<b>-873</b>	<b>-19'970</b>	<b>29'054</b>
Rétrocession due à l'État*	-17'741	-2'140	407	9'129	-10'345
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>28'047</b>	<b>1'969</b>	<b>-466</b>	<b>-10'841</b>	<b>18'709</b>
<b>Actifs non courants</b>	<b>692'905</b>	<b>117'269</b>	<b>2'170</b>	<b>204'373</b>	<b>1'016'717</b>
<b>Rentabilité des capitaux investis (ROIC)</b>	<b>4.4%</b>	<b>2.0%</b>	<b>-18.0%</b>	<b>-4.9%</b>	<b>2.2%</b>

## 2025

<b>Produits</b>	<b>192'520</b>	<b>119'543</b>	<b>11'094</b>	<b>23'374</b>	<b>346'531</b>
Transfert selon art 34 ORA	9'829				9'829
(Attribution) / prélèvement net sur le fonds environnement	835				835
Charges de personnel	-61'829	-48'422	-912	-8'960	-120'123
<i>dont charge de prévoyance</i>	-9'532	-7'820	-133	-1'606	-19'091
Dépenses de fonctionnement	-47'111	-56'350	-10'323	-17'169	-130'953
<b>Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA)</b>	<b>94'244</b>	<b>14'771</b>	<b>-141</b>	<b>-2'755</b>	<b>106'119</b>
Amortissements	-50'395	-11'587	-122	-14'713	-76 817
<b>Résultat opérationnel (EBIT)</b>	<b>43'849</b>	<b>3'184</b>	<b>-263</b>	<b>-17'468</b>	<b>29'302</b>
Charges financières nettes	-2'911	-425	-5	-818	-4'159
<b>Résultat avant rétrocession</b>	<b>40'938</b>	<b>2'759</b>	<b>-268</b>	<b>-18'286</b>	<b>25'143</b>
Rétrocession due à l'État*	-16'098	-1'507	124	8'266	-9'215
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>24'840</b>	<b>1'252</b>	<b>-144</b>	<b>-10'020</b>	<b>15'928</b>
<b>Actifs non courants</b>	<b>672'066</b>	<b>122'724</b>	<b>2'481</b>	<b>212'798</b>	<b>1'010'069</b>
<b>Rentabilité des capitaux investis (ROIC)</b>	<b>4.1%</b>	<b>1.4%</b>	<b>-5.7%</b>	<b>-4.3%</b>	<b>2.0%</b>

\*Répartition calculée avant transfert selon les exigences de l'art 34 de l'Ordonnance sur les redevances aéroportuaires (748.131.3) (ORA).

## NOTE 3. PRODUITS

### Principes comptables

Les produits de Genève Aéroport comprennent les redevances aéroportuaires et les produits d'exploitation. Chaque contrat qui engage Genève Aéroport à fournir une prestation, à la réalisation de laquelle le produit est reconnu dans le compte de résultat, contient une obligation de performance. Les produits sont reconnus sur la période durant laquelle les prestations de service de mise à disposition ont lieu et sont présentés nets des éventuels rabais accordés.

### 3.1 Redevances d'atterrissages

Genève Aéroport perçoit, de la part des compagnies aériennes, des redevances d'atterrissages pour la mise à disposition des infrastructures et des équipements aéroportuaires qui permettent les atterrissages, les décollages et la circulation au sol des aéronefs.

### 3.2 Redevances passagers

Genève Aéroport perçoit, de la part des compagnies aériennes, des redevances passagers pour la mise à disposition, de ces derniers, d'installations aménagées ainsi que pour les prestations assurant leur sûreté.

### 3.3 Recettes infrastructures centralisées

Genève Aéroport perçoit des recettes de ses partenaires pour la mise à disposition d'infrastructures et d'installations centralisées, telles que les équipements de tri-bagages, le logiciel utilisé pour l'enregistrement des passagers ou encore pour les prestations de dégivrage.

### 3.4 Autres redevances aéronautiques

Genève Aéroport perçoit, de la part des compagnies aériennes, des redevances pour le stationnement des aéronefs. Il perçoit également des surtaxes bruit et émissions gazeuses qui alimentent le fonds environnement (voir note 10).

	Notes	2025	2024
Redevances de stationnement et de hangar		7'910	6'510
Redevances de fret		2'792	2'833
Surtaxe bruit	10	6'034	6'273
Surtaxe émissions gazeuses	10	1'074	1'077
Redevance quota bruit		205	-
Autres redevances aéronautiques		7'092	7'058
		<b>25'107</b>	<b>23'751</b>

### 3.5 Redevances commerciales

Genève Aéroport perçoit, de la part de ses partenaires, des redevances commerciales, principalement pour la mise à disposition de surfaces commerciales.

### 3.6 Parkings

Genève Aéroport encaisse les produits de la mise à disposition de places de parking pour les véhicules des utilisateurs.

### 3.7 Loyers et droits de superficie

Genève Aéroport perçoit, de la part de ses locataires, des loyers pour la mise à disposition de surfaces de bureau et de hangars, principalement.

### 3.8 Revenus annexes de location

Genève Aéroport perçoit des revenus pour la vente, à ses locataires, d'eau, d'électricité, de télécommunications, de chauffage et de ventilation.

## NOTE 4. AUTRES CHARGES DU PERSONNEL

	2025	2024
Pont transitoire AVS	1'545	1'134
Autres charges du personnel	3'232	3'335
	<b>4'777</b>	<b>4'469</b>

## NOTE 5. ENGAGEMENTS DE PRÉVOYANCE ET AUTRES AVANTAGES À LONG TERME

### Principes comptables

Le personnel de Genève Aéroport est au bénéfice d'un régime de retraite basé sur le système de la primauté des prestations. Il est également au bénéfice d'autres avantages à long terme, sous la forme d'une prime au moment du départ à la retraite et d'une prime jubilaire. Aucun autre avantage postérieur à l'emploi n'est prévu pour les collaborateurs de Genève Aéroport.

L'engagement de prévoyance et les autres avantages à long terme sont évalués selon la méthode des unités de crédit projetées. Le coût des prestations de retraite est enregistré dans le compte de résultat afin de répartir la charge de pension sur la durée de vie professionnelle des employés. Les hypothèses utilisées pour déterminer le coût net des services rendus de l'exercice tiennent compte des caractéristiques d'un changement ou d'un nouveau plan, dès l'annonce de ce dernier.

Les hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'engagement sont objectives et mutuellement compatibles. Les écarts actuariels cumulés découlant des modifications des hypothèses actuarielles sont immédiatement comptabilisés dans les autres éléments du résultat global non recyclables en résultat.

### Estimations et jugements comptables déterminants

L'évaluation actuarielle des engagements de prévoyance est déterminée annuellement par un actuaire conseil. La méthode des unités de crédit projetées utilise des hypothèses sensibles, notamment le taux d'actualisation et le taux d'augmentation des salaires.

Les collaborateurs actifs et retraités de Genève Aéroport sont affiliés au fonds de pension autonome Caisse de Prévoyance de l'État de Genève (CEPG), de même que d'autres collaborateurs de l'État de Genève.

La CEPG bénéficie d'un plan de prévoyance en primauté des prestations qui a pour objectif de fournir une rente de retraite correspondant à 60 % du dernier traitement assuré, pour une durée de cotisations de 41 ans.

Les tableaux suivants présentent les engagements de prévoyance qui cumulent le régime de retraite et les autres avantages à long terme, sous la forme d'une prime au moment du départ à la retraite et d'une prime jubilaire.

### Valeur actuelle des engagements bruts de prévoyance et des autres avantages à long terme et valeur du marché de la fortune à la fin de l'exercice

	2025	2024
Valeur actuelle des engagements bruts de prévoyance	-692'898	-738'018
Fortune à la valeur de marché	453'020	436'223
<b>Engagements de prévoyance nets reconnus au passif du bilan</b>	<b>-239'878</b>	<b>-301'795</b>

### Évolution de la valeur actuelle des engagements bruts de prévoyance et des autres avantages à long terme, durant l'exercice

	2025	2024
<b>Engagements bruts au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>-738'018</b>	<b>-692'959</b>
Coût net des services rendus	-22'766	-21'248
Charges d'intérêt sur la valeur actuelle des engagements	-7'273	-9'556
Cotisations des assurés	-7'354	-7'081
Prestations nettes versées	19'369	21'407
Gain / (Perte) résultant des hypothèses démographiques	-	14'184
Gain / (Perte) résultant des hypothèses financières	57'227	-40'822
Gain / (Perte) résultant de l'expérience	5'917	-1'943
<b>Engagements bruts au 31 décembre</b>	<b>-692'898</b>	<b>-738'018</b>

### Évolution de la fortune à la valeur du marché en cours d'exercice

	2025	2024
<b>Fortune au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>436'223</b>	<b>409'705</b>
Cotisations de l'employeur	16'469	15'773
Cotisations des assurés	7'354	7'081
Prestations nettes versées	-19'369	-21'407
Frais d'administration	-283	-267
Produit d'intérêt de la fortune	4'371	5'745
Gain / (Perte) sur les actifs du régime	8'255	19'593
<b>Fortune au 31 décembre</b>	<b>453'020</b>	<b>436'223</b>

### Évolution des engagements nets reconnus au bilan, durant l'exercice

	2025	2024
<b>Engagements nets au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>-301'795</b>	<b>-283'254</b>
Charge de la prévoyance	-25'798	-25'197
Total des réévaluations reconnues dans les autres éléments du résultat global	71'246	-9'117
Cotisations de l'employeur	16'469	15'773
<b>Engagements nets au 31 décembre</b>	<b>-239'878</b>	<b>-301'795</b>

### Composition de la charge de prévoyance reconnue dans le compte de résultat

	2025	2024
Coût des services rendus	-22'766	-21'248
Intérêts nets sur le passif net des engagements	-2'902	-3'811
Gains / (pertes) de l'exercice reconnus immédiatement	153	130
Frais d'administration	-283	-267
<b>Charge de la prévoyance reconnue dans le compte de résultat</b>	<b>-25'798</b>	<b>-25'197</b>

### Composition de la charge de prévoyance reconnue dans les autres éléments du résultat global

	2025	2024
Gain / (Perte) résultant des hypothèses démographiques	-	14'097
Gain / (Perte) résultant des hypothèses financières	57'162	-40'749
Gain / (Perte) résultant de l'expérience	5'829	-2'059
Gain / (Perte) sur les actifs du régime	8'255	19'593
<b>Montant reconnu dans les autres éléments du résultat global</b>	<b>71'246</b>	<b>-9'118</b>

## Composition de la fortune

	2025		2024	
Liquidités et créances à court terme	6'795	1.5%	16'140	3.7%
Prêt simultané	72'483	16.0%	66'306	15.2%
Obligations et créances libellées en CHF cotées	20'386	4.5%	17'885	4.1%
Obligations libellées en devise étrangère cotées	45'302	10.0%	50'166	11.5%
Prêts hypothécaires suisses	4'530	1.0%	4'798	1.1%
Actions de sociétés suisses cotées	45'302	10.0%	40'569	9.3%
Actions de sociétés étrangères cotées	95'134	21.0%	88'989	20.4%
Placements privés	18'121	4.0%	14'832	3.4%
Autres placements cotés	22'651	5.0%	18'758	4.3%
Immobilier suisse	122'315	27.0%	113'854	26.1%
Autres actifs	-	0.0%	3'926	0.9%
<b>Total des classes d'actifs</b>	<b>453'020</b>	<b>100.0%</b>	<b>436'223</b>	<b>100.0%</b>

L'année 2024 présente l'allocation définitive de la fortune.

## Hypothèses actuarielles

	2025	2024
Taux d'actualisation	1.35%	1.00%
Inflation sous-jacente	0.90%	1.10%
Taux d'augmentation des salaires	2.15%	2.30%
Taux d'augmentation des rentes	0.00%	0.00%

## Duration moyenne de l'obligation

Au 31 décembre 2025, la duration moyenne pondérée de l'obligation est de 18.9 années (19.7 années au 31 décembre 2024).

## Sensibilité aux hypothèses

La sensibilité de la valeur actualisée de l'obligation, suite à un changement raisonnable d'hypothèse, est présentée ci-après :

	2025		2024	
	+0.5%	-0.5%	+0.5%	-0.5%
<b>Variation du taux d'actualisation :</b>				
Impact sur l'engagement net de prévoyance	-8.8%	+10.1%	-9.1%	+10.6%
<b>Variation du taux d'augmentation des salaires :</b>				
Impact sur l'engagement net de prévoyance	+3.1%	-2.9%	+3.3%	-3.1%

## Contribution attendue en 2026

La contribution attendue de l'employeur pour l'exercice 2026 s'élève à KCHF 15'706.

## NOTE 6. HONORAIRES, PRESTATIONS DE SERVICES ET SOUS-TRAITANCE

	2025	2024
Honoraires et prestations de services	23'471	21'894
Sous-traitance nettoyage	12'739	11'987
Sous-traitance gestion des chariots	1'049	648
Sous-traitance autre	9'092	7'495
Assurances	2'349	2'357
Frais de communications	678	474
Frais financiers	447	400
	<b>49'825</b>	<b>45'255</b>

## NOTE 7. ÉNERGIE, ENTRETIEN ET LOYERS

	2025	2024
Eau, énergie et combustible	13'058	13'400
Entretien des immeubles	14'192	14'440
Entretien des équipements	24'066	22'407
Loyer, redevance d'utilisation	1'236	1'462
Droit de superficie versé à l'État	5'621	5'637
	<b>58'173</b>	<b>57'346</b>

Un droit de superficie est versé à l'État de Genève sur la base de la loi d'aliénation et d'investissement découlant du transfert des actifs à Genève Aéroport (L9827).

## NOTE 8. AUTRES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

	Notes	2025	2024
Mobilier, machines et véhicules		983	858
Débours		1'018	959
Frais divers		673	654
Pertes sur débiteurs		396	285
Fournitures de bureau et imprimés		432	496
Charges liées au fonds environnement	10	6'469	2'847
Reprise de provision	20	-6'195	-
		<b>3'776</b>	<b>6'099</b>

## NOTE 9. FONDS INDEMNITÉS RIVERAINS

### Principes comptables

Le fonds indemnités riverains permet à Genève Aéroport d'assumer les éventuelles indemnités à verser aux riverains de l'aéroport propriétaires fonciers, qui subiraient, du fait de l'exploitation de l'aéroport, des nuisances sous forme de perte de valeur immobilière, conformément à l'article 36 LAIG. La gestion de ce fonds est de la compétence de la Direction de Genève Aéroport.

Le fonds indemnités riverains est alimenté par :

- des surtaxes dédiées, par passager partant, facturées aux compagnies aériennes, pour l'aviation de ligne et l'aviation charter ;
- des surtaxes dédiées, à la taxe d'atterrissage, facturées aux compagnies aériennes, pour l'aviation générale et l'aviation d'affaires.

Il bénéficie également d'une rémunération basée sur le rendement moyen des placements financiers de Genève Aéroport en cours d'année.

	Notes	2025	2024
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier</b>			-
Redevance		6'181	-
<b>Attribution au fonds riverains</b>		<b>6'181</b>	-
Versement aux riverains (Prélèvement) sur le fonds riverains		-	-
<b>Attribution / (Prélèvement) net sur le fonds riverains</b>		<b>6'181</b>	-
Intérêts du fonds portés en compte	11	14	-
<b>Solde au 31 décembre</b>		<b>6'195</b>	-

Dès 2025, les compagnies aériennes versent à Genève Aéroport les montants facturés au titre du préfinancement des indemnités riverains, qui seront versées le cas échéant. Les factures émises sont présentées, au passif du bilan, sur la ligne du fonds indemnités riverains. La provision indemnités riverains est diminuée des montants correspondant aux factures émises pendant l'exercice ainsi que des intérêts attribués au fonds indemnités riverains (voir note 20), correspondant à la part financée par les compagnies aériennes durant l'exercice.

Le taux moyen 2025 des intérêts attribués au fonds indemnités riverains est de 0.43 %.

## NOTE 10. FONDS ENVIRONNEMENT

## Principes comptables

Le fonds environnement permet à Genève Aéroport de répondre à l'un des objectifs de sa mission, à savoir la protection de l'environnement. La gestion de ce fonds est de la compétence du Conseil d'administration, sur préavis de la Commission Consultative pour l'Accompagnement de l'Évolution de la Plateforme Aéroportuaire (CCAPEA).

Le fonds environnement est alimenté par :

- des surtaxes à la taxe d'atterrissage et au décollage, facturées lorsque les avions sont bruyants; et
- des surtaxes aux émissions gazeuses des réacteurs d'avions, également facturées aux compagnies aériennes.

Il bénéficie également d'une rémunération basée sur le rendement moyen des placements financiers de Genève Aéroport en cours d'année.

Le fonds environnement prend en charge la construction, la mise en place ou l'entretien d'installations ou de systèmes permettant de mesurer, de limiter à la source ou de lutter contre les nuisances dues au bruit et aux émissions gazeuses. De plus, il prend en charge une partie des frais de fonctionnement du service environnement et développement durable de Genève Aéroport, soit les activités en lien avec la lutte contre le bruit et la protection de l'air et du climat.

Les charges et les revenus résultant de l'activité du fonds environnement sont présentés sur plusieurs lignes du compte de résultat ayant pour contrepartie le fonds environnement au bilan.

	Notes	2025	2024
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier</b>		<b>18'153</b>	<b>14'769</b>
Surtaxe bruit	3.4	6'034	6'273
Surtaxe émissions gazeuses	3.4	1'074	1'077
Recettes sur les vignettes véhicules tarmac		85	95
<b>Attribution au fonds environnement</b>		<b>7'193</b>	<b>7'445</b>
Charges liées au fonds environnement	8	-6'469	-2'847
Charges du service environnement (Prélèvement) sur le fonds environnement		-1'558	-1'400
		<b>-8'027</b>	<b>-4'247</b>
<b>Attribution / (Prélèvement) net sur le fonds environnement</b>		<b>-834</b>	<b>3'198</b>
Intérêts du fonds portés en compte	11	79	186
<b>Solde au 31 décembre</b>		<b>17'398</b>	<b>18'153</b>

Le taux moyen 2025 des intérêts attribués au fonds environnement est de 0.43% (1.26% en 2024).

## NOTE 11. CHARGES FINANCIÈRES ET PRODUITS FINANCIERS

## Principes comptables

Les charges et les produits d'intérêts sont reconnus sur la période contractuelle.

	Notes	2025	2024
Intérêts sur emprunts et location financement	21	6'519	6'511
Rémunération du fonds riverains	21	14	-
Rémunération du fond environnement	21	79	186
Frais financiers	21	185	151
Variation du coût amorti	21	637	702
<b>Total des charges financières</b>		<b>7'434</b>	<b>7'550</b>
Produit des placements	21	-1'297	-1'611
Gains et pertes de change nets	21	-142	-102
<b>Total des produits financiers</b>		<b>-1'439</b>	<b>-1'713</b>

## NOTE 12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

## Principes comptables

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition historique ou à leur coût de construction, déduction faite des amortissements cumulés et des dépréciations.

Les dépenses ultérieures sont activées lorsqu'il est probable que des avantages économiques futurs iront à Genève Aéroport, au-delà du niveau de performance défini à l'origine de l'actif existant. Les autres dépenses ultérieures sont comptabilisées en charges de l'exercice au cours duquel elles sont encourues.

L'amortissement débute dès que l'immobilisation est mise en service. Il est calculé selon la méthode linéaire, à des taux tenant compte des durées d'utilisation et de l'obsolescence technique des différents biens. Chaque partie d'une immobilisation corporelle ayant un coût significatif par rapport au coût total de l'élément est amortie séparément. Lorsqu'un actif voit ultérieurement sa durée d'utilisation réduite par rapport à l'initiale, cette dernière est adaptée pour tenir compte de ce changement.

Durée d'utilité des immobilisations corporelles :

Génie civil	5 à 30 ans
Bâtiments	5 à 30 ans
Équipements	5 à 20 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 20 ans

Lorsqu'un indice de risque potentiel de perte de valeur est identifié, Genève Aéroport procède à un test de dépréciation afin d'en évaluer l'impact. Si une

dépréciation est constatée, elle est immédiatement enregistrée dans le compte de résultat.

### Estimations et jugements comptables déterminants

Les valeurs comptables des immobilisations corporelles sont revues à la date de clôture ou en cours d'année si des indices indiquent qu'il devrait être procédé à une dépréciation.

	Génie civil	Bâtiments	Équipements	Autres immobilisations corporelles	En construction	Total
<b>Valeur brute au 01.01.2024</b>	337'176	1'665'510	221'917	119'902	110'356	2'454'861
Acquisitions					90'470	90'470
Mises en service	4'211	15'756	40'300	8'121	-68'388	-
Sorties	-3'155	-2'094	-1'379	-1'474		-8'102
<b>Valeur brute au 31.12.2024</b>	<b>338'232</b>	<b>1'679'172</b>	<b>260'838</b>	<b>126'549</b>	<b>132'438</b>	<b>2'537'229</b>
<b>Amortissements cumulés au 01.01.2024</b>	-142'882	-793'407	-177'778	-105'557		-1'219'624
Amortissement	-12'121	-63'885	-12'465	-5'109		-93'580
Sorties	3'155	2'094	1'379	1'474		8'102
<b>Amortissements cumulés au 31.12.2024</b>	<b>-151'848</b>	<b>-855'198</b>	<b>-188'864</b>	<b>-109'192</b>	-	<b>-1'305'102</b>
<b>Valeur nette au 31.12.2024</b>	<b>186'384</b>	<b>823'974</b>	<b>71'974</b>	<b>17'357</b>	<b>132'438</b>	<b>1'232'127</b>
<b>Valeur brute au 01.01.2025</b>	<b>338'232</b>	<b>1'679'172</b>	<b>260'838</b>	<b>126'549</b>	<b>132'438</b>	<b>2'537'229</b>
Acquisitions					107'788	107'788
Mises en service	3'292	52'789	40'083	1'983	-98'147	-
Sorties	-6'571	-17'142	-38'182	-617		-62'512
<b>Valeur brute au 31.12.2025</b>	<b>334'953</b>	<b>1'714'819</b>	<b>262'739</b>	<b>127'915</b>	<b>142'079</b>	<b>2'582'505</b>
<b>Amortissements cumulés au 01.01.2025</b>	-151'848	-855'198	-188'864	-109'192		-1'305'102
Amortissement	-11'681	-66'381	-15'269	-4'487		-97'818
Sorties	6'571	17'142	38'182	617		62'512
<b>Amortissements cumulés au 31.12.2025</b>	<b>-156'958</b>	<b>-904'437</b>	<b>-165'951</b>	<b>-113'062</b>	-	<b>-1'340'408</b>
<b>Valeur nette au 31.12.2025</b>	<b>177'995</b>	<b>810'382</b>	<b>96'788</b>	<b>14'853</b>	<b>142'079</b>	<b>1'242'097</b>

Les retenues de garanties sont activées sur la ligne des immobilisations corporelles. Elles feront l'objet d'un décaissement ultérieur.

Les immobilisations en construction comprennent notamment les coûts de la construction du bâtiment et de l'équipement du nouveau tri-bagages pour un montant de KCHF 28'137 au 31 décembre 2025 (KCHF 41'426 au 31 décembre 2024), dont la mise en service s'étale dès 2021 et jusqu'au premier semestre 2026.

En 2025, suite aux mises en service successives du nouveau tri-bagages, l'ancien tri des bagages a été arrêté définitivement et a fait l'objet d'une sortie comptable

pour un montant de KCHF 44'836. Également en 2025, le bâtiment, servant à l'accueil des passagers dans l'attente de leur embarquement, qui a été remplacé par la nouvelle Aile Est, a été détruit et a fait l'objet d'une sortie comptable pour un montant de KCHF 17'289.

### Commandes ouvertes pour des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles

Au 31 décembre 2025, les commandes ouvertes de Genève Aéroport pour des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles s'élevaient à KCHF 83'191 (KCHF 75'867 au 31 décembre 2024).

## NOTE 13. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

### Principes comptables

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition historique, déduction faite des amortissements cumulés et des dépréciations.

L'amortissement débute dès que l'immobilisation est mise en service. Il est calculé selon la méthode linéaire.

Durée d'utilité des immobilisations incorporelles :  
 Actif bruit 30 ans  
 Autres immobilisations incorporelles 5 ans

Le 17 novembre 2022, l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) a validé la demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation, déposée par Genève Aéroport, qui aboutira à l'actualisation du cadastre du bruit du trafic aérien à Genève. Cette décision représente une première étape formelle dans le processus qui autorise Genève Aéroport, dans le cadre de son activité d'exploitation, à accommoder le trafic et répondre à la demande, dans les limites maximales inscrites au cadastre. La

valeur de l'actif incorporel bruit, qui découle de cette décision, est déterminée sur la base de l'estimation du montant des indemnisations que Genève Aéroport pourrait être amené à verser aux riverains selon la meilleure estimation à ce jour. La valeur brute de l'actif bruit est modifiée sur la base de l'ajustement apporté à la provision pour indemnisation des riverains correspondante (voir note 20). Sa durée d'utilité correspond, à la date de sa mise en service comptable, à la durée résiduelle de la concession fédérale d'exploitation (voir note 1).

Lorsqu'un indice de risque potentiel de perte de valeur d'une immobilisation incorporelle est identifié, Genève Aéroport procède à un test de dépréciation afin d'en évaluer l'impact. Si une dépréciation est constatée, elle est immédiatement enregistrée dans le compte de résultat.

### Estimations et jugements comptables déterminants

Les valeurs comptables des immobilisations incorporelles sont revues à la date de clôture ou en cours d'année si des indices indiquent qu'il devrait être procédé à une dépréciation.

	Actif bruit	Autres immobilisations incorporelles	En cours	Total
<b>Valeur brute au 01.01.2024</b>	<b>31'329</b>	<b>1'590</b>	<b>1'904</b>	<b>34'823</b>
Acquisitions			2'439	2'439
Augmentation / (diminution)	864			864
Mises en service		1'020	-1'020	-
<b>Valeur brute au 31.12.2024</b>	<b>32'193</b>	<b>2'610</b>	<b>3'323</b>	<b>38'126</b>
<b>Amortissements cumulés au 01.01.2024</b>	<b>-1'016</b>	<b>-260</b>	<b>-</b>	<b>-1'276</b>
Amortissement	-1'048	-420		-1'468
<b>Amortissements cumulés au 31.12.2024</b>	<b>-2'064</b>	<b>-680</b>	<b>-</b>	<b>-2'744</b>
<b>Valeur nette au 31.12.2024</b>	<b>30'129</b>	<b>1'930</b>	<b>3'323</b>	<b>35'382</b>
<b>Valeur brute au 01.01.2025</b>	<b>32'193</b>	<b>2'610</b>	<b>3'323</b>	<b>38'126</b>
Acquisitions			2'225	2'225
Augmentation / (diminution)	-117			-117
Mises en service		741	-741	-
<b>Valeur brute au 31.12.2025</b>	<b>32'076</b>	<b>3'351</b>	<b>4'807</b>	<b>40'234</b>
<b>Amortissements cumulés au 01.01.2025</b>	<b>-2'064</b>	<b>-680</b>	<b>-</b>	<b>-2'744</b>
Amortissement	-1'079	-634		-1'713
<b>Amortissements cumulés au 31.12.2025</b>	<b>-3'143</b>	<b>-1'314</b>	<b>-</b>	<b>-4'457</b>
<b>Valeur nette au 31.12.2025</b>	<b>28'933</b>	<b>2'037</b>	<b>4'807</b>	<b>35'777</b>

## NOTE 14. PLACEMENTS À COURT ET LONG TERMES

### Principes comptables

Les placements à court terme comprennent les placements dont l'échéance est :

- supérieure à trois mois à la date d'acquisition ; et
- inférieure à douze mois après la date de clôture.

Les placements à long terme comprennent les placements dont l'échéance est supérieure à douze mois après la date de clôture.

Ils sont comptabilisés à leur coût amorti, correspondant au solde en banque (voir note 21).

	Placements
<b>Solde au 01.01.2024</b>	-
augmentation de placement	60'000
diminution de placement	
<b>Solde au 31.12.2024</b>	<b>60'000</b>
<b>Dont</b>	
Part non courante	60'000
Part courante	-
<b>Solde au 01.01.2025</b>	<b>60'000</b>
augmentation de placement	90'000
diminution de placement	
<b>Solde au 31.12.2025</b>	<b>150'000</b>
<b>Dont</b>	
Part non courante	60'000
Part courante	90'000

Les placements inscrits au bilan au 31 décembre 2024 et 2025 sont à terme fixe.

## NOTE 15. STOCKS

Les stocks comprennent le matériel nécessaire au bon déroulement des activités aéroportuaires. Ils sont reconnus en charges de fonctionnement l'année durant laquelle ils sont utilisés.

Les stocks sont valorisés au plus bas de leur coût d'achat moyen pondéré ou de leur valeur nette de réalisation.

	2025	2024
Stocks	7'164	7'747
Correction de valeur des stocks dépréciés	-	-660
	<b>7'164</b>	<b>7'087</b>

## NOTE 16. COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIFS ET CRÉANCES DIVERSES

### Principes comptables

Les comptes de régularisation actifs comprennent des engagements contractuels en faveur de tiers qui ont été réglés par avance par Genève Aéroport. Ils comprennent également des engagements contractuels en faveur de Genève Aéroport qui concernent l'exercice clos mais n'ont pas encore fait l'objet d'une facturation. Leur montant est connu et fera l'objet d'un encaissement dans les 12 mois suivant la date de clôture.

	2025	2024
Charges payées d'avance et autres actifs de régularisation	4'463	1'777
Produits des placements à recevoir	412	107
Produits à recevoir	1'941	2'504
<b>Total des comptes de régularisation actifs</b>	<b>6'816</b>	<b>4'388</b>
TVA à recevoir	4'119	3'316
<b>Total des créances diverses</b>	<b>4'119</b>	<b>3'316</b>
<b>Total des comptes de régularisation actifs et créances diverses</b>	<b>10'935</b>	<b>7'704</b>

## NOTE 17. DÉBITEURS CLIENTS

### Principes comptables

Les débiteurs clients sont comptabilisés au coût amorti, correspondant au montant des factures (voir note 21).

Une provision pour débiteurs douteux est enregistrée sur la base de l'estimation du montant des créances douteuses et présentée en diminution des débiteurs clients. La provision est évaluée individuellement pour chaque débiteur client significatif.

	2025	2024
Débiteurs clients	80'500	63'304
Provision pour débiteurs douteux	-2'105	-2'110
	<b>78'395</b>	<b>61'194</b>

Les pertes de valeurs effectives sur les débiteurs clients s'élèvent à KCHF 401 en 2025 (KCHF 269 en 2024, dont KCHF 1 provisionnés lors d'un exercice précédent). Ces pertes ont fait l'objet d'une provision lors d'un exercice précédent pour un montant de KCHF 67.

Les échéances des créances clients sont les suivantes au 31 décembre :

	2025	2024
Non échues	74'479	58'583
Echues < 30 jours	1'544	2'218
Echues > 30 jours	4'477	2'503
	<b>80'500</b>	<b>63'304</b>

Le mouvement de la provision pour débiteurs douteux est le suivant :

	2025	2024
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>2'110</b>	<b>2'094</b>
Dotation	165	356
Utilisation	-65	
Dissolution	-105	-340
<b>Solde au 31 décembre</b>	<b>2'105</b>	<b>2'110</b>

## NOTE 18. DISPONIBILITÉS

### Principes comptables

Les disponibilités comprennent les comptes courants bancaires, les caisses ainsi que les placements dont l'échéance est inférieure à trois mois à la date d'acquisition. Elles sont comptabilisées à leur coût amorti, correspondant au solde en banque (voir note 21).

	2025	2024
Caisse	234	195
Comptes courants	31'346	84'224
	<b>31'580</b>	<b>84'419</b>

Le taux de rendement moyen des disponibilités en 2025 a été de 0.75 % (1.53 % en 2024).

## NOTE 19. EMPRUNTS ET AUTRES DETTES NON COURANTS ET COURANTS

### Principes comptables

Les emprunts sont initialement comptabilisés à la juste valeur, nette des coûts de transactions encourus. Ils sont ensuite réévalués au coût amorti (voir note 21). Les coûts de transactions sont amortis sur la durée de l'emprunt concerné.

La part des emprunts qui sera remboursée durant les 12 mois qui suivent la clôture est présentée dans les passifs courants. Le solde de ces emprunts ainsi que les emprunts pour lesquels Genève Aéroport dispose d'un droit inconditionnel de reporter le règlement sont présentés dans les passifs non courants.

	Emprunts	Engagement Fondation des parkings	Engagement Palexpo	Total des emprunts et autres dettes
<b>Solde au 01.01.2024</b>	<b>604'212</b>	<b>21'215</b>	<b>1'340</b>	<b>626'767</b>
mouvements monétaires :				
augmentation d'emprunts				-
diminution d'emprunts		-389	-140	-529
mouvements non monétaires :				
nouveau contrat				-
variation du coût amorti	178			178
<b>Solde au 31.12.2024</b>	<b>604'390</b>	<b>20'826</b>	<b>1'200</b>	<b>626'416</b>
<b>Dont</b>				
Part non courante	604'390	20'436	1'058	625'884
Part courante	-	390	142	532
<b>Solde au 01.01.2025</b>	<b>604'390</b>	<b>20'826</b>	<b>1'200</b>	<b>626'416</b>
mouvements monétaires :				
augmentation d'emprunts				-
diminution d'emprunts		-390	-142	-532
mouvements non monétaires :				
nouveau contrat				-
variation du coût amorti	177			177
<b>Solde au 31.12.2025</b>	<b>604'567</b>	<b>20'436</b>	<b>1'058</b>	<b>626'061</b>
<b>Dont</b>				
Part non courante	504'598	20'047	914	525'559
Part courante	99'969	389	144	100'502

## Emprunts

Le bilan présente les emprunts obligataires suivants émis par Genève Aéroport :

Date d'émission	Montant	Durée	Coupon annuel
20 septembre 2017	175'000	10 ans	0.40 %
27 juin 2019	100'000	10 ans	0.31 %
25 mars 2021	180'000	10 ans	0.95 %
22 septembre 2022	100'000	4 ans	2.20 %

## Taux moyen de la dette bancaire

Le taux moyen pondéré de la dette bancaire est de 1.01 % au 31 décembre 2025 (1.01 % au 31 décembre 2024).

## Lignes de crédit

Genève Aéroport dispose de lignes de crédit, auprès des institutions financières et de l'État de Genève (voir note 23). Ces lignes de crédit ont été accordées pour le financement des programmes d'investissement, pour la rénovation des infrastructures et la mise en conformité des installations ainsi que pour les besoins courant de trésorerie :

	2025	2024
Capacité d'emprunt contractuelle	893'750	945'000
Dont lignes de crédit non utilisées	288'750	340'000

## NOTE 20. PROVISIONS

### Principes comptables

Les provisions sont comptabilisées lorsqu'il y a une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'un événement passé et qu'il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation. Le montant de l'obligation doit pouvoir être estimé de manière fiable. Si ces conditions ne sont pas réunies, aucune provision n'est comptabilisée.

### Estimations et jugements comptables déterminants

La provision indemnités riverains est revue à chaque clôture pour apprécier l'évolution du risque lié aux procédures en cours et à l'évolution de la jurisprudence.

	2025	2024
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>83'495</b>	<b>82'107</b>
Dotation		
Utilisation		
Dissolution	-6'195	
Variation du coût amorti	342	1'388
<b>Solde au 31 décembre</b>	<b>77'642</b>	<b>83'495</b>
<b>Dont</b>		
Part non courante	77'642	83'495
Part courante	-	-

### Provision indemnités riverains

Les indemnités que l'État serait appelé à payer à des riverains de l'aéroport, propriétaires fonciers, en raison des nuisances, sous forme de perte de valeur immobilière, qu'ils pourraient subir du fait de l'exploitation de ce dernier, de même que les intérêts moratoires y relatifs, sont à la charge de Genève Aéroport, conformément à l'article 36 LAIG.

Le 30 mai 2001, le Conseil fédéral a adopté de nouvelles valeurs limites d'exposition au bruit des aéroports nationaux. Les courbes de bruit 2000, applicables à Genève Aéroport, ont été calculées par le laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (EMPA), sur mandat de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC). Ces courbes sont fondées sur le trafic réel de l'année de référence 2000 et sont calculées conformément aux prescriptions en vigueur. Jusqu'en 2021, la provision indemnités riverains comprend l'estimation du montant probable des indemnités que Genève Aéroport devrait verser, ainsi que les intérêts moratoires à verser, sur la base des courbes de bruit 2000.

En 2022, l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) a validé la demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation déposée par

Genève Aéroport qui aboutira, à terme, à l'actualisation du cadastre du bruit du trafic aérien à Genève. Dès 2022, la provision indemnités riverains comprend également l'estimation actualisée du montant probable des indemnités, que Genève Aéroport devrait verser, en lien avec l'actualisation à venir du cadastre du bruit, ainsi qu'une estimation des intérêts moratoires à verser. Chaque année, la provision est ajustée pour tenir compte de la variation du taux d'actualisation. Un actif incorporel bruit est comptabilisé, au 31 décembre 2022, pour le même montant (voir note 13).

En 2024 et en 2025, l'avancée des procédures a conduit Genève Aéroport à examiner à nouveau son appréciation des éléments qui contribuent à la détermination du montant de la provision, sans modification de cette dernière.

Dès 2025, les compagnies aériennes financent le fonds indemnités riverains, destiné à assurer le versement des éventuelles indemnités aux riverains (voir note 9). La provision indemnités riverains est diminuée du montant correspondant à la part financée par les compagnies aériennes durant l'exercice, correspondant aux factures émises pendant l'exercice ainsi qu'aux intérêts attribués au fonds indemnités riverains.

La comptabilisation par Genève Aéroport d'une provision pour indemnité riverains ne saurait être interprétée comme une reconnaissance, par Genève Aéroport, d'une obligation juridique de verser des indemnités.

## NOTE 21. ACTIFS ET PASSIFS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

### Principes comptables

Lors de leur comptabilisation initiale, la Direction générale détermine la classification des actifs et des passifs financiers dans les catégories décrites ci-après. Ils sont valorisés à leur juste valeur ou au coût amorti, selon la catégorie dans laquelle ils sont classés.

### Juste valeur

La juste valeur est le prix qui serait reçu pour la vente d'un actif ou payé pour le transfert d'un passif, lors d'une transaction normale entre intervenants du marché, à la date d'évaluation. Il s'agit donc d'un prix qui est indépendant de l'usage spécifique de l'actif par la société qui l'évalue.

### Hierarchie des justes valeurs

Pour accroître la cohérence et la comparabilité des évaluations à la juste valeur, les instruments financiers valorisés à la juste valeur sont classés selon la hiérarchie suivante :

- Le niveau 1 inclut les instruments financiers dont la juste valeur est déterminée en utilisant les

cours cotés d'actifs et de passifs identiques sur les marchés actifs, à la date d'évaluation.

- Le niveau 2 inclut les instruments financiers dont la juste valeur est déterminée en utilisant des données, autres que les cours cotés des marchés. Ces données sont observables, directement ou indirectement et doivent être ajustées pour tenir compte des facteurs spécifiques de l'instrument financier à évaluer. Le niveau 2 comprend les instruments financiers dérivés utilisés à des fins de couverture (achats à terme) par Genève Aéroport.
- Le niveau 3 inclut les instruments financiers dont la juste valeur est déterminée en utilisant des données non observables. Ces dernières sont utilisées uniquement lorsqu'il n'existe pas de données observables qui soient pertinentes et disponibles. Elles consistent en des prévisions et des estimations faites par Genève Aéroport et reflètent au mieux les hypothèses, y compris celles sur les risques, que les intervenants du marché utiliseraient pour déterminer la juste valeur de l'instrument financier.

### Coût amorti

Le coût amorti est obtenu en appliquant la méthode du taux d'intérêt effectif à la juste valeur de l'actif ou du passif financier, diminuée des coûts accessoires à la transaction. La méthode du taux d'intérêt effectif valorise les actifs et passifs financiers concernés à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs attendus durant leur durée de vie restante. Il assure la reconnaissance des produits ou des charges d'intérêts sur les périodes pertinentes.

Les variations de valeur résultant des variations du coût amorti sont enregistrées dans le compte de résultat.

### Catégories et évaluation des actifs et des passifs financiers :

#### - Actifs financiers évalués au coût amorti

Ce sont des actifs financiers non dérivés, à paiements déterminés ou déterminables, qui sont détenus afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels, correspondant à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts.

Ils sont initialement enregistrés à leur juste valeur puis sont réévalués au coût amorti.

Les placements à terme, les disponibilités et les débiteurs clients sont classés dans cette catégorie.

#### - Actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur par le biais du compte de résultat

Ce sont des actifs et des passifs financiers qui ne répondent pas aux exigences de la norme pour

permettre une classification en actifs ou passifs financiers évalués au coût amorti ou qui sont désignés, lors de leur comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le compte de résultat.

Ils sont initialement enregistrés puis sont réévalués à leur juste valeur. Les gains et les pertes résultant des variations de la juste valeur sont enregistrés dans le compte de résultat, à l'exception des instruments financiers dérivés utilisés à des fins de couverture (achats à terme). Ces derniers font l'objet d'une comptabilité de couverture.

### Comptabilité de couverture

Genève Aéroport recourt à des opérations de couverture des flux de trésorerie par l'utilisation d'instruments financiers dérivés dont les variations de juste valeur compensent l'exposition des éléments couverts à ces mêmes variations. La comptabilité de couverture permet la reconnaissance, dans le compte de résultat sur la même période, de l'impact de l'élément couvert et de celui de l'élément de couverture.

Les instruments financiers dérivés de couverture sont initialement enregistrés à leur juste valeur à la date de conclusion du contrat. Par la suite, les variations de leur juste valeur sont constatées :

- en capitaux propres, dans les autres éléments du résultat global, pour la partie efficace de la relation de couverture ;
- immédiatement au compte de résultat, sous la rubrique des produits financiers ou des charges financières, pour la partie inefficace de la relation de couverture.

#### - Passifs financiers évalués au coût amorti

Les passifs financiers, qui ne sont pas désignés comme étant à la juste valeur par le compte de résultat, sont initialement enregistrés à leur juste valeur, puis sont réévalués au coût amorti. Les emprunts courants et non courants, les autres dettes courantes et non courantes, ainsi que les fournisseurs, sont classés dans cette catégorie.

### Estimations et jugements comptables déterminants

La juste valeur des instruments financiers dérivés utilisés à des fins de couverture (achats à terme) est déterminée annuellement par les relations bancaires, sur la base des anticipations des taux futurs, en additionnant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés.

Les actifs et passifs financiers sont classés dans les catégories suivantes :

	Notes	Actifs financiers évalués au coût amorti	Passifs financiers évalués au coût amorti	Passifs financiers évalués à la juste valeur	Total
<b>2024</b>					
<b>Actifs</b>					
Débiteurs clients	17	61'194			61'194
Placements à court et long termes	14	60'000			60'000
Disponibilités	18	84'419			84'419
<b>Total des actifs</b>		<b>205'613</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>205'613</b>
<b>Passifs</b>					
Emprunts et autres dettes non courants	19		625'884		625'884
Emprunts et autres dettes courants	19		532		532
Fournisseurs			34'679		34'679
<b>Total des passifs</b>		<b>-</b>	<b>661'095</b>	<b>-</b>	<b>661'095</b>
<b>2025</b>					
<b>Actifs</b>					
Débiteurs clients	17	78'395			78'395
Placements à court et long termes	14	150'000			150'000
Disponibilités	18	31'580			31'580
<b>Total des actifs</b>		<b>259'975</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>259'975</b>
<b>Passifs</b>					
Emprunts et autres dettes non courants	19		525'559		525'559
Emprunts et autres dettes courants	19		100'502		100'502
Fournisseurs			46'673		46'673
<b>Total des passifs</b>		<b>-</b>	<b>672'734</b>	<b>-</b>	<b>672'734</b>

A la date de clôture, la juste valeur des instruments financiers dérivés utilisés à des fins de couverture est identique à leur valeur comptable.

### Influence sur les fonds propres des instruments de couverture

	2025	2024
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>-2'552</b>	<b>-3'917</b>
Gains / (Pertes) résultant de la variation de la juste valeur	1'655	1'365
<b>Solde au 31 décembre</b>	<b>-897</b>	<b>-2'552</b>

### Influence sur le compte de résultat des instruments financiers

	Notes	2025	2024
Intérêts sur emprunts et location financement	11	6'519	6'511
Rémunération du fonds riverains	11	14	-
Rémunération du fond environnement	11	79	186
Frais financiers	11	185	151
Variation du coût amorti	11	637	702
Produit des placements	11	-1'297	-1'611
Gains et pertes de change nets	11	-142	-102
		<b>5'995</b>	<b>5'837</b>

### Gestion des risques financiers

Gérer les risques financiers revient à connaître la nature de ces risques afin de les identifier, les évaluer et en réduire l'impact par l'utilisation d'instruments financiers. Cette action de contrôle est exercée systématiquement par la Direction générale de Genève Aéroport.

Dans le cadre de ses activités opérationnelles, de la gestion de son patrimoine et de ses engagements financiers, Genève Aéroport est exposé aux risques de liquidité, de crédit et de marché. Le risque de marché comprend le risque de taux d'intérêt, de taux de change et de prix.

### Risques liés aux liquidités

Pour financer ses investissements en immobilisations corporelles, Genève Aéroport recourt à des emprunts à moyen et long termes. L'entreprise pourrait cependant se trouver temporairement en situation de liquidités réduites. Pour neutraliser ce risque, Genève Aéroport dispose de lignes de crédit, auprès d'instituts bancaires et de l'État de Genève, qui lui permettent d'avoir rapidement accès aux fonds nécessaires (voir note 19). Inversement, les fonds excédentaires dégagés par le fonctionnement de l'entité sont placés, dans le but d'en optimiser le rendement (voir notes 14 et 18).

Les échéances contractuelles résiduelles des passifs financiers au 31 décembre 2025 et 2024 sont détaillées ci-après :

Au 31.12.2024	Notes	Total	2025	2026	2027-2029	>2029
Emprunts	19	605'000	-	100'000	275'000	230'000
Intérêts contractuels sur emprunts		28'774	5'911	5'921	9'694	7'248
Engagement Fondation des parkings	19	20'826	389	389	1'167	18'881
Engagement Palexpo	19	1'200	142	144	446	468
Fournisseurs		34'679	34'679			
		690'479	41'121	106'454	286'307	256'597
Au 31.12.2025	Notes	Total	2026	2027	2028-2030	>2030
Emprunts	19	605'000	100'000	175'000	100'000	230'000
Intérêts contractuels sur emprunts		22'863	5'921	3'718	8'639	4'585
Engagement Fondation des parkings	19	20'436	389	389	1'167	18'491
Engagement Palexpo	19	1'058	144	147	453	314
Fournisseurs		46'673	46'673			
		696'030	153'127	179'254	110'259	253'390

### Risques liés au crédit

Le risque de crédit représente la perte qui devrait être enregistrée si le co-contractant d'un actif financier manque à une de ses obligations.

Les placements de liquidités et les transactions d'instruments financiers dérivés sont négociés de préférence auprès d'établissements dont le risque de contrepartie correspond à un rating minimum de A. De plus, pour limiter le risque de crédit, Genève Aéroport procède à des évaluations régulières de ses relations.

Genève Aéroport est aussi exposé à la possibilité de défaut ou de retard dans le paiement de ses clients (voir note 17). La gestion des risques liés au crédit comporte une vérification régulière et systématique des crédits ouverts et une analyse périodique de la solvabilité des contreparties. Des garanties bancaires et des paiements d'avance sont demandés au cas par cas.

Les créances comptabilisées pour le client le plus important s'élèvent à KCHF 23'694 au 31 décembre 2025, soit 29% des créances ouvertes à cette date (KCHF 12'912 au 31 décembre 2024, soit 20% des créances ouvertes à cette date).

Compte tenu de ces analyses, Genève Aéroport n'anticipe aucune perte non provisionnée qui résulterait de la défaillance de ses relations et clients.

### Risques liés au marché

L'exposition du risque de marché comprend les trois indicateurs de risque suivants :

#### - Risques liés à l'évolution des taux d'intérêt

La stratégie de Genève Aéroport consiste à limiter l'exposition au risque de flux de trésorerie issus des taux d'intérêt variables sur emprunts, en assurant un minimum de 70% d'emprunts à taux d'intérêt fixe, en accord avec la stratégie décrite dans la « charte de gestion du risque de taux d'intérêt ». Au 31 décembre 2025 et 2024, 100% des emprunts sont à taux d'intérêt fixe.

#### - Risques liés à l'évolution des taux de change

Malgré son activité internationale, Genève Aéroport n'est en général que faiblement exposé aux risques de change.

#### Variation de l'hypothèse de variation du taux de change EUR/CHF:

	2025		2024	
Impact sur:				
Compte de résultat	-	-	-	-
Capitaux propres	82	-82	177	-177

#### - Risques liés aux variations de prix

Genève Aéroport ne détient pas d'actif financier pouvant être affecté par la volatilité des prix.

## NOTE 22. COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIFS

### Principes comptables

Les comptes de régularisation passifs sont des engagements contractuels en faveur de tiers qui concernent l'exercice clos mais qui n'ont pas été réglés par Genève Aéroport à la date de clôture. Leur montant est connu et fera l'objet d'un règlement dans les 12 mois qui suivent cette dernière.

	2025	2024
Provisions vacances et heures supplémentaires	4'048	4'229
Provisions pont transitoire AVS	1'246	1'356
Primes annuelles allouées au personnel	3'000	4'000
Charges d'intérêts à payer	2'338	2'336
Retenues de garantie	16'167	3'904
Frais de police pour sûreté au sol	10'340	10'340
Autres charges à payer	17'578	22'319
	<b>54'717</b>	<b>48'484</b>

## NOTE 23. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

### Transactions avec l'État et les autres entités publiques sous son contrôle

Genève Aéroport ne bénéficie pas de la garantie de l'État de Genève ni d'autre condition spéciale.

Les transactions réalisées par Genève Aéroport avec l'État de Genève et avec les entités dont ce dernier a le contrôle sont réalisées aux conditions du marché.

### Droit de superficie

Dans le cadre de ses activités, Genève Aéroport verse à l'État de Genève un droit de superficie d'un montant de KCHF 5'621 en 2025 (KCHF 5'637 en 2024), pour la mise à disposition des biens-fonds compris dans le périmètre aéroportuaire (voir note 7).

### Rémunération des prestations de police

Genève Aéroport verse également à l'État de Genève la rémunération des prestations de la police. La dépense s'élève à KCHF 10'340 en 2025 (KCHF 10'340 en 2024).

### Mise à disposition de locaux et frais de fonctionnement du protocole

Genève Aéroport met gratuitement à disposition des locaux pour les polices et les douanes suisses et françaises, dans le cadre de l'exercice de leurs activités. De plus, il assume l'intégralité des frais de fonctionnement liés aux tâches protocolaires officielles sur le site aéroportuaire.

Les charges annuelles sont les suivantes :

	2025	2024
Locaux mis à disposition des douanes et de la police	1'698	806
Service du protocole (hors sûreté)	2'056	1'897

### Consentement d'un prêt à Genève Aéroport par l'État de Genève

En 2022, le Grand Conseil genevois a adopté le projet de loi 12876 qui autorise le Conseil d'État à consentir un prêt d'un montant maximal de KCHF 200'000 en faveur de Genève Aéroport, destiné à fournir les liquidités nécessaires au maintien et à la poursuite des activités de l'aéroport dans le cadre de la crise sanitaire du coronavirus. Durant 2024 et 2025 ainsi qu'aux 31 décembre 2024 et 2025, Genève Aéroport n'a pas fait usage de cet emprunt, qui échoit en 2027.

### Autres transactions avec l'État et les autres entités publiques sous son contrôle

Les autres transactions survenues avec l'État de Genève et les entités dont ce dernier a le contrôle concernent essentiellement l'achat de fournitures d'énergie et de prestations de transports.

	2025	2024
Total des achats durant l'exercice	-28'499	-28'274
Total des ventes durant l'exercice	-	-
Rétrocession due à l'État	-52'913	-55'202
Solde fournisseur ouvert au 31 décembre	63'253	65'542
Disponibilités	26	9
Solde placements à court terme au 31 décembre	-	61'000
Solde placements à long terme au 31 décembre	40'000	-
Solde emprunts ouverts au 31 décembre	20'436	20'828

### Principaux dirigeants

L'article 9 de loi sur l'Aéroport international de Genève H.3.25 (LAIG) stipule que les membres du Conseil d'administration, quel que soit leur mode de nomination, ne doivent être, ni directement, ni indirectement, fournisseurs de l'établissement ou chargés de travaux pour le compte de celui-ci. Cette règle est étendue à la Direction générale et à toute autre partie liée à l'aéroport par l'intermédiaire des principaux dirigeants.

La rémunération du Conseil d'administration et des membres de la Direction générale est détaillée ci-après :

	Président du Conseil d'administration	Autres membres du Conseil d'administration	Directeur général	Autres membres de la Direction générale
<b>2024</b>				
Part fixe	120	314	450	1'523
Part variable			165	233
Frais de représentation			24	72
Cotisations de prévoyance professionnelle			69	241
	120	314	708	2'069
<b>2025</b>				
Part fixe	120	309	327	1'556
Part variable			149	233
Frais de représentation			18	72
Cotisations de prévoyance professionnelle			51	244
	120	309	545	2'105

Au 31 décembre 2025, le Conseil d'administration compte 22 membres (22 membres au 31 décembre 2024) et la Direction générale compte 7 membres (7 membres au 31 décembre 2024). La rémunération du Directeur général, en 2024, comprend plusieurs mois de rémunération doublée, durant la période de passation entre directeurs.

Les avantages postérieurs à l'emploi (prestations de retraite) de la Direction générale sont calculés selon les règles communes à tous les collaborateurs de Genève Aéroport. En outre, les directeurs ne bénéficient pas d'indemnités de fin de contrat de travail ou d'autre avantage similaire.

Aucun prêt n'est accordé aux membres de la Direction générale.

## NOTE 24. GESTION DU CAPITAL

Dans le cadre de la gestion de ses capitaux propres, Genève Aéroport a pour objectif de préserver sa continuité d'exploitation (voir note 1). Pour cela, il contrôle régulièrement son ratio endettement net sur résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA), conformément aux usages.

L'endettement net correspond au total des emprunts courants et non courants, diminué des disponibilités et des placements à court et long termes.

Au 31 décembre, le ratio endettement net / EBITDA est le suivant :

	2025	2024
<b>Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA)</b>	<b>211'352</b>	<b>211'289</b>
Emprunts et autres dettes non courants	525'559	625'884
Emprunts et autres dettes courants	100'502	532
<b>Total des emprunts</b>	<b>626'061</b>	<b>626'416</b>
Disponibilités	-31'580	-84'419
Placements à long et court termes	-150'000	-60'000
<b>Endettement net</b>	<b>444'481</b>	<b>481'997</b>
<b>Ratio Endettement net / EBITDA</b>	<b>2.1</b>	<b>2.3</b>

## NOTE 25. ENGAGEMENTS CONDITIONNELS ET ENGAGEMENTS HORS BILAN

### Engagements conditionnels

#### Concession fédérale d'exploitation

Selon l'article 36a 1<sup>er</sup> alinéa de la loi fédérale sur l'aviation (LA), une concession est requise pour permettre l'exploitation d'un aérodrome ouvert à l'aviation publique (aéroport). Le Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC) a renouvelé la concession d'exploitation à Genève Aéroport pour la période du 1<sup>er</sup> juin 2001 au 31 mai 2051.

Au sens de l'article 36a 2<sup>e</sup> alinéa de la loi fédérale sur l'aviation (LA), Genève Aéroport a le droit et le devoir d'exploiter l'aéroport à titre commercial et de mettre l'infrastructure nécessaire à la disposition des usagers. En contrepartie, il a le droit de prélever des taxes.

### Insonorisation des habitations riveraines

Genève Aéroport est soumis à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et doit, à ce titre, supporter le coût des travaux d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit des habitations riveraines. Ces travaux sont financés par le fonds environnement (voir note 10). Les courbes de bruit 2000 (voir note 20) servent de base à l'établissement, par Genève Aéroport, de son concept d'isolation acoustique des locaux à usage sensible, lequel a été validé par l'OFAC le 17 septembre 2017.

### Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan comprennent les commandes ouvertes auprès de tiers, dont les commandes pour dépenses d'investissement en immobilisations corporelles (voir note 12).

### NOTE 26. RÉTROCESSION DUE À L'ÉTAT

La convention d'objectifs, entre l'État de Genève et Genève Aéroport, signée le 1<sup>er</sup> juillet 2024, stipule que la moitié du bénéfice de Genève Aéroport sera versée à l'État de Genève, durant l'exercice qui suit la clôture.

Cette rétrocession, obligatoire conformément à la convention d'objectifs qui lie Genève Aéroport et l'État, est présentée en charge sur l'exercice qui génère l'obligation de versement.

### NOTE 27. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Jusqu'au 10 mars 2026, date de l'approbation des comptes 2025 par le Conseil d'administration, Genève Aéroport n'a eu connaissance d'aucun événement postérieur à la date de clôture qui nécessite la modification de la valeur des actifs et des passifs ou une indication complémentaire dans les notes.

## Rapport de l'organe de révision au Conseil d'administration de l'Aéroport International de Genève, Le Grand-Saconnex

### Rapport sur l'audit des comptes annuels

#### Opinion d'audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Aéroport International de Genève, comprenant le bilan au 31 décembre 2025, le compte de résultat, l'état du résultat global, le tableau de variation des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice arrêté à cette date ainsi que l'annexe aux états financiers, y compris un résumé des principales méthodes comptables.

Selon notre appréciation, les états financiers ci-joints (pages 34 à 61) donnent une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de l'Aéroport International de Genève au 31 décembre 2025 ainsi que de ses résultats et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date conformément aux IFRS Accounting Standards et sont conformes aux dispositions légales de la République et canton de Genève.

#### Fondement de l'opinion d'audit

Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse, les International Standards on Auditing (ISA) et les Normes suisses d'audit des états financiers (NA-CH). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces dispositions et de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des états financiers » de notre rapport.

Nous sommes indépendants de l'Aéroport International de Genève, conformément aux dispositions légales suisses, aux exigences de la profession qui s'appliquent aux audits des états financiers des sociétés d'intérêt public et au Code International d'Éthique des professionnels comptables (incluant les normes internationales d'indépendance) de l'International Ethics Standards Board for Accountants (code IESBA) qui s'appliquent aux audits des états financiers des sociétés d'intérêt public. Nous avons aussi satisfait aux autres obligations éthiques professionnelles qui nous incombent dans le respect de ces exigences.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

#### Éléments clés de l'audit

Les éléments clés de l'audit sont les points qui, selon notre jugement professionnel, sont les plus importants lors de notre audit des états financiers de la période sous revue. Ces points ont été traités dans le contexte de notre audit des états financiers pris dans leur ensemble et lors de la formation de notre opinion d'audit. Nous ne remettons pas d'opinion distincte sur ces points.

## Valorisation des immobilisations corporelles et amortissements

### Élément clé de l'audit

Les immobilisations corporelles représentent 80% du total du bilan (CHF 1'242 millions).

L'Aéroport International de Genève planifie et réalise des investissements importants afin de répondre à la croissance de l'activité, ainsi qu'aux exigences technologiques et de sécurité. De plus, les immobilisations corporelles doivent être maintenues en état d'utilisation.

En 2025, l'Aéroport International de Genève a investi CHF 108 millions en immobilisations corporelles.

Nous avons porté notre attention sur ce domaine en raison du caractère significatif des positions activées et au vu des risques spécifiques suivants :

- Erreurs potentielles dans la détermination de la durée d'utilité des actifs ou sa revue subséquente conduisant à des charges d'amortissements inappropriées.
- Ecart temporels en lien avec le transfert des immobilisations d'en cours de construction en actifs utilisés, du fait de l'inexactitude éventuelle de la date effective de mise en service des immobilisations, générant ainsi un report ou un écart d'amortissements.
- Risques de surévaluation des actifs immobilisés du fait de jugements dans l'identification des indicateurs de perte de valeur ainsi que par la méthodologie, les données et hypothèses utilisées dans les tests de dépréciation de valeur.

Les immobilisations corporelles sont présentées en note 12 des états financiers.

### Notre réponse

Nous avons effectué les procédures d'audit suivantes :

- Vérifié le caractère adéquat de la durée d'utilité attribuée aux actifs nouvellement capitalisés et ce en accord avec les principes comptables établis.
- Vérifié la pertinence de la revue périodique de la durée d'utilité des immobilisations et le caractère approprié des conclusions.
- Testé l'exactitude de la date de mise en service et de la valeur du transfert des immobilisations en cours en actifs utilisés basé sur la confirmation de la finalisation et mise en service des immobilisations, validé par le chef de projet.
- Examiné et discuté avec la Direction le processus d'identification d'indicateurs de perte de valeur et des mises au rebut. Le cas échéant, revu le caractère approprié des modèles et hypothèses des tests de dépréciation de valeur.

Compte tenu de nos travaux, nous considérons que les principes et hypothèses retenues par le management quant à la valorisation et aux amortissements des immobilisations corporelles présentés dans les états financiers sont raisonnables.

### Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe au Conseil d'administration. Les autres informations comprennent les informations présentées dans le rapport de gestion, à l'exception des états financiers et de notre rapport correspondant.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune conclusion d'audit sous quelque forme que ce soit sur ces informations.

Dans le cadre de notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier si elles présentent des incohérences significatives par rapport aux états financiers ou aux connaissances que nous avons acquises au cours de notre audit ou si elles semblent, par ailleurs, comporter des anomalies significatives.

Si, sur la base des travaux que nous avons effectués, nous arrivons à la conclusion que les autres informations présentent une anomalie significative, nous sommes tenus de le déclarer. Nous n'avons aucune remarque à formuler à cet égard.

### Responsabilités du Conseil d'administration relatives aux états financiers

Le Conseil d'administration est responsable de l'établissement des états financiers lesquels donnent une image fidèle conformément aux IFRS et aux dispositions légales. Il est en outre responsable des contrôles internes qu'il juge nécessaires pour permettre l'établissement de états financiers ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des états financiers, le Conseil d'administration est responsable d'évaluer la capacité de l'Aéroport International de Genève à poursuivre son exploitation. Il a en outre la responsabilité de présenter, le cas échéant, les éléments en rapport avec la capacité de l'Aéroport International de Genève à poursuivre ses activités et d'établir le bilan sur la base de la continuité de l'exploitation, sauf s'il existe une intention de liquidation ou de cessation d'activité, ou s'il n'existe aucune autre solution alternative réaliste.

### Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels

Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et de délivrer un rapport contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, mais ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément à la loi suisse, aux normes ISA et aux NA-CH permettra de toujours détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, prises individuellement ou collectivement, elles puissent influencer les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit en conformité avec la loi suisse, les ISA et les NA-CH, nous exerçons notre jugement professionnel et nous faisons preuve d'esprit critique. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant de fraudes est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, des omissions volontaires, de fausses déclarations ou le contournement de contrôles internes.
- nous acquérons une compréhension du système de contrôle interne pertinent pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, mais non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du système de contrôle interne.
- nous évaluons le caractère approprié des méthodes comptables appliquées et le caractère raisonnable des estimations comptables ainsi que des informations y afférentes.
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par le Conseil d'administration du principe comptable de continuité d'exploitation appliqué et, sur la base des éléments probants recueillis, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention dans notre rapport sur les informations à ce sujet fournies dans les états financiers ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion d'audit modifiée. Nous établissons nos conclusions sur la base des éléments probants recueillis jusqu'à la date de notre rapport. Des situations ou événements futurs peuvent cependant amener l'entreprise à cesser son exploitation.
- nous évaluons la présentation dans son ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et estimons si les états financiers reflètent les opérations et événements sous-jacents d'une manière telle à donner une présentation sincère.

Nous communiquons au Conseil d'administration ou à sa commission compétente, notamment l'étendue des travaux d'audit et le calendrier de réalisation prévus et nos constatations d'audit importantes, y compris toute déficience majeure dans le système de contrôle interne relevée au cours de notre audit.

Nous remettons au Conseil d'administration ou à sa commission compétente une déclaration, dans laquelle nous attestons avoir respecté les règles d'éthique pertinentes relatives à l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres éléments qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir une incidence sur notre indépendance ainsi que, le cas échéant, les mesures visant à éliminer les menaces ou les mesures de protection prises.

Parmi les éléments communiqués au Conseil d'administration ou à sa commission compétente, nous déterminons ceux qui ont été les plus importants lors de l'audit des états financiers de la période sous revue et qui constituent, de ce fait, les éléments clés de l'audit. Nous décrivons ces éléments dans notre rapport, à moins que la loi ou d'autres réglementations n'en interdisent la publication ou, dans des circonstances extrêmement rares, que nous déterminions que nous ne devrions pas communiquer un tel élément dans notre rapport parce que les conséquences négatives raisonnablement attendues de la communication de cet élément dépassent les avantages qu'elle aurait au regard de l'intérêt public.

### Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément à l'art. 728a, al. 1, ch. 3, CO et à la NAS-CH 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration.

Nous recommandons d'approuver les états financiers qui vous sont soumis.

#### Forvis Mazars SA



Jean-Marc Jenny  
Expert-réviseur agréé  
(Réviseur responsable)



Raphaël Pittet  
Expert-réviseur agréé

Genève, le 10 mars 2026

#### Annexes :

- Etats financiers annuels (bilan, compte de résultat, état du résultat global, tableau de variation des capitaux propres, tableau des flux de trésorerie et annexe)



# Rapport de durabilité



# Notre stratégie



La durabilité est au cœur de toutes les stratégies de Genève Aéroport. Conscient de ses responsabilités sociétales, environnementales et de gouvernance, il s'est engagé à être exemplaire en matière de durabilité. Pour cela, il a mis en place un dispositif structuré autour des trois piliers ESG avec des objectifs clairs et ambitieux. Dans un monde où la durabilité est un impératif global, Genève Aéroport souhaite être à la hauteur des enjeux.”

## Réduction de notre empreinte sonore

Genève Aéroport met en place des mesures pour réduire le bruit engendré par ses activités afin de préserver les communes riveraines. En la matière, il s'est fixé un objectif ambitieux: d'ici à 2030, **réduire de 20% l'empreinte sonore** du trafic aérien en surface exposée.

Voici les axes de travail :

- **Diminuer les mouvements nocturnes**: les mouvements nocturnes sont les plus sensibles pour les riverains. Grâce à des mesures opérationnelles, la proportion de mouvements nocturnes diminue chaque année (5,37% en 2025 contre 5,52% en 2024).
- **Système de quotas**: le 1<sup>er</sup> janvier 2025, après une phase test en 2024, a été mis en place un système innovant de quota bruit afin d'inciter les compagnies à réduire leurs décollages en retard après 22 heures. Une fois les quotas épuisés, ceux-ci sont soumis à des redevances fortement dissuasives. En 2024, les décollages après 22 heures ont baissé de 36,2% par rapport à 2023. Une nouvelle réduction s'est produite

en 2025 avec une baisse de 24,6%. Cette diminution a un impact conséquent pour la réduction des courbes de bruit.



# 5,37%

**mouvements nocturnes**

- **Avions moins bruyants**: avec des incitations financières Genève Aéroport encourage les compagnies aériennes à privilégier des avions récents, moins polluants et moins bruyants. Ces appareils ont représenté en 2025 34,04% des mouvements d'avions de ligne et charters (contre 31,85% en 2024).

Toujours dans le souci de protéger les habitants des communes riveraines et de renforcer l'acceptabilité de la plateforme, Genève Aéroport poursuit son **programme d'insonorisation** des bâtiments. Depuis 2004, 4'483 logements (719 bâtiments) ont été insonorisés pour un montant de 67,93 millions de francs.

#### ■ Réduction de notre empreinte environnementale

Conscient de son impact environnemental, l'aéroport s'engage activement dans la réduction de son empreinte carbone. En 2024, il a formalisé cette ambition à travers une stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre, articulée autour de deux objectifs majeurs :

Atteindre le Net-Zéro sur sa plateforme d'ici à 2037 (émissions sous son contrôle, scope 1 et 2)

Contribuer activement à l'objectif global de neutralité carbone de l'industrie d'ici à 2050 (émissions des partenaires, scope 3)



Voici les axes de travail :

Émissions de la plateforme, sous le contrôle de Genève Aéroport (scope 1 et 2)

■ **Optimisation de la performance énergétique des infrastructures et développement de la construction durable:** les nouveaux bâtiments d'envergure doivent obtenir le **label de construction durable DGNB**, niveau or au minimum pour les nouvelles constructions (niveau argent pour les rénovations importantes).

■ **Décarboner les sources d'énergie:** Grâce à une meilleure gestion de l'énergie et à une consommation en baisse, Genève Aéroport réduit sa dépendance aux énergies fossiles avec une baisse de consommation de 52% depuis 2019 et de 32% sur 2025. Par ailleurs, ses émissions de CO<sub>2</sub> diminueront de 60% dès 2028 grâce à son raccordement au réseau thermique GenLac.

■ **Électrification des véhicules:** l'objectif est d'atteindre **90% de véhicules électriques sur le tarmac d'ici à 2030**. En 2025, 45% des véhicules électriques, un chiffre en progression par rapport à 2024 (37%).



**37%**  
de véhicules  
électriques sur le  
tarmac en 2024



**45%**  
de véhicules  
électriques sur le  
tarmac en 2025

Émissions indirectes, sous le contrôle des partenaires (scope 3)

■ **Avions de nouvelle génération:** Genève Aéroport encourage financièrement les compagnies aériennes à voler avec des avions de dernière génération (classe 5), moins polluants. Ces appareils sont en constante progression sur la plateforme (34,04% des mouvements d'avions de ligne et charters en 2025 contre 31,85% en 2024).



**31,85%**  
avions de Classe 5  
en 2024



**34,04%**  
avions de Classe 5  
en 2025

■ **Carburant aérien durable:** en 2026 entrera en vigueur le règlement européen ReFuelEU Aviation qui impose l'incorporation progressive de carburants durables (SAF). À Genève Aéroport, une démarche a été engagée en 2025 avec tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement pour garantir la disponibilité opérationnelle du SAF, un carburant pouvant réduire jusqu'à 80% des émissions nettes de CO<sub>2</sub>. L'aéroport se positionne comme **facilitateur** pour offrir la disponibilité opérationnelle de ce carburant. Par ailleurs, Genève Aéroport a organisé en 2025 le 1<sup>er</sup> Forum sur les carburants durables pour l'aviation à Genève. Un deuxième Forum est agendé au printemps 2026.

■ **Maintenir sur les positions de stationnement avion des systèmes d'alimentation électrique en 400 Hz et des systèmes de fourniture d'air préconditionné (PCA) et l'élargir à toutes les positions possibles.** Ces dispositifs évitent l'utilisation des moteurs auxiliaires des avions stationnés très gourmands en énergie et bruyants.

■ **Incitation à l'usage des transports durables pour l'accès à l'aéroport:** Genève Aéroport déploie une stratégie proactive visant à encourager employés et passagers à privilégier des modes de transports

\*émissions sous notre contrôle, scope 1 et 2

durables pour rejoindre la plateforme, tels que l'Aérobús ou les trains tôt le matin et tard le soir. Cette démarche s'inscrit dans des objectifs ambitieux à l'horizon 2030 : atteindre **44 % d'utilisation de transports durables chez les employés et 58 % chez les passagers**. En 2025, 41 % des employés et 50 % des passagers ont déjà opté pour des modes de transports durables.



**41%**

des employés rejoignent GVA en transport durable



**50%**

des passagers rejoignent GVA en transport durable

- **Réduction des émissions de GES des achats**, représentant 8% du scope 3 de GA

#### Renforcer notre responsabilité d'entreprise

La durabilité est représentée à chaque échelon de notre gouvernance, du Conseil d'administration au Comité ESG, en passant par notre réseau d'ambassadeurs.

Notre responsabilité d'entreprise passe par diverses actions notamment :

- **Gouvernance**: en 2025, une matrice de double matérialité a été réalisée. Cette démarche met en évidence des impacts majeurs sur le climat, le bruit et la qualité de service auprès des passagers. Elle identifie comme priorités la résilience climatique, la gouvernance durable, la chaîne de valeur et les relations avec les communautés riveraines. Cette analyse confère à l'aéroport une vision chiffrée et stratégique de ses risques et opportunités, positionnant Genève Aéroport comme un acteur pionnier en Europe. Le Conseil d'administration dispose désormais d'un outil solide pour piloter la stratégie de durabilité à horizon 2030.
- **Achats responsables**: une Charte achats responsables a été mise en place en 2019. Depuis 2020, 100 % des fournisseurs sélectionnés au travers d'appels se sont engagés à respecter les valeurs de l'entreprise en matière de développement durable.
- **Label numérique responsable**: Genève Aéroport vise l'obtention du label Numérique Responsable Niveau 2 à l'horizon 2028.
- **Politique de soutien**: à travers son mécénat, Genève Aéroport soutient de façon ponctuelle des événements locaux, ainsi que des fédérations ou associations à but non lucratif situées dans son voisinage. En 2025, 46 projets ont ainsi été soutenus pour 122'000 francs. Par ailleurs, l'aéroport a sponsorisé 21 entités et manifestations (culturelles, sportives, environnementales ou caritatives) pour un montant de 578'000 francs.



# 1. 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 extra-financière de Genève Aéroport prévue aux articles 964a-964c du Code des obligations suisse (CO) dans lequel figurent de nombreux indicateurs quantitatifs et qualitatifs.

Il a été publié en mars 2026 après approbation du Conseil d'administration et couvre l'ensemble de l'exercice 2025. Depuis l'exercice 2023, Genève Aéroport publie annuellement ce rapport. Conformément aux réglementations en vigueur et dans un esprit de transparence avec ses parties prenantes, Genève Aéroport publie au sein de celui-ci des données relatives aux questions de personnel, aux questions environnementales et sociales ainsi qu'en matière 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 mentionnés.

Le modèle commercial, les concepts appliqués, les mesures prises et l'évaluation de l'efficacité de ces mesures, les principaux risques et la 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 6.4.

Par ailleurs, depuis l'exercice 2024, Genève Aéroport établit son rapport climatique conformément aux recommandations de la *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD). Cette démarche vise à présenter de manière transparente sa stratégie, ses politiques et les mesures mises en œuvre en matière de gestion des risques et opportunités liés au climat. Le rapport TCFD est présenté au point 6.2 du présent document et soumis à l'approbation du Conseil d'administration.

Enfin, le devoir de diligence ainsi que le rapport relatif aux minerais provenant de zones de conflit et au travail des enfants sont publiés depuis l'exercice 2023. Initialement incluses dans le corps du texte, ces informations figurent désormais au point 6.3 du présent rapport et sont également approuvées par le Conseil d'administration.

## 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 1'088 membres du personnel de l'aéroport assurant près de 200 fonctions en 2025 (contre 1'079 membres du personnel, soit 1'019 EPT, en 2024). Pour certaines données (p. ex. dépenses de mobilité), le périmètre de déclaration est élargi à l'ensemble de la plateforme aéroportuaire.

### 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 2025 dans le présent rapport, conformément au calendrier des rapports financiers. Le rapport couvre donc la période d'activité du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2025. Les périodes de comparaison couvrent les données 2025 comparées à 2024. Les exceptions sont précisées en introduction des chapitres. Elles concernent notamment les données extra-financières 2024 relatives aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et les données sur les déchets (cf. point 4). Les données 2025 seront connues courant 2026 et seront transmises dans le prochain rapport de durabilité. La date de publication du *reporting* a lieu généralement 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 durabilité a été préparé avec l'appui de plusieurs Directions et services de Genève Aéroport. 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

wdes informations entre les périodes de reporting. En 2025, Genève Aéroport n'a procédé à aucune reformulation d'information au cours de la période de reporting. En 2025, Genève Aéroport a procédé à trois reformulations d'information au cours de la période de reporting, relatives à un changement dans la méthode de calcul.

Les indicateurs ci-dessous ont été modifiés :

L'intitulé « Passagers (trafic global) » remplace désormais l'indicateur « Passagers (ligne uniquement) ». En effet, les chiffres des années précédentes correspondaient au nombre total de passagers (trafic global) et non au nombre de passagers de ligne uniquement.

Afin d'éviter d'intégrer la notion de Secteur France qui n'est pas adaptée à l'analyse de certaines catégories de trafic :

- « Passagers [arrivée ou départ] internationaux (hors France) » remplacent « Passagers [arrivée ou départ] internationaux (hors Secteur France) »
- « Passagers [arrivée ou départ] France » remplace « Passagers [arrivée ou départ] ([origine ou destination] France Secteur France) »

Afin d'aligner la structure des catégories de trafic aux catégories en usage dans le rapport annuel habituel et de ne classer dans la catégorie AO2 que les indicateurs sur des mouvements d'aéronefs :

- Les vols « ligne et charter (avec passagers) » remplacent les vols « ligne »
- Les vols « cargo » remplacent les chiffres de tonnage de fret (ces derniers apparaissent dans les 4 indicateurs AO3)
- Les vols « autre trafic » remplacent les vols « GABA ». Les vols « autre trafic » sont les vols qui n'appartiennent pas aux catégories « ligne », « cargo » et « Aviation d'État », ils sont composés principalement des vols GABA (aviation générale et business) mais aussi des vols à vide, vols techniques et diversions.

## 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 suisse. 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, merci de consulter le rapport d'assurance qui se trouve au point 7 de ce rapport.

## 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<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2025. 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<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2025. 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 2025, EcoVadis a procédé à la réévaluation de Genève Aéroport sur ses pratiques en matière de gouvernance, d'environnement, de droits humains et d'achats responsables. L'aéroport a obtenu une note de 59/100, assortie du badge « Entreprise engagée ».

Cette évolution par rapport à la précédente évaluation (71/100) s'explique principalement par :

- La mise à jour méthodologique associée à la certification *Airport Carbon Accreditation (ACA)* de niveau 4+ a entraîné une modification significative du périmètre des émissions aériennes. Désormais, les émissions sont calculées sur l'ensemble du vol, et non plus uniquement sur le cycle *Landing and Take-off* (cycle LTO). Ce changement, combiné à l'intégration de nouvelles sources (achats, déchets, eaux usées), a multiplié par dix les émissions du scope 3. Cette évolution reflète un élargissement du périmètre de comptabilisation plutôt qu'une hausse opérationnelle des émissions.
- Le renforcement des critères méthodologiques d'EcoVadis en 2024–2025, intégrant des exigences accrues en matière de traçabilité, d'indicateurs quantifiés et de preuves d'impact ;
- Un niveau d'exigence plus élevé sur la chaîne d'approvisionnement, notamment concernant la formalisation des évaluations de risques ESG, le suivi des fournisseurs et la mesure des performances. Des attentes renforcées en matière de *reporting* et de résultats mesurables, au-delà de l'existence de politiques et d'engagements formels.

L'évaluation a souligné la solidité des engagements stratégiques et de la gouvernance, tout en identifiant des marges de progression dans la démonstration d'impacts mesurables et dans l'intégration systématique des exigences ESG au sein de la chaîne d'approvisionnement de Genève Aéroport.

#### Axes d'amélioration et mesures envisagées

Afin d'améliorer sa notation, Genève Aéroport prévoit notamment :

- Renforcer la gestion des achats responsables, avec le déploiement d'une évaluation ESG systématique des fournisseurs stratégiques, l'intégration de clauses contractuelles renforcées en matière de droits humains, climat et éthique, et la mise en place d'indicateurs de suivi fournisseurs et d'un plan d'audit ciblé ;
- Structurer davantage la gestion des risques ESG, avec une actualisation régulière des cartographies de risques extra-financiers, la formalisation d'un plan d'action transversal validé au niveau de la gouvernance ;
- Poursuivre la sensibilisation interne, en proposant des

formations ciblées sur l'éthique, les droits humains et le climat et l'intégration d'objectifs ESG dans les processus de management.

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. Genève Aéroport considère cette évaluation comme un levier de progrès. L'objectif est de renforcer la maturité du système de gestion extra-financière afin d'améliorer durablement sa performance ESG et d'obtenir, dès le prochain exercice, un niveau de notation supérieur.

#### Notations non sollicitées

Genève Aéroport est régulièrement évalué par des instituts de notation. Genève Aéroport est attentif aux ratings de MSCI, de Sustainalitics, d'ISS, d'Irrate 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. Les projets de Genève Aéroport 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 2025

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 Genève Aéroport certifié ISO 50001 depuis 2017 (re-certification obtenue en 2025) répond aux risques d'entreprise et s'appuie fortement sur les opportunités de développement des énergies renouvelables sur le site aéroportuaire.

## 2. La durabilité au cœur de la stratégie

### Dans cette section

- 2.1. Vision stratégique pour des impacts positifs à long terme

- 2.2. Engagement de la Direction dans la durabilité
- 2.3. Modèle d'affaires et chaîne de valeur
- 2.4. Engagements à long terme et outils de mesure des progrès
- 2.5. Contribution aux Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies
- 2.6. Dialogue ouvert avec les parties prenantes
- 2.7. Analyse de double matérialité
- 2.8. Objectifs, initiatives et indicateurs
- 2.9. Analyse des risques, opportunités et impact en matière de durabilité
- 2.10. Gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
- 2.11. Partenariats externes globaux et locaux pour progresser collectivement
- 2.12. Mesure de l'impact des efforts en matière de durabilité

### 2.1. 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.» (*vision définie par le CA*)

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. Ces cinq piliers sont indissociables de deux autres objectifs transversaux : l'esprit d'innovation et la volonté de développement durable. Genève Aéroport s'engage 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.

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, ainsi que 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 à 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 de durabilité. Ces dernières vont influencer le modèle d'affaires de l'aéroport.

#### Atelier de sensibilisation des membres du Conseil d'administration

Un atelier de sensibilisation du Conseil d'administration (CA) en novembre 2025 a confirmé une ambition commune : évoluer vers une durabilité affirmée d'ici à 2040, en renforçant la structure de gouvernance durable et en intégrant pleinement la double matérialité au sein de la stratégie globale de l'aéroport. L'analyse de double matérialité consiste à évaluer les enjeux de durabilité selon deux dimensions complémentaires : d'une part, la matérialité d'impact, qui examine les effets des activités de l'organisation sur l'environnement et la société (climat, ressources, droits humains, etc.); d'autre part, la matérialité financière, qui analyse dans quelle mesure ces enjeux peuvent influencer la performance économique, la situation financière ou la réputation de l'entreprise. Cette approche permet de hiérarchiser les priorités stratégiques en intégrant à la fois les risques et opportunités pour l'organisation et ses responsabilités vis-à-vis de ses parties prenantes, renforçant ainsi la cohérence entre stratégie, gestion des risques et performance durable.

L'atelier a clarifié les responsabilités clés du CA en matière de durabilité, tout en soulignant l'importance de la double matérialité pour guider les décisions futures. Les groupes de travail ont formulé des actions concrètes : instaurer un dialogue renforcé avec l'État et la Confédération pour un cadre commun, repenser la gouvernance de la durabilité, en renforçant une approche transversale par les différentes commissions du CA, intégrer la nature et les risques climatiques dans la stratégie, et évaluer précisément les impacts financiers de ces choix. Cette séance, marquée par une volonté de clarification, de cohérence et d'ambition, pose les bases d'un alignement stratégique solide en vue de la transition de Genève Aéroport.

### 2.2. Engagement de la direction dans la durabilité

#### Un engagement de longue date

##### GRI 2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable

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

**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
- Publication Manuel santé et sécurité au travail (SST) et signature de la politique associée
- Publication Manuel sécurité et protection incendie (MSPI) et signature de la politique associée

**2014**

- Publication 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
- Publication de la **Directive sur l'utilisation des technologies** de l'information et de la communication
- Publication 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**

**2017**

- Publication de la première **Stratégie de la planification directrice**

- Publication de la **politique de sécurité** et du processus achat
- Obtention de la **certification ACA 3+** (gestion CO<sub>2</sub>) 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 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**

- Publication de la **Charte de la diversité** en entreprise et du Manuel personne à mobilité réduite (PMR).
- Publication de la **Directive achats responsables**
- Publication 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**<sup>2</sup> pour encourager les mouvements avec des avions de dernière génération
- Publication de la **politique de développement durable**
- Publication 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 2025)
- Obtention du **Certificat numérique responsable niveau 1** (décembre 2024)

## 2025

- Publication du deuxième rapport de durabilité de Genève Aéroport (exercice 2024)
- **Introduction Quota Bruit le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et validation de la politique bruit**
- **Renouvellement de la notation EcoVadis** (gestion RSE)
- Adoption de la **charte de gouvernance Numérique responsable**
- Nouveau relevé floristique et faunistique
- Validation et mise en œuvre de la **matrice de double matérialité**
- Organisation et tenue du premier **Forum SAF suisse**
- **Sensibilisation des membres du Conseil d'administration à la durabilité**

### 2.3. Modèle d'affaires et 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*

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 situé 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), à l'ordonnance sur l'aviation (OSAv) du 14 novembre 1973 (RS 748.01), et à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), qui fixe des valeurs limites d'exposition au bruit (VL) pour le trafic aérien 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, et 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<sup>er</sup> 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, (PSIA) de la fluidité du trafic. Par ailleurs, en tant qu'établissement public autonome, Genève Aéroport est soumis à la réglementation suisse sur les marchés publics, garantissant des procédures transparentes, non discriminatoires et conformes aux principes de concurrence et de bonne gouvernance.

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).

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

\*Environnement, \*Social, \*Gouvernance

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 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 de durabilité 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 constitue ainsi le centre de gravité d'une vaste région transfrontalière dans laquelle 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'AIG 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 un total de 45 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 l'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 chapitre.

## 2.4. Engagements à long terme et outils de mesure des progrès

Depuis 2025, Genève Aéroport déploie sa Stratégie de durabilité à horizon 2030, qui est le fruit de trois composantes:

- Une **vision et une 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. points 2.1 et 2.2 du présent document);
- Une **analyse de double matérialité** réalisée en 2025, permettant d'ajouter l'impact financier aux enjeux de durabilité et de préciser les enjeux prioritaires, en cohérence avec les priorités de Genève Aéroport et les attentes des parties prenantes (cf. point 2.7 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 2.9 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:

### Environnement

Comment Genève Aéroport agit pour réduire l'empreinte

<sup>2</sup>Les 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.

## climatique et environnementale



## Gouvernance

Comment Genève Aéroport ambitionne d'être exemplaire en matière de **gouvernance durable**



## Sociétale

Comment Genève Aéroport collabore pour la **santé, la sécurité et le bien-être** des membres du personnel, fournisseurs, riverains et passagers

Ces trois engagements s'inscrivent dans les trois dimensions environnementale, sociale et de gouvernance

	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 ( <i>fueling</i> ), nettoyage, catering							
Prestations étatiques - Contrôle aérien - Police et gardes-frontière, 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 - Accueils protocolaires - 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							

(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 2030 et un nouveau plan d'actions sera formulé pour la période 2030-2037.

## 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 ce pour toutes les parties prenantes de la chaîne de valeur de l'établissement. Genève Aéroport s'engage notamment sur 12 des 17 ODD :



de durabilité de Genève Aéroport. Elle permet d'identifier, d'évaluer et de hiérarchiser les enjeux ESG en fonction de leur importance pour la société et pour l'aéroport, et sert de fondement à la stratégie, à la gestion des risques et au reporting extra-financier.

Après une première analyse de matérialité simple réalisée fin 2023, Genève Aéroport a conduit en 2025 une analyse de double matérialité avec l'appui de *The Positive Project* et *Valuing Impact*, fondée sur la méthodologie Eqaly. Cette approche permet de quantifier les impacts sociaux et environnementaux en valeur monétaire (eQALY monétisé), tout en évaluant les risques et opportunités financiers associés.

Conformément aux principes des ESRS, un enjeu est considéré comme matériel dès lors qu'il est significatif au regard d'au moins une des deux dimensions : matérialité d'impact (effets sur la société et l'environnement) et/ou matérialité financière (effets sur la performance, la résilience ou la valeur de l'organisation).

Les conclusions de cet exercice constituent un élément structurant pour la mise à jour de la stratégie de durabilité 2030. Les enjeux matériels identifiés feront l'objet d'objectifs, de plans d'actions et d'indicateurs de suivi spécifiques afin d'assurer la cohérence entre l'analyse et la stratégie.

## 2.6. 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 des 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 des analyses de double matérialité (risques, opportunités et impacts 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.

Les 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.

## 2.7. Analyse de double matérialité

La matérialité constitue un pilier central de la démarche

## Plateforme aéroportuaire Membre du personnel

### Principales parties prenantes

- Direction générale
- Directions et services
- 1'088 membres du personnel (2025)
- Associations syndicales
- Commission consultative du personnel

### Principaux modes de consultation 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 : en 2023, 82% du personnel ont participé à l'enquête
- *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)
- 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

- Études, enquêtes et plans d'action
- Formations professionnelles

## Clients

---

### Principales parties prenantes

- Compagnies aériennes
- Passagers, accompagnements 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 intégré
- 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)
  - Carburants d'aviation durables (SAF)

#### 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
  - Organisation en 2025 de son premier salon dédié aux SAF, réunissant compagnies aériennes, fournisseurs, autorités et partenaires afin de favoriser les échanges et d'accélérer la transition vers des carburants plus durables.

#### 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, *fueling*, entretien d'aéronefs)
- *Fixed-base operators* (FBOs)
- Exploitants commerciaux (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 consultation 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 intégré
- 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**

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

- Exploitants commerciaux
  - 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
- Exploitants aéronautiques
  - Développement et rénovation des infrastructures
  - Conventions de concessions, cahier des charges
  - Politique de sécurité
  - Politique commerciale compétitive
- Fournisseurs
  - Politique d'achats responsables
  - Application directives 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 consultation 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 intégré
  - Visite de l'aéroport
- 

### Principales entités/ équipes impliquées

- Direction générale
  - Service Environnement et développement durable
  - Relations extérieures (affaires publiques et aéronautiques)
- 

### 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)

## Autorités publiques et régulateurs

---

### Principales parties prenantes

- Confédération
  - Canton et État de Genève
  - France voisine (Parlement et administration)
- 

### Principaux modes de consultation 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 (CCAEPAs)
  - 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 intégré
  - Visite de l'aéroport
- 

### Principales entités/ équipes impliquées

- Direction générale
  - Service environnement et développement durable
  - Secrétariat général et affaires juridiques
  - Contrôle qualité, SCI, risques et compliance
  - Affaires extérieures (affaires publiques et aéronautiques)
- 

### Principaux sujets d'intérêt commun et attentes identifiées

- Conformité aux lois
- Demandes d'information
- Convention d'objectifs de l'État de Genève
- La fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

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

#### GRI 3-1 Processus pour déterminer les thèmes pertinents

Le processus a suivi quatre étapes :

1. Identification des enjeux potentiels (IRO – Impacts, Risques et Opportunités), à partir des rapports précédents, de la matrice existante, d'analyses sectorielles et réglementaires, ainsi que des exigences internationales applicables.
2. Consultation des parties prenantes internes et externes. Des ateliers ont été menés avec des experts internes (opérations, environnement, RH, gouvernance, informatique, finance, etc.) et les attentes externes ont été intégrées (canton, autorités fédérales, riverains, associations environnementales, partenaires économiques).
3. Évaluation quantitative et hiérarchisation
  - Impacts négatifs : évalués selon leur gravité (ampleur, étendue, caractère irréversible) et leur probabilité.
  - Impacts positifs : évalués selon leur échelle, leur ampleur et leur probabilité.
  - Risques et opportunités financiers : analysés selon leur probabilité d'occurrence et l'ampleur estimée de leurs effets (coûts réglementaires, impacts opérationnels, réputationnels, légaux).

Le calcul d'impact suit la formule : Impact = Données d'activité × Facteur santé/environnement × Facteur de monétarisation. Les données couvrent l'ensemble de la chaîne de valeur (opérations directes, compagnies

aériennes, fournisseurs, employés, passagers). L'analyse porte sur le court terme (1-5 ans) et projette l'évolution à moyen (5–10 ans) et long terme (10–25 ans).

4. Validation et gouvernance : Les résultats ont été consolidés avec les directions concernées et validés par les instances de gouvernance. Le processus sera revu périodiquement afin d'intégrer les évolutions réglementaires et stratégiques.

Les risques identifiés ont été classés en quatre catégories : opérationnels, légaux, législatifs (évolutions réglementaires) et réputationnels.

#### Analyse et interprétation des résultats

##### GRI 3-2 Liste des thèmes pertinents

Les résultats confirment l'interdépendance forte entre enjeux climatiques, environnementaux, sociaux et de gouvernance.

Un enjeu est qualifié de matériel dès lors qu'il est significatif sur l'axe d'impact et/ou sur l'axe financier. Certains enjeux présentent ainsi une matérialité dominante sur une seule dimension, ce qui justifie leur intégration dans la stratégie.

Les enjeux présentant la matérialité la plus élevée concernent notamment :

Thème	Impact sociétal	Risque financier	Évolution attendue
Résilience climatique et émissions GES	Élevé	Élevé	↑ Long terme
Impact du bruit sur les communautés	Élevé	Moyen/Élevé	↑
Impact environnemental global (air, eau, sol)	Moyen	Moyen/Élevé	↑
Santé et sécurité	Moyen/Élevé	Moyen	=
Gestion durable de la chaîne de valeur	Moyen	Élevé	=
Gouvernance durable	Élevé	Élevé	↑
Pratiques d'emploi, diversité et inclusion	Moyen	Élevé	=
Services aux passagers (desserte, qualité, cybersécurité)	Moyen	Moyen/Élevé	↑

Les impacts négatifs majeurs concernent les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances sonores et la pollution locale, trois dimensions étroitement surveillées par les autorités et les riverains.

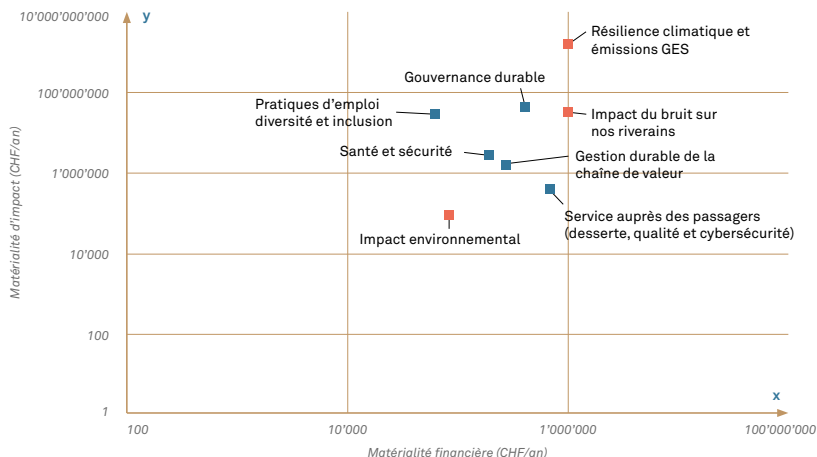
Les impacts positifs sont liés à l'emploi, à la gouvernance et à la sécurité. Ils montrent la contribution significative de l'aéroport à la cohésion régionale et à la réduction des impacts grâce à une gouvernance durable.

Les risques financiers associés proviennent principalement :

- des réglementations carbone et des trajectoires de décarbonation imposées au secteur, et
- de la pression sociale et politique sur les nuisances locales (*licence to operate*),
- des événements climatiques extrêmes susceptibles d'affecter les infrastructures et les opérations.

À moyen et long terme, les enjeux climatiques et de gouvernance devraient gagner en importance relative, tandis que les risques sociaux internes (emploi, sécurité) devraient se stabiliser grâce aux politiques RH et à la gouvernance durable déjà mises en place.

### Présentation de la matrice de double matérialité



Impacts, risques, opportunités

■ Positif ■ Négatif

La matrice de double matérialité présente l'ensemble des enjeux évalués, qu'ils soient matériels ou non, afin d'assurer la transparence du processus. Les enjeux matériels sont positionnés dans les zones supérieures et/ou droites de la matrice.

Les axes reposent sur des échelles cohérentes :

- Axe horizontal : matérialité financière (évaluation monétaire des risques/opportunités).
- Axe vertical : matérialité d'impact (valeur sociétale nette monétisée).

Cette représentation permet une lecture intégrée des

y : représente l'impact de GA sur la société et l'environnement, exprimé en CHF par an

x : indique le risque financier supporté par GA lié à chacun des impacts analysés selon l'angle des risques opérationnels, réglementaires, réputationnels ou juridiques

priorités stratégiques.

#### Cohérence entre double matérialité et stratégie

Les enjeux identifiés comme matériels sont intégrés dans la stratégie de durabilité 2030. Pour chacun d'eux, Genève Aéroport définit :

- des objectifs mesurables ;
- des indicateurs de performance (KPI) ;
- des plans d'actions opérationnels ;
- des dispositifs de suivi et de contrôle interne.

Cette cohérence garantit que la double matérialité

ne constitue pas un exercice déclaratif, mais un outil structurant de pilotage stratégique.

Une attention particulière est portée à l'alignement entre les enjeux présentés dans la matrice et ceux mentionnés dans le rapport, notamment concernant la cybersécurité et la protection des données, afin d'assurer une parfaite cohérence entre analyse, priorités stratégiques et communication.

## 2.8. Objectifs, initiatives et indicateurs

### GRI 3-3 Gestion des thèmes pertinents

Les 3 engagements décrits ci-dessous et les 8 enjeux prioritaires de durabilité découlant de la matrice de double matérialité réalisée en 2025 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.

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
<p><b>Environnement</b> Comment Genève Aéroport agit pour réduire son empreinte climatique et environnementale</p>	<p><b>Résilience climatique et émissions GES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES) des scopes 1 et 2</b> de 90 % d'ici à 2037 par rapport à 1990</li> <li>• <b>Participer à réduire les gaz à effet de serre du scope 3</b> de 90 % d'ici à 2050 par rapport à 1990</li> </ul>	<p><b>Initiatives pour atteindre la décarbonation complète des émissions de GES (scopes 1 et 2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Décarboner le chauffage en mettant en œuvre le réseau hydrothermique GeniLac d'ici à 2028 qui vise à remplacer la production de chauffage à mazout et au gaz par des énergies renouvelables et éviter l'émission de 5'300 tonnes de CO<sub>2</sub>e chaque année (réduction de 60 % des émissions de CO<sub>2</sub> de Genève Aéroport)</li> <li>• Réduire les émissions liées aux fluides frigorigènes</li> <li>• Électrifier l'ensemble des véhicules sur le tarmac (55 % en 2025 contre 37 % en 2024 ; objectif atteindre 90 % en 2030)</li> <li>• Compenser l'ensemble des émissions résiduelles liées à ses propres activités – captation NET</li> </ul> <p><b>Initiatives pour participer à réduire les GES de l'industrie (scope 3)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encouragement financier de la flotte de dernière génération</li> <li>• Validation de la chaîne d'approvisionnement et de l'accès aux carburants d'aviation durables (CAD ou SAF) puis mise en contact entre les parties prenantes via le premier forum SAF de Suisse. Genève Aéroport joue un rôle proactif de facilitateur en la matière</li> <li>• Mesures aviation opérationnelles</li> <li>• Énergie centralisée aux avions et interdiction d'utilisation des APU (Auxiliary Power Unit)</li> <li>• Achats</li> </ul>	<p><b>Indicateur 1 :</b> Émissions de gaz à effet de serre (GES) total en t CO<sub>2</sub>e (scope 1 et 2)</p> <p>Évolution constatée : (scopes 1 et 2) : 5'891 t CO<sub>2</sub>e (2024) contre 6'520 t CO<sub>2</sub>e (2023) Dont émissions directes de GES (scope 1) : 5'556 t CO<sub>2</sub>e (2024) contre 6'057 t CO<sub>2</sub>e (2023) et émissions indirectes directes de GES (scope 2) : 335 t CO<sub>2</sub>e (2024) contre 463 t CO<sub>2</sub>e (2023)</p> <p>Cible/objectif : Net-Zéro émission de GES des scopes 1 et 2 (2037)</p> <p><b>Indicateur 2 :</b> Estimations des émissions indirectes de GES (scope 3). Évolution constatée : 1'516'086 t CO<sub>2</sub>e (2024)</p> <p>Cible/objectif : Participer à atteindre l'objectif de Net-Zéro émission de GES pour l'ensemble de l'industrie (2050)</p>

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
<p>Environnement</p> <p>Comment Genève Aéroport agit pour réduire son empreinte climatique et environnementale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Respecter les valeurs limites d'immission (VLI)</b></li> </ul>	<p><b>Initiatives pour contrôler et améliorer la qualité de l'air sur la plateforme aéroportuaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuer les émissions de polluants atmosphériques (NOx, particules fines, etc.)</li> <li>• Électrification de l'ensemble de la flotte véhicules et engins sur le tarmac</li> <li>• Continuer la mise en place de fourniture d'énergie et air préconditionné aux avions</li> </ul>	<p><b>Indicateur 3 :</b></p> <p>Valeurs mesurées de concentration de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) sur la station Éole</p> <p>Évolution constatée : positive 20 µg/m<sup>3</sup> (2025) contre 21 µg/m<sup>3</sup> (2024)</p> <p>Cible/objectif : rester dans les VLI</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Augmenter la part modale des passagers</b> venant à l'aéroport en mobilité durable (transports publics) pour atteindre un taux de 58 % d'ici à 2030 (objectif fixé par le PSIA)</li> <li>• <b>Augmenter la part modale des employés</b> venant à l'aéroport en mobilité durable (transports publics + marche + vélo + covoiturage) pour atteindre un taux de 44 % d'ici à 2030 (objectif fixé par le PSIA)</li> </ul>	<p><b>Initiatives pour favoriser l'arrivée des passagers en transports publics</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuer de développer les offres et les mesures mises en œuvre dans le cadre du plan de mobilité</li> <li>• Continuer de développer les offres d'incitation aux passagers</li> <li>• Optimiser la gestion des flux et des accès en particulier les dispositifs de dépose et de prise en charge des passagers</li> <li>• Maintenir la labélisation Entreprise Ecomobile du canton de Genève d'ici à 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).</li> <li>• Création d'une plateforme multimodale dans le cadre du CAP2030, qui permettra d'améliorer significativement la qualité de la connexion</li> <li>• Développement d'une plateforme de covoiturage</li> <li>• 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</li> </ul>	<p><b>Indicateur 4 :</b></p> <p>Augmenter la part modale durable des passagers venant à l'aéroport en transports publics</p> <p>Évolution constatée : Positive</p> <p>50% (nouvelle enquête 2025) contre 49% (2023)</p> <p>Cible/objectif : 58% (2030)</p>

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
<p>Environnement</p> <p>Comment Genève Aéroport agit pour réduire notre empreinte climatique et environnementale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Améliorer l'efficacité énergétique de 25 % à l'horizon 2030</b>, par rapport à 2018-2019 : +15 % d'efficacité en 2026 et +25 % en 2030.</li> <li>• <b>Porter à 70 % la part des énergies renouvelables dès 2028</b> pour la plateforme (GA + partenaires)</li> </ul>	<p>Initiatives pour améliorer l'efficacité énergétique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Décarboner la production de chaleur</li> <li>• Rénover les bâtiments énequivores. 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)</li> <li>• Actions de performance énergétique</li> <li>• Accompagner les partenaires dans la réduction de leur consommation dans le programme WATTelse</li> <li>• Diminuer l'impact du numérique en labélisant Numérique responsable et en mettant en place des formations</li> <li>• Développer la production d'énergie renouvelable locale (objectif photovoltaïque d'ici à 2030 : 55'000 m<sup>2</sup> (soit 8GWh))</li> </ul>	<p>Indicateur 5 : Ratio efficacité énergétique par rapport à l'année de référence 2018-2019 (engagement EEC)</p> <p>Évolution constatée : En cours de réalignement sur la loi CO<sub>2</sub> (2024) Cible/objectif : 25 % d'amélioration de l'efficacité énergétique (2030)</p> <p>Remarque : en règle générale, la consommation énergétique de la plateforme diminue d'année en année.</p> <p>Indicateur 6 : Part d'énergie renouvelable dans le mix énergie thermique et carburants (périmètre EEC)</p> <p>Évolution constatée : 3'527 MWh (2025) contre : 3'337 MWh (2024) Cible/objectif : 70 % d'énergies renouvelables (2028)</p>
	<p>Impact environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire de 20 % des déchets incinérables d'ici à 2030 par rapport à 2019</li> <li>• Atteindre un taux de valorisation des déchets de 60 % d'ici à 2030 par rapport à 2019</li> <li>• Recycler 100 % des déchets organiques (lavures) d'ici à 2030 NB : Ces objectifs pourront être réévalués notamment dans le cadre de modifications ou de suspension de loi cantonale.</li> </ul>	<p>Initiatives pour gérer les déchets</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir la politique déchets de Genève Aéroport</li> <li>• Définir le périmètre des acteurs et producteurs de déchets, puis adopter les indicateurs, réalisé en 2025</li> <li>• Adapter les infrastructures existantes</li> <li>• Trier les déchets organiques dans les activités restauratives (réalisation d'un guide de tri en 2025 pour les exploitants commerciaux)</li> <li>• Améliorer la politique dans les achats, appels d'offres et contrats</li> <li>• Sensibiliser les entreprises de la plateforme par des formations à la gestion des déchets pour manager/acheteur et agent de propreté</li> <li>• Procéder à une caractérisation des déchets incinérables des points de collectes et déchetteries de la plateforme sur 2025-2026 (80 % en 2025) pour réévaluer le potentiel de tri</li> <li>• Mettre en place un dashboard déchets (outil de suivi) afin de voir les évolutions de tonnages par rapport aux objectifs fixés</li> </ul>	<p>Indicateur 7 : Quantité totale de déchets</p> <p>Évolution constatée : En progression 3624 t (2024) contre 3045 t (2023) Cible/objectif : 20 % de déchets incinérables en moins (2030)</p> <p>Indicateur 8 : Taux de recyclage</p> <p>Évolution constatée : Positive 45,6 % (2024) contre 42,5 % (2023) Cible/objectif : atteindre 60 % de recyclage (2030)</p>

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
<p>Environnement</p> <p>Comment Genève</p> <p>Aéroport agit pour réduire notre empreinte climatique et environnementale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la consommation d'<b>eau potable</b></li> <li>• Maîtriser la <b>pollution des eaux liée aux activités de dégivrage des avions lors d'épisodes hivernaux</b></li> </ul>	<p>Initiatives pour la maîtrise de la consommation d'eau</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorer et améliorer la maîtrise de la consommation d'<b>eau potable</b></li> <li>• Créer un système de récupération d'eau pluviale pour les nouveaux bâtiments</li> </ul> <p>Initiatives pour la maîtrise de la qualité de l'eau</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à jour le concept du Plan de gestion d'évacuation des eaux (PGEE) validé en novembre 2025</li> <li>• Créer un, voire deux bassins de rétention pour le versant du Nant d'Avanchet (le bassin de rétention pour le versant du Vengeron étant déjà existant), lancement étude en 2026</li> <li>• Limiter l'impact environnemental des produits de dégivrage (remplacement par des produits plus biodégradables, pomper davantage de produit pour le transformer en biogaz)</li> <li>• Poursuivre la mise en séparatif des EP/EU (objectif 100 % séparation en 2035)</li> <li>• Limiter l'imperméabilisation des sols</li> </ul>	

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
<p>Social et sociétale Comment Genève Aéroport collabore pour la santé, la sécurité et le bien-être des membres du personnel, fournisseurs, riverains et passagers</p>	<p>Impact du bruit sur nos riverains</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire l'<b>empreinte sonore du trafic aérien d'ici à 2030</b> pour protéger les riverains des nuisances sonores de l'aéroport en respectant le scénario PSIA cible d'exposition au bruit</li> </ul>	<p>Initiatives pour répondre à la demande tout en protégeant les riverains</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Réduire les départs après 22 heures.</b> Aucun départ n'est planifié, sauf pour trois vols long-courriers, opérés avec des avions ayant les meilleures performances acoustiques (selon PSIA)</li> <li>• Introduire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025 un <b>système de quotas des décollages non planifiés</b> après 22h avec des redevances fortement incitatives pour limiter ces retards nocturnes et de ce fait les nuisances pour les riverains.</li> <li>• 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).</li> <li>• Participer à un <b>projet de recherche avec Eurocontrol</b> afin d'identifier en amont les retards nocturnes et d'inciter les partenaires à effectuer des changements.</li> <li>• Mettre à disposition des résidents un formulaire de contact en ligne pour <b>remonter les plaintes de nuisances</b></li> <li>• Mettre en place en 2003 un <b>programme d'insonorisation</b> des bâtiments à proximité de l'aéroport. Améliorer le rythme de réalisation du programme d'insonorisation pour traiter le périmètre Suisse (au 31 décembre 2025, 634 bâtiments insonorisés depuis 2004 et 1'056 bâtiments restant potentiellement éligibles au programme).</li> </ul>	<p><b>Indicateur 9</b> Nombre de mouvements nocturnes (22h00-05h59)</p> <p>Évolution constatée: En réduction 9'514 (2025) contre 9'879 (2024)</p> <p><b>Indicateur 10</b> : Surface de la courbe enveloppante VLI DSII</p> <p>Évolution constatée: En réduction (donnée non connue pour 2025) 31, 2 km<sup>2</sup> (2024) contre 32 km<sup>2</sup> (2023)</p> <p><b>Indicateur 11</b> : Mouvements selon classe de bruit ligne et charter, passagers uniquement (hors vol ferry) – Classe V</p> <p>Évolution constatée En augmentation 34% (2025) contre 31,85% (2024)</p> <p><b>Indicateur 12</b> : Cumul de bâtiments insonorisés CH</p> <p>Évolution constatée 56 (2025)</p>

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
<p>Social et sociétale</p> <p>Comment Genève Aéroport collabore pour la santé, la sécurité et le bien-être des membres du personnel, fournisseurs, riverains et passagers</p>		<p>Initiatives pour renouveler la flotte sur la plateforme aéroportuaire pour réduire l'impact du bruit et les émissions CO<sub>2</sub></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Favoriser l'arrivée des avions de dernière génération.</b> Poursuivre les incitations financières auprès des compagnies aériennes pour encourager les mouvements avec des avions de dernière génération.</li> </ul> <p>Initiatives pour adapter les routes et les procédures de vol pour réduire l'impact des mouvements</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fermer la KONIL courte après 22h</b>, une route qui vole par le pied du Jura et survole Saint Genis-Pouilly.</li> <li>• <b>Poursuivre la procédure <i>Continuous descent approach</i> (CDA).</b> La CDA est une procédure de vol qui réduit les émissions et le bruit des avions en approche.</li> <li>• Maintenir le soir le sens d'utilisation de la piste. <b>Le contre-sens n'est plus permis</b> pour éviter de toucher les régions exposées.</li> </ul>	

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
	Santé et sécurité	Initiatives pour réduire et maîtriser les risques d'incidents et d'accidents	Indicateur 13 : Pourcentage d'accidents professionnels
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faire du renforcement de la culture sécurité sur les chantiers un objectif opérationnel prioritaire en 2026, afin de prévenir les accidents, améliorer le respect des procédures et consolider les bonnes pratiques auprès de l'ensemble des intervenants.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire et maîtriser les risques d'incidents et d'accidents ainsi que garantir la santé des membres du personnel et des passagers</li> <li>Proposer des formations, coaching, ateliers et campagnes de sensibilisation aux membres du personnel par le <i>Safety office</i></li> <li>Suivre régulièrement grâce aux <i>pulse surveys</i> le ressenti général des collaborateurs dans le cadre de leur activité professionnelle</li> </ul>	Évolution constatée : Diminution des accidents non professionnels (ANP) 16% (2025) contre 19% (2024) Cible/objectif : 0 accidents
	Pratique d'emploi, diversité et inclusion	Initiatives pour favoriser le dialogue	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organiser 4 séances plénières avec les collaboratrices et collaborateurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tenir des séances régulières, auxquelles les représentants des membres du personnel peuvent être amenés à participer</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	Initiatives pour favoriser la diversité et l'équité	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer un dispositif d'identification et de développement de la relève managériale</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la diversité au sein des équipes dans le cadre des recrutements conformément à la Charte sur la diversité au travail</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir une différence de salaire inférieure à 1% entre femmes et hommes</li> </ul>	

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
<p>Gouvernance</p> <p><b>Comment Genève Aéroport ambitionne d'être exemplaire en matière de gouvernance durable</b></p>	<p>Gouvernance durable</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'assurer que les collaboratrices et collaborateurs de l'aéroport agissent en tout temps avec intégrité</li> <li>• D'ici 2030, <b>obtenir le niveau Or de la labéllisation EcoVadis</b> et augmenter les notations en matière de performances extra-financières</li> <li>• Former d'ici à 2030, 80 % des membres du Conseil d'administration, de la Direction et du personnel aux enjeux de durabilité</li> </ul>	<p>Initiatives pour s'assurer que les membres du personnel agissent en tout temps avec intégrité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Renforcer la sensibilisation et la formation des membres du personnel</b> sur la lutte contre la corruption, les conflits d'intérêts et les fraudes, respect des règles garantissant des conditions commerciales équitables</li> <li>• Mettre à disposition des membres du personnel une <b>plateforme de lanceur d'alertes</b></li> </ul> <p>Initiatives pour accroître l'engagement de la direction en matière de durabilité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Suivre et améliorer l'évaluation des agences de notation non-sollicitées</b> relative aux performances extra-financière de Genève Aéroport</li> <li>• <b>Faire évaluer les pratiques extra-financières</b> de Genève Aéroport par une agence de notation sollicitée (EcoVadis)</li> <li>• <b>Faire auditer annuellement les données ESG</b> de performances extra-financières par un auditeur externe</li> <li>• <b>Renforcer la sensibilisation et la formation</b> des membres de la Direction générale et du personnel sur la durabilité. A ce titre, un atelier de sensibilisation a été délivré aux membres du Conseil d'administration en novembre 2025</li> <li>• <b>Organiser une table ronde annuelle</b> 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. En 2023, André Schneider, Directeur et Sascha Nick, chercheur à l'EPFL et professeur à HEC Lausanne ont échangé autour du thème « Décarboner l'aviation, mission impossible ? ». En 2024, Christian Lüscher, Président du Conseil d'administration et Jean-Luc Chenuaux, avocat et professeur à l'UNIL ont abordé la thématique de "La gestion d'entreprise durable". Enfin, en 2025, Eglantine Jamet, cofondatrice et directrice d'Artemia et Susanna Swann, Directrice des Ressources humaines ont discuté des enjeux de "Mixité à Genève Aéroport".</li> </ul>	

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
<p>Gouvernance</p> <p><b>Comment Genève Aéroport ambitionne d'être exemplaire en matière de gouvernance durable</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D'ici 2030, mettre en œuvre la stratégie de durabilité et des plans d'action visant à implémenter la durabilité au cœur de la stratégie globale de Genève Aéroport</li> </ul>	<p>Initiatives pour placer la durabilité au cœur de la stratégie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Adopter la Stratégie de durabilité 2030</b> portée par la gouvernance de Genève Aéroport</li> <li><b>Mettre en place des plans d'action</b> pour atteindre les objectifs inscrits au sein de la Stratégie de durabilité 2030</li> <li><b>Mettre en place un comité de coordination ESG</b> permettant le suivi et l'implémentation de la durabilité au cœur de la stratégie de Genève Aéroport</li> </ul>	
	<p>Gestion durable de la chaîne de valeur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D'ici 2030, avoir une réflexion sur le procédé de sensibilisation des fournisseurs à la politique achats publics.</li> <li>En 2026, poursuivre la mise en œuvre de la gouvernance achats publics durables.</li> </ul>	<p>Initiatives pour s'assurer de l'éthique de nos prestataires et fournisseurs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Poursuivre la mise en œuvre de l'Engagement conformité fournisseurs (ECF)</b> qui permet de s'assurer de l'éthique des prestataires et fournisseurs, conformément à la réglementation applicable en matière de marchés publics</li> <li><b>Réviser régulièrement les normes internes</b> pour tenir compte des évolutions réglementaires et législatives applicables à Genève Aéroport</li> </ul> <p>Sensibiliser les fournisseurs en matière de durabilité au sein des appels d'offres</p> <p>L'objectif dès 2026 est d'<b>intégrer</b> obligatoirement dans tous les appels d'offres <b>comportant une nouvelle technologie (IT) à minima un des critères</b> de durabilité listés dans la matrice numérique responsable.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Prévoir dans tous les appels d'offres à minima une exigence en lien avec la durabilité</b>, dans l'un des trois niveaux décrits dans la gouvernance : critère d'aptitude, prescriptions techniques et ou critère d'évaluation.</li> </ul>	

Les 3 engagements	Objectifs des enjeux prioritaires	Initiatives	Indicateurs
<p>Gouvernance</p> <p><b>Comment Genève Aéroport ambitionne d'être exemplaire en matière de gouvernance durable</b></p>	<p>Service auprès des passagers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'assurer que les systèmes IT, data et informations soient gérés de manière confidentielle, intègre et qu'ils protègent contre les menaces</li> </ul>	<p>Initiatives pour prévenir les atteintes et la sécurité de l'information</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Former et sensibiliser</b> pour prévenir les atteintes et la sécurité de l'information</li> <li>• Tenir un <b>programme de diligence raisonnable</b> sur la sécurité de l'information</li> <li>• Mettre en place une <b>procédure d'alerte</b> à disposition des parties prenantes afin de signaler les problèmes en matière de sécurité de l'information</li> <li>• <b>Surveiller l'évolution des risques</b> liés à la sécurité de l'information</li> <li>• Mettre en place une <b>procédure de réponse aux incidents</b> pour gérer les atteintes aux informations confidentielles</li> <li>• Mettre en place des <b>mesures pour protéger les données des tiers</b> contre un accès non autorisé ou une divulgation de l'information</li> <li>• Mettre en place des <b>mesures pour obtenir le consentement des parties prenantes</b> sur le traitement, le partage et la conservation des informations confidentielles</li> <li>• <b>Procéder à un audit des procédures de contrôle</b> pour prévenir les atteintes à la sécurité de l'info</li> </ul>	<p>Indicateur 14 : Nombre total de fuites, vols ou pertes identifiés concernant les données des clients et des membres du personnel</p> <p>Évolution constatée : Positive</p> <p>0 (2025) contre 0 (2024)</p> <p>Cible/objectif : 0</p>

## 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. Chaque risque est associé à une stratégie de traitement définie en fonction de l'appétit au risque de Genève Aéroport.

Ce dispositif inclut également la continuité des activités et la préparation aux situations d'urgence, qu'elles soient opérationnelles ou liées à des enjeux de durabilité, conformément aux exigences du secteur aéroportuaire et aux bonnes pratiques internationales.

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).

### 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 (1 – 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 double matérialité), axée sur l'analyse des attentes des parties prenantes,

est effectuée tous les deux à trois ans (la dernière a eu lieu fin 2025).

- un dialogue continu avec ses parties prenantes, afin de rester attentif à leurs attentes et aux évolutions de son environnement ;
- 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 les informations externes suivantes :

- 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) ;
- Institutions internationales et les organisations non gouvernementales (ONG) ;
- Analyses des agences de notation non sollicitées ESG ;
- Analyses des agences de notation sollicitées ESG (EcoVadis) ;
- Requête spécifiques des clients ;
- 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 CO<sub>2</sub>), sociales, les 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 à savoir les risques opérationnels, financiers, de conformité/légaux, stratégiques et réputationnels.

Les résultats de cette analyse alimentent les décisions stratégiques et la planification des actions de durabilité. Ils sont revus chaque année par la Direction et présentés au Conseil d'administration dans le cadre du dispositif de gestion des risques et de durabilité.

### Innover pour un avenir durable

Ancré dans un écosystème mêlant excellence et agilité, la Suisse étant pour la 15<sup>e</sup> année consécutive reconnue comme le pays le plus innovant, Genève Aéroport continue

à faire de l'innovation un levier concret de durabilité et d'impact économique et sociétal.

L'engagement de Genève Aéroport auprès du tissu académique et industriel local, avec notamment la Fongit, l'OPI, Genilem, l'EPFL et la HES SO, lui permet d'amplifier et d'accélérer les initiatives, qu'il s'agisse d'utiliser des matériaux plus durables ou d'améliorer le bien-être des passagers.

Le nouveau programme d'innovation ouverte, le 'GVA Runway Lab', vise à inscrire cette démarche dans la durée et capitaliser sur le dynamisme de la région genevoise. L'ambition de Genève Aéroport est claire : transformer les idées en actions concrètes et faire preuve d'exemplarité, à court et à long terme.

## 2.10. 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*

Jouissant de la pleine personnalité juridique selon l'art 37 LOIDP, Genève Aéroport 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.

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 2025). 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 incombent les décisions relatives à la stratégie durable de Genève Aéroport, au même titre que l'ensemble des décisions relatives aux questions stratégiques.

Les principales responsabilités de la CAF en matière de durabilité sont les suivantes :

- 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 de durabilité, 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

### Mise en œuvre de la vision

#### La Direction générale élargie

La Direction générale élargie de l'aéroport est composée de 10 personnes. En 2025, elle comprend le Directeur général, la Directrice commerciale et développement, le Directeur des opérations, le Directeur des infrastructures, la Directrice des ressources humaines, la Directrice des finances, le Directeur des technologies. La Secrétaire générale et responsable des affaires juridiques, le Chef du service communication et porte-parole et la cheffe du Service environnement et développement durable sont membres associés de la Direction générale.

Les principales responsabilités de la Direction générale élargie en matière de durabilité sont les suivantes :

- Gérer les risques et opportunités liés aux performances ESG, y compris ceux liés au climat
- Proposer et soutenir la Stratégie de durabilité de Genève Aéroport découlant de la Vision 2040 et de la Stratégie de durabilité, y compris la Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) 2024-2050 de Genève Aéroport
- Valider les plans d'actions liés à la durabilité, suivre et encourager les progrès en matière de performances ESG
- Établir un Comité ESG opérationnel et déléguer la responsabilité d'assurer de la mise en œuvre des initiatives
- Préaviser annuellement le contenu du rapport de durabilité (rapport de performance extra-financière)

### La CCAEPA

En 2025, la Commission Consultative pour l'Accompagnement de l'Évolution de la Plateforme Aéroportuaire (CCAPEA) 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:

- 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 ;
- Environnement, ayant pour responsabilité le déploiement des politiques et actions de Genève Aéroport en matière d'environnement et de climat.

#### Le comité ESG

Le Comité opérationnel, mandaté par la Direction générale, a pour mission de mettre en œuvre la stratégie 2030, les plans d'actions ainsi que de suivre les données de performance ESG (+ assurance de données). Il est présidé par la Cheffe de projets durabilité et se réunit au moins 6 fois dans l'année.

Les principales responsabilités du Comité ESG en matière de durabilité sont les suivantes :

- Relayer et/ou coordonner la mise en œuvre les plans d'action au niveau de l'aéroport avec les entités concernées pour atteindre les objectifs, KPIs et cibles ;
- Rédiger les rapports de durabilité (rapport de performance extra-financière) et participer aux aux missions d'assurance des données ESG ;
- Mettre à jour les données de performances ESG.
- Thèmes abordés lors des séances du Comité ESG 2025:
  - o Conformité réglementaire et audits ESG: suivi des normes fédérales et européennes (art. 964a et suivants du Code des obligations suisses, GRI, CSRD, ESRS, etc.);
  - o Objectifs ESG à court et moyen terme (réduction

carbone, diversité, certifications) ;

- o Echanges et discussions sur l'élaboration et l'analyse de la double matérialité ;
- o Gestion des fournisseurs et partenaires: critères ESG dans la sélection des prestataires et suivi des performances ESG des sous-traitants ;
- o Innovation : présentation des solutions pour réduire l'empreinte carbone et optimisation des déchets et recyclage ;
- o Numérique responsable (Green IT): optimisation des infrastructure IT, labellisation Numérique Responsable 1, gestion du cycle de vie des équipements ;
- o Efficacité énergétique dans les terminaux, parkings, éclairage et climatisation.

### Diffusion

#### Réseau d'ambassadeurs

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

#### Autres comités clés

Plusieurs autres comités et organisations font progresser tous les piliers de la stratégie de durabilité, notamment (liste non exhaustive) :

- 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 COPIIL du *Quota Counts* visent à réduire le bruit engendré par les départs non-planifiés après 22h ;
- Le Comité santé et sécurité au travail (CSST) veille directement ou indirectement à la santé, la sécurité et le bien-être des passagers, des employés de Genève Aéroport et de l'ensemble des partenaires de la plateforme ;
- L'EHS 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 les 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 des 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 les 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. Partenariats externes globaux et locaux pour progresser collectivement

### GRI 2-28 Adhésions à des associations

Genève Aéroport renforce chaque année son réseau de partenariats et de collaborations, tant au niveau local qu'international. Ces alliances permettent de développer des approches communes, d'échanger des bonnes pratiques et de faire progresser l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire sur les enjeux environnementaux, sociétaux et d'innovation.

L'aéroport travaille étroitement avec le canton de Genève, les entreprises publiques autonomes et plusieurs organisations sectorielles. Parmi elles figurent notamment le groupement des entreprises aéronautiques de Suisse romande (GAIN), le groupement ARCS (*Aviation Research Center Switzerland*), AERIA+ et divers aéroports français et allemands. Genève Aéroport participe également au groupe EnvStrat et au forum des Technologies et de l'Innovation, programmes tous deux pilotés par ACI Europe, qui rassemblent de nombreux aéroports européens autour des thématiques de la durabilité et de la transformation.

Par ailleurs, le partenariat avec l'association des spécialistes de la durabilité (ASD) se poursuit depuis 2024. Cette association a pour missions de :

- Représenter et défendre les intérêts des acteurs de la durabilité ;
- Informer, sensibiliser et organiser des événements visant à mobiliser l'écosystème local.

Enfin, Genève Aéroport maintient sa collaboration avec le Centre ornithologique de réadaptation (COR), notamment dans le cadre du projet « Martinet noir » mené en juillet 2025, qui illustre l'attention portée à la biodiversité et à la faune locale.

## 2.12. Mesure de l'impact des efforts en matière de durabilité

### Reporting

Pour chaque engagement et pour chacun des enjeux prioritaires de durabilité, des objectifs, des initiatives, des indicateurs et des cibles sont définis dans le plan d'action. Cette structure permet d'assurer un suivi de l'avancement et de la mise en œuvre de la stratégie de durabilité. Un rapport de durabilité est publié annuellement et fait l'objet d'une assurance externe ISAE 3000 (Révisée). Il s'appuie sur les lignes directrices et recommandations applicables au reporting non financiers (article 964b CO), sur le référentiel du *Global Reporting Initiative* (GRI) et de son supplément sectoriel 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

La mise en œuvre de la stratégie de durabilité 2030 de Genève Aéroport est pilotée au moyen d'indicateurs clés de performance (KPI) quantitatifs, consolidés depuis 2025 au sein d'un logiciel de gestion des données EGS : *Reporting 21*. Les 14 indicateurs constituent la feuille de route de l'aéroport en matière de durabilité à court terme. Ils répondent aux exigences des art. 964a et ss du CO et contribuent à l'atteinte des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies. Ces indicateurs font l'objet d'un suivi régulier et leurs performances sont publiées chaque année dans le rapport de durabilité. Ils reflètent les 3 engagements à long terme de Genève Aéroport, à savoir :

- Agir pour réduire l'empreinte environnementale ;
- Collaborer pour la santé, la sécurité et le bien-être des parties prenantes ;
- Etre exemplaire en matière de gouvernance et de durabilité.

Engagement à long terme et outils de mesures	
Outil	Tableau de reporting – logiciel Reporting 21
KPI	14
Périmètre	Genève Aéroport
Reporting	Annuel
Audit interne	Oui
Impacts environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG)	Analyse de double matérialité mise à jour fin 2025
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

## 3. Une conduite responsable des affaires basée sur la confiance

### Dans cette section

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

### 3.1. Pratique éthique des affaires



#### Engagement et cadre de gouvernance

La Direction générale de Genève Aéroport démontre un engagement fort et constant en faveur de pratiques éthiques des affaires, notamment en matière de prévention de la corruption et des comportements frauduleux.

Cet engagement se concrétise par l'adoption et la mise en œuvre de plusieurs instruments de gouvernance, dont :

- La Directive sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêts, incluant les principes applicables aux cadeaux et invitations, ainsi que la protection des lanceurs d'alerte (ci-après Directive sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêts)
- le Code de conduite, **applicable** à l'ensemble des membres du personnel.

Les managers sont tenus à un devoir d'exemplarité et jouent un rôle clé dans la promotion d'une culture d'intégrité, de transparence et de dialogue au sein de l'aéroport.

Chaque collaboratrice et collaborateur participe à la prévention et à la détection de comportements illégaux ou frauduleux. Des formations spécifiques sont dispensées afin de renforcer la compréhension des risques et des obligations en la matière. Un comportement frauduleux vise notamment l'obtention d'un avantage indu ou illégal et est 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 internes (intranet) et externes (site internet), à l'attention du personnel, des partenaires et fournisseurs.

#### Lutte contre les comportements frauduleux

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

Depuis 2017, Genève Aéroport intègre les risques liés à la corruption et aux comportements frauduleux dans son dispositif global de gestion des risques. Ces risques sont définis comme des infractions pénales susceptibles d'entraîner un préjudice financier ou matériel. Ils incluent la corruption, l'abus de confiance, l'escroquerie, le vol, l'acceptation d'avantages, ainsi que la gestion déloyale des intérêts publics.

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

*GRI 2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs*  
*GRI 2-27 Conformité aux législations et aux réglementations*

Plusieurs mécanismes sont à disposition pour demander conseil ou signaler des préoccupations (liste non exhaustive) :

- une plateforme informatique sécurisée destinée aux signalements de soupçons de fraude;
- une formation e-learning destinée à l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs de Genève Aéroport – effectuée tous les trois ans;
- un Comité éthique constitué du Directeur général, de la Directrice des Ressources humaines, de la Secrétaire générale et responsable des affaires juridiques et du Référent éthique;
- le recensement/mise à jour annuels des activités accessoires et des charges publiques.

Les alertes en matière économique notifiées sur la plateforme externe sécurisée (IntegrityLine.com) sont traitées par un Comité, formé de spécialistes de la Direction générale et du Conseil d'administration, 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. 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 les fraudes. 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

Une rubrique dédiée aux risques de fraudes et de comportements inappropriés sur l'Intranet de Genève Aéroport met à disposition des collaborateurs différents supports.

La remontée d'informations est assurée via un processus de reporting global annuel effectué par le Comité éthique. Ce reporting permet de suivre le déploiement des processus et outils mis à disposition, via des indicateurs chiffrés portant notamment sur le nombre de formations, de litiges ou de signalements reçus sur la plateforme externe sécurisée.

Genève Aéroport ne tolère aucune mesure de représailles ou de discrimination à l'encontre d'un lanceur d'alerte de bonne foi et s'engage à protéger la confidentialité, conformément aux règles découlant de la Loi cantonale sur la protection des lanceurs d'alertes (LPLA).

### GRI 205-3 Cas avérés de corruption et mesures prises

Genève Aéroport n'a fait l'objet d'aucun cas avéré de corruption en 2025.

### Prévention et gestion des conflits d'intérêts

#### GRI 2-15 Conflit d'intérêts

La Directive de Genève Aéroport sur la prévention et la gestion des conflits d'intérêts et le Code de conduite précisent et illustrent les comportements attendus et les principes d'intégrité applicables. Ils encadrent notamment :

- la prévention et la gestion des conflits d'intérêts,
- l'utilisation des informations non publiques,
- l'exercice des activités accessoires et des charges publiques,
- les principes relatifs aux cadeaux, avantages et invitations,
- les règles applicables en matière de recrutement.

Ces documents visent à garantir que les activités de Genève Aéroport soient exercées de manière responsable, intègre et loyale, dans une logique de tolérance zéro à l'égard des pratiques inappropriées.

### Conformité aux législations et au réglementations

#### GRI 2-27 Conformité aux législations et aux réglementations

En 2025, Genève Aéroport n'a fait l'objet d'aucun cas significatif de non-conformité aux législations et réglementations ayant donné lieu à une sanction ou à une condamnation.

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

Genève Aéroport est un établissement public autonome bénéficiant d'une concession fédérale d'exploitation. Dans ce contexte, les risques liés à des comportements anticoncurrentiels ou à des pratiques antitrust sont considérés comme négligeables.

### 3.2. 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

La cybersécurité constitue un enjeu clé pour Genève Aéroport et figurent parmi les thématiques prioritaires de sa matrice de double matérialité (cf. Qualité de service auprès des passagers). Aucune plainte fondée relative à une atteinte à la confidentialité des données n'a été signalée par les partenaires en 2025.

Afin de renforcer ce dispositif, plusieurs mesures ont été mises en œuvre (liste non exhaustive) :

- Des formations et actions de sensibilisation régulières à destination de l'ensemble des membres du personnel ;
- Une procédure d'alerte permettant aux parties prenantes de signaler tout incident ou problème relatif à la sécurité des informations ;
- Des audits des contrôles sont effectués périodiquement afin de garantir la conformité aux meilleures pratiques en matière de sécurité de l'information.

### 3.3. Respect des droits humains



Les enjeux liés au respect des droits humains ont été identifiés conformément à la méthodologie du Guide de reporting des Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme (UNGPs), selon l'approche des « risques saillants ».

Sur cette base, l'aéroport a identifié en 2025 cinq enjeux saillants en matière de droits humains, structurés autour 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).

## Liberté syndicale et négociations

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

Genève Aéroport accorde une attention particulière au respect des conditions de travail par ses partenaires et exploitants. En cas de litiges portés à sa connaissance par les syndicats, l'aéroport intervient afin de favoriser le dialogue social entre les parties concernées.

Les secrétaires syndicaux peuvent bénéficier d'un accès facilité aux entreprises situées en zone aéroportuaire, sous réserve du respect des exigences de sûreté, notamment par l'octroi d'une carte d'identité aéroportuaire.

Les principales règles applicables au personnel de Genève Aéroport (rémunération, sécurité au travail, durée du travail, etc.) sont adoptées par le Conseil d'administration en concertation avec les organisations représentatives du personnel.

En 2025, Genève Aéroport a engagé des négociations avec les syndicats en vue de la conclusion d'une convention collective de travail (CCT), conformément à l'article 40 de la LAIG.

Par ailleurs, Genève Aéroport promeut une culture d'entreprise inclusive et exclut toute forme de discrimination fondée sur l'origine, le genre, l'orientation ou l'identité sexuelle, le handicap, l'âge ou l'appartenance politique, syndicale, religieuse ou à une minorité (voir point 6 du rapport). En 2025, Genève Aéroport a eu un cas avéré de discrimination.

## Respect des droits humains des communautés riveraines



Les activités opérationnelles de Genève Aéroport peuvent avoir des impacts sur les communautés riveraines, notamment en matière de nuisances sonores, de poussières et d'autres effets potentiels sur la santé et le bien-être. Le droit à la santé et à une qualité de vie suffisante constitue ainsi un enjeu saillant pour l'aéroport.

Ces thématiques sont développées plus en détail au point 6.3. du présent rapport, intitulé « Rapport préliminaire conformément à l'Ordonnance fédérale sur le devoir de diligence et la transparence (ODDT) concernant les minéraux et métaux provenant de zones de conflit et le travail des enfants ». Genève Aéroport réaffirme son engagement à respecter l'ensemble des droits humains internationalement reconnus, tels qu'énoncés dans la Déclaration universelle des droits de l'homme des Nations Unies.

## 3.4. Relations durables avec les fournisseurs



### 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.

La politique d'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 ;
- Principe 2 : respecter les droits humains et les droits fondamentaux du travail ;
- Principe 3 : agir pour prévenir et atténuer tout risque environnemental ;
- Principe 4 : respecter le droit de la concurrence, s'engager en faveur de la finance durable et promouvoir le développement économique de proximité ;

La politique achats est accessible [sur le site internet de Genève Aéroport](#).

Lors du processus d'achat, les fournisseurs s'engagent à respecter ces principes, ainsi que les dispositions de l'ensemble du dossier d'appel d'offres dans lequel la charte achats responsables est mentionnée.

A ce titre, Genève Aéroport prend également en compte la durabilité en intégrant des critères d'évaluation 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.

### Fournisseurs

Les activités de Genève Aéroport génèrent des milliers d'emplois directs et indirects. En 2025, l'aéroport a travaillé avec un réseau de plus de 1'836 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 165 millions de francs en 2025. La répartition au niveau de l'aéroport des dépenses d'achats est d'environ 35 % de biens (produits, matériels, etc.) et de 65 % 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 d'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.

## 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, les démarches mises en place sont les suivantes :

### Sensibilisation et formation

- 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. Pour ce faire, Genève Aéroport s'était fixé pour objectif de former l'ensemble du personnel de la fonction Achats aux achats responsables avant la fin de l'année 2025. Une formation adéquate et personnalisée avec l'entreprise ecoLive basée à Genève, a été dispensée en octobre 2025 ;
- Deux modules d'apprentissage sous format e-learning ont été développés par la référente durabilité au sein de la fonction Achats, en collaboration avec les entreprises locales ecoLive et eSkills. Ils seront déployés en 2026 pour les demandeurs d'achats publics (employés internes) ;
- Par ailleurs, la fonction Achats participe également au groupe achats responsables des établissements publics autonomes du canton Genève afin de partager et s'informer sur les bonnes pratiques ;
- La gouvernance achats publics responsables a été validée puis présentée pour déploiement à la fonction Achats en 2025. Elle donne 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 sont désormais appréciés sur la durabilité, au travers des exigences sur ces aspects. Ce procédé s'applique dans un premier temps sur les appels d'offres dont l'objet est en lien ou ont un impact 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. Des audits internes sont menés depuis 2025.

## Évaluation des fournisseurs

Genève Aéroport s'était fixé pour objectif d'évaluer ses fournisseurs prioritaires d'ici à fin 2025, 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 a été mise en place à travers le processus KYS (*Know your supplier*) sur un panel de fournisseurs réduit.

L'objectif des évaluations fournisseurs est de mieux connaître les partenaires avec lesquels Genève Aéroport collabore, tout en partageant les objectifs et engagements attendus dans le cadre de ces relations, mais aussi de communiquer sur les objectifs et engagements au travers de ce partenariat.

Pour donner suite aux évaluations menées, les risques liés à la corruption et aux violations des droits ont été vérifiés, ainsi que leur conformité avec les lois et normes en vigueur.

Concernant l'organisation de cette démarche :

- Un panel de 36 fournisseurs a été sollicité pour participer à la phase pilote de ce processus d'évaluation ;
- Un focus a été mis sur les fournisseurs critiques de GA. Quelques autres fournisseurs par catégorie d'achats ont également été invités à participer.
- La liste des fournisseurs critiques a été établie grâce à l'analyse ABC "*Activity Based Costing*", associée à l'analyse Kraljic qui permet d'analyser les risques et complexité des prestations réalisées pour chaque fournisseur (exemples : risque de dépendance de GA, chaîne d'approvisionnement, monosource, etc).
- Les outils utilisés : un questionnaire standard leur a été soumis pour compléter avec éléments de preuves à apporter.
- Les métiers de GA ont également été sollicités afin d'émettre leur retour d'expérience sur leur relation contractuelle avec les fournisseurs sélectionnés, ainsi que l'exécution des prestations.

## Fournisseurs locaux

*GRI 204-1 Part de dépenses auprès des fournisseurs locaux*

Le pourcentage d'adjudicataires suisses sur nos appels d'offres (sont exclus les gré à gré car sont passés individuellement et non gérés au service achats) représente 97,10% en 2025. Cela représente 99,15% de nos dépenses d'appels d'offres vers des adjudicataires suisses.

## 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 2025.

*AOSS G4-DMA Qualité de service*

*AOSS G4-DMA Qualité de service auprès des passagers*

Genève Aéroport a mis en place un programme de suivi des performances des agents d'assistance et des différents services aéroportuaires. Objectif : évaluer si la qualité du service offert aux passagers correspond aux objectifs fixés par l'aéroport aux partenaires. Des mesures sont réalisées afin de connaître par exemple le temps d'attente à l'enregistrement des bagages, aux contrôles de sûreté. Chaque mois, la Direction de l'aéroport reçoit une synthèse.

La qualité du service est aussi mesurée via des sondages pour tester la satisfaction des utilisateurs, évaluer leurs besoins et dresser leur profil. On peut notamment citer le sondage benchmark ASQ (*Airport Service Quality*), supervisé par l'ACI et auquel plus de 350 aéroports participent. Des enquêtes sont réalisées pendant toute l'année et les passagers sont interrogés en salle d'embarquement. Dans le cadre de cette enquête, les passagers ont attribué en 2025 la note moyenne de satisfaction globale de 4,07 (échelle de 1 à 5), contre 4.01 (2023) et 4.00 (2024). Il s'agit du meilleur score annuel jamais atteint par Genève Aéroport (hors Covid). Les résultats soulignent notamment la satisfaction des passagers à l'égard du personnel de l'aéroport, de la propreté des infrastructures et de l'efficacité des contrôles de sûreté.

Cette performance reflète l'importance accordée à la qualité du service offert aux voyageurs, sujet au centre des priorités de Genève Aéroport en 2025. Cet engagement s'est traduit par plusieurs actions concrètes. La Direction a défini la satisfaction des usagers comme objectif d'entreprise, mobilisant tous les collaborateurs sur ce sujet. Un hackathon dédié à l'expérience client a été organisé afin de développer

des idées innovantes. Genève Aéroport a de nouveau participé à l'initiative « Journée mondiale du Passager » : le 17 novembre, diverses animations et festivités ont été organisées. Enfin, une cellule de travail transverse a été constituée pour piloter des projets destinés à améliorer l'expérience des voyageurs.

### 3.6 Création de valeur pour Genève et la Suisse



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.

#### Mécénat et sponsoring

*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*

Genève Aéroport s'engage en vue de renforcer son intégration dans le tissu social de proximité par diverses actions en faveur de la communauté civile, notamment dans les domaines du sport, de la culture et de la protection de l'environnement.

Pour ce faire, à travers le mécénat, Genève Aéroport soutient de façon ponctuelle des événements locaux, de même que des fédérations, des fondations et des associations à but non lucratif situés dans le voisinage de Genève Aéroport. Un accent particulier est mis sur la jeunesse.

De même, à travers le sponsoring, Genève Aéroport soutient diverses manifestations ou initiatives culturelles, sportives, caritatives ou environnementales. C'est une manière d'investir dans notre territoire, de connecter nos communautés et de créer de la valeur partagée.

En 2025, le mécénat de proximité a soutenu 46 projets pour un montant global de 122 000 francs. Dans ses actions de sponsoring, Genève Aéroport a accompagné 21 entités et manifestations pour un montant global de 578'000 francs (430'000 francs en 2024).

#### Impact économique indirect

*GRI AOSS G4-8 déclarer les marchés desservis*  
*GRI AOSS G4-9 déclarer les marchés desservis*  
*GRI AOSS AO1 Nombre total de passagers par an*  
*GRI AOSS AO2 Nombre annuel total de mouvements*

#### d'aéronefs de jour et de nuit

#### GRI AOSS AO3 Montant total du tonnage du fret

Cette partie est traitée au sein du rapport annuel du reporting intégré de l'exercice 2025 et a été supprimée afin d'éviter tout doublon.

### 3.7. Numérique durable

En 2025, Genève Aéroport a franchi de nouvelles étapes pour rendre le numérique plus respectueux de l'environnement. Après avoir posé les bases en 2024 (signature de la Charte numérique responsable, adhésion à ISIT Suisse et l'obtention du label NR1), l'année 2025 a été marquée par des réalisations concrètes et visibles.

Ce qui a notamment été réalisé en 2025 :

- Nomination et mobilisation des ambassadeurs NR : Un référent numérique responsable a été nommé à temps plein, et des ambassadeurs NR ont été désignés dans chaque service. Une charte précise désormais leurs rôles et responsabilisés, afin d'accompagner les équipes et diffuser les bonnes pratiques ;
- Mise en place d'une gouvernance solide : Des règles et des outils ont été instaurés pour structurer et suivre les progrès de la démarche ;
- Élaboration d'une feuille de route : L'objectif est d'adopter une nouvelle culture d'entreprise, où le numérique est utilisé de façon plus durable et responsable ;
- Création d'un site internet de référence : Toutes les informations et ressources utiles sont désormais accessibles à l'ensemble des collaborateurs ;
- Développement de trois types de formations : Un MOOC en ligne, des ateliers de sensibilisation (3 organisés cette année), et une certification approfondie pour les ambassadeurs NR.

Des chiffres clés pour 2025 :

- 71% des collaborateurs de la Direction technologies ont suivi une formation ou participé à un atelier sur le numérique responsable ;
- 92% des managers de la Direction technologies ont été formés et sensibilisés, assurant que la dimension durable soit intégrée stratégiquement dans tous les projets portés par les différents services ;
- 31% des engagements nécessaires pour conserver le label NR1 ont déjà été réalisés.

Pourquoi cette démarche ? Le numérique, bien que discret, a un impact environnemental majeur : il est aujourd'hui responsable d'environ 4% des émissions mondiales de gaz à effet de serre (selon GreenIT 2020), soit davantage que le secteur de l'aviation. Genève Aéroport s'engage à réduire cette empreinte à travers des actions concrètes et une mobilisation collective. L'objectif est de faire du numérique un véritable levier de durabilité, au bénéfice de tous.

## 4. Des actions pour réduire l'empreinte environnementale

Dans cette section

- 4.1. 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. Gestion de la décarbonation

#### Une gouvernance structurée du risque climatique



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

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

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

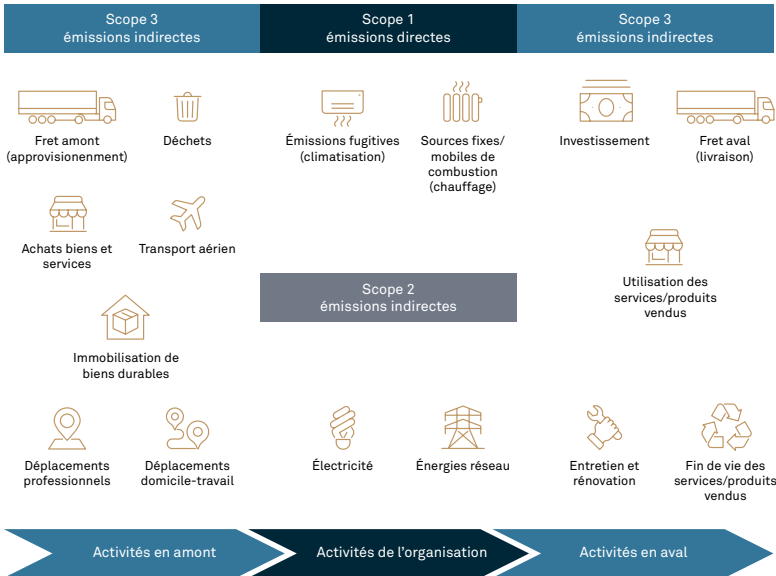
GRI 305-5 Réduction des émissions de GES

Les activités de Genève Aéroport génèrent des impacts environnementaux significatifs, dont les émissions de gaz à effet de serre (GES) constituent le risque majeur identifié : ne pas respecter les engagements de réduction des émissions. Ce risque est géré selon le processus interne de gestion des risques décrit au chapitre 2.10 du rapport, intégrant l'identification, l'évaluation et le suivi des risques climatiques.

L'aéroport s'appuie sur un cadre de reporting robuste conforme aux standards GRI (305-1, 305-2, 305-3 et 305-5) et sur une stratégie alignée avec les politiques climatiques internationales et nationales.

#### Une empreinte carbone dominée par le scope 3

Le bilan carbone 2024 (le bilan 2025 n'est pas encore connu à la date de la publication de ce rapport) de Genève Aéroport s'élève à 1'516'086 tCO<sub>2</sub>e, dont 99,5% relèvent du scope 3. Les scopes 1 et 2 représentent quant à eux respectivement 0,4% et 0,1%. Il inclut les scopes 1, 2 et 3 (illustration dans le schéma ci-après), à



savoir les consommations des bâtiments ou l'utilisation des véhicules (scope 1), les émissions indirectes liées à l'électricité que Genève Aéroport consomme (scope 2) et les émissions indirectes liées aux activités des partenaires : les compagnies aériennes, les passagers, les fournisseurs (scope 3).

La mise à jour méthodologique associée à la certification *Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+*, obtenue en 2024 et reconfirmée en 2025, a profondément modifié le périmètre: les émissions aériennes sont désormais calculées sur l'ensemble du vol (et non plus seulement sur le cycle *Landing and Take-off* (cycle LTO). Ce changement, couplé à l'intégration de nouvelles sources (achats, déchets, eaux usées), a mécaniquement multiplié par dix les émissions du scope 3.

### Une trajectoire Net-Zéro ambitieuse et structurée

Genève Aéroport a publié en octobre 2024 sa stratégie de réduction des GES incluant l'ensemble de ses scopes.

Elle fixe :

- Un objectif intermédiaire: – 60 % d'ici à 2028 (par rapport à 1990) ;
- Un objectif Net-Zéro scopes 1 et 2 en 2037 ;
- Et contribue à l'objectif Net-Zéro de l'industrie aéronautique en 2050 pour le scope 3.

Le Net-Zéro est défini comme une réduction maximale des émissions, avec un volume résiduel de 10 % des émissions de 1990 à séquestrer durablement.

### Plan d'action scope 1 et 2

Les mesures actuellement mises en place à Genève Aéroport devraient déjà permettre d'ici à 2028 une réduction de 70 % des émissions de 1990, 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.

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

- Le raccordement au projet 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 (telles que les chambres froides du fret ou les machines de froid du Terminal 1) à fort potentiel de réchauffement global ;
- L'électrification des véhicules sur le tarmac (45 % actuellement et objectif de 90 % en 2030). Genève Aéroport renouvelle sa propre flotte de véhicules et engins, en utilisant partout où c'est possible des motorisations électriques, y compris pour ses bus passagers. Genève Aéroport aide également ses

partenaires opérant sur le tarmac à électrifier leur propre flotte, en déployant une infrastructure de recharge et en subventionnant le remplacement de véhicules thermiques par des électriques.

Depuis 2017, Genève Aéroport compense l'intégralité de ses émissions scopes 1 et 2 au moyen de crédits carbone certifiés Gold Standard, conformément à la Convention d'objectifs avec la République et le canton de Genève. Les compensations financent des projets internationaux dans la biomasse ou la géothermie.

La compensation carbone vise à réduire ou à éliminer les émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.

### Stratégie scope 3

Le scope 3 concentre l'essentiel des émissions, notamment celles liées au trafic aérien (79 %). Genève Aéroport agit comme facilitateur et incitateur, avec une influence variable selon les catégories d'émissions. Genève Aéroport contribue activement à l'objectif global de neutralité carbone de l'industrie d'ici à 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, ainsi qu'une incitation pour le remplissage des avions ;
- Soutenir l'introduction d'alternative au jet fuel à travers l'introduction du SAF sur la plateforme aéroportuaire. A cet effet un «SAF Forum» a été organisé en 2025, permettant de mettre en relation tous les acteurs concernés sur la plateforme. Par ailleurs, une étude sur l'anticipation de l'introduction de l'hydrogène sur la plateforme aéroportuaire a été entamée en 2025 ;
- 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 possibles. 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 : 45% actuellement et objectif 90% d'ici à 2030 ;
- Augmentation des parts modales durables pour les passagers et employés. Objectif : 44% pour les employés et 58% pour les passagers d'ici à 2030 ;
- Promotion d'achats plus responsables et durables : 100% des acheteurs ont été formés en 2025, un e-learning des acheteurs occasionnels (employés de Genève Aéroport et chefs de projets) a été délivré en 2025 et un support de la cheffe de projets achats responsables a été mis en place.

#### Rôle central du SAF dans la décarbonation de l'aviation

Le SAF constitue la solution la plus immédiate pour réduire les émissions du secteur. Genève Aéroport joue un rôle de facilitateur pour préparer la plateforme à l'obligation européenne ReFuelEU Aviation dès 2026. La plateforme est désormais SAF-ready, avec une chaîne d'approvisionnement opérationnelle et une dynamique multi-acteurs consolidée par les forums SAF annuels.

L'aviation suisse s'inscrit dans un contexte réglementaire en profonde évolution avec l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 2026, du règlement européen ReFuelEU Aviation applicable à la Suisse. Celui-ci impose aux fournisseurs de carburant d'incorporer progressivement une part minimale de carburants d'aviation durables (SAF – Sustainable Aviation Fuel), fixée à 2% dès 2026, ainsi qu'aux aéroports nationaux de Genève et Zurich de faciliter leur approvisionnement et leur utilisation. Le SAF est un biocarburant liquide, produit à partir de matières premières durables (huiles usagées, graisses animales, déchets ou CO<sub>2</sub> capturé), destiné à être mélangé (jusqu'à un ratio maximal de 50%) au kérosène Jet-A1 sans nécessiter de modification des infrastructures existantes ni des moteurs d'avion. Son utilisation permet de réduire les émissions nettes de CO<sub>2</sub> jusqu'à 80% sur l'ensemble de son cycle de vie par rapport au carburant fossile.

Genève Aéroport, a engagé une démarche structurée auprès de l'ensemble des acteurs de la chaîne d'approvisionnement principale afin de garantir que l'ensemble des acteurs de cette chaîne soit opérationnel à livrer, transporter et délivrer du SAF à Genève Aéroport. Son rôle est avant tout celui de facilitateur, en réunissant les parties prenantes — producteurs, importateurs, distributeurs et compagnies aériennes — autour d'un objectif commun : rendre le SAF effectivement disponible et opérationnel sur la plateforme genevoise.

Dans cette optique, Genève Aéroport a organisé en juin 2025 le tout premier Forum SAF de Suisse, qui a rassemblé un large panel d'acteurs du marché autour de différents enjeux techniques, fiscaux et logistiques

liés à son déploiement. Un second forum est d'ores et déjà prévu pour 2026, poursuivant cette dynamique de coordination et d'échanges permanents avec le marché. Ces actions s'inscrivent dans une stratégie visant à rendre Genève Aéroport plus "SAF-attractive", maintenant que la plateforme est pleinement SAF-ready, c'est-à-dire prête à accueillir et distribuer ce carburant dans des conditions sûres, traçables et conformes aux exigences nationales et internationales. Pour en savoir plus, merci de consulter la stratégie de réduction des gaz à effet de serre.

#### 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 de NO<sub>2</sub> situés dans l'enceinte aéroportuaire et sous les axes de piste jusqu'à deux km de l'aéroport. En octobre 2025, la station de mesure de la qualité de l'air a été déplacée dans un nouveau bâtiment. Les mesures de la station peuvent être consultées sur le site internet <http://www.transalpair.eu/>

Les mesures pour limiter les émissions de polluants sont la plupart du temps similaires à celles prises pour limiter les émissions de CO<sub>2</sub> : 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 important<sup>3</sup>.

#### 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 de Genève Aéroport et énergies fossiles des réseaux thermiques de l'aéroport
- Scope 2 : électricité de Genève Aéroport
- Scope 3 : consommations de carburant et d'électricité des partenaires opérant sur la plateforme

<sup>3</sup> <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/themen/umwelt/schadstoffe/taxes-d-aterrissage-liees-aux-emissions.html>

Voir le tableau des indicateurs au point 6.4.

#### GR1 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 6.4.

#### GR1 302-4 Réduction de la consommation d'énergie

Pour cet indicateur, Genève Aéroport compte les économies d'énergie électriques et thermiques qui sont déclarées, comptabilisées, validées et vérifiées dans le cadre du programme éco21 de SIG. Voir le tableau des indicateurs au point 6.4.

Genève Aéroport se préoccupe de sa consommation énergétique et de ses émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.

Pour atteindre ces objectifs, l'aéroport suit les feuilles de route ci-dessous :

L'amélioration de l'efficacité énergétique de l'aéroport

s'opère dans trois domaines :

- Bâtiments : Rénovation des bâtiments énérgivores 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 2025

- Décarbonation :
  - o Production de chaleur à partir de pompes à chaleur (PAC) permettant de réduire la consommation de mazout de 33 % par rapport à 2024 ;
  - o Introduction d'un système de chauffage hydraulique dans les halles du grand hangar (GH) en remplacement de la moitié des radiants à gaz naturel ;
  - o Introduction de la distribution du HVO100 pour les véhicules GA airside. Le HVO100 (Huile végétale hydrotraitee à 100 %) annonce une réduction significative des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au diesel fossile ;
  - o Déploiement de 115 bornes de recharge de véhicules électriques sur la plateforme en 2025 ;
  - o Les mesures d'électrification ont induit une augmentation de la consommation d'électricité en 2025.
- Efficacité énergétique :
  - o Remplacement d'environ 3'500 points lumineux supplémentaires dans le cadre du programme de remplacement de l'éclairage ;
  - o Lancement du programme d'optimisation de la régulation thermique de l'Aile Est dont les économies seront mesurées et validées en 2026 ;
  - o Validation des économies d'énergie liées au remplacement des dix ascenseurs et monte-charges dans le bâtiment fret, des quatre moteurs de ventilation dans le bâtiment Satellite 10 et à l'optimisation de la gestion de la ventilation dans le terminal 1.
- Production solaire :
  - o Réaffirmation des engagements et mise à jour de la stratégie de déploiement solaire à horizon 2040.

#### 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.

L'Aéroport a par exemple 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 du Jura désirant se rendre à Genève-Aéroport<sup>4</sup>. Ces trains ont permis aux passagers de voyager dans les meilleures conditions de confort en laissant leur véhicule à domicile. Cette offre matinale a été renouvelée lors des périodes de vacances.

De même, à partir du changement d'horaire de décembre 2025, une première circulation d'un train direct entre Annemasse et Genève Aéroport a été mise en place.

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 travaux d'extension de la ligne de tram des Nations, qui desservira à terme le P47 ont débuté, pour une mise en service en 2028.

##### Électrification des véhicules et des engins sur le tarmac

Plusieurs bornes de recharge rapide ont été mises en place sur le tarmac, à disposition de toutes les sociétés du site. Pour le moment, ces bornes sont disponibles gratuitement, à titre incitatif, puis une tarification sera mise en place dans le courant de l'année 2026. Fin 2025, 45 % des véhicules et engins circulant sur le tarmac sont électriques.

Par ailleurs, GA a continué de donner des subventions aux sociétés remplaçant leurs véhicules thermiques par des véhicules électriques, pour la huitième année consécutive. Sur ces neuf années, plus de 650 000 CHF ont ainsi été attribués aux partenaires pour le renouvellement de leur parc de véhicules et engins.

##### Part modale durable des employés

La nouvelle enquête sur la mobilité du personnel a été faite auprès de tous les employés de l'aéroport en octobre et novembre 2025. Plus de 1600 personnes ont répondu. Les parts modales du vélo, de la marche, de la trottinette, du covoiturage et du train sont restées constantes. Seul l'utilisation des bus et NPA a progressé de 2 pourcents. Du côté des modes de transport motorisés, la part d'utilisation de la voiture a diminué significativement (-5%) tandis que celle des deux roues motorisées augmente (+3%). La tendance sur les 3 dernières enquêtes est toutefois à une lente amélioration de la part modale durable. La part de l'utilisation de véhicules individuels motorisés décroît lentement, elle a baissé de 14 points en 18 ans (passé de 73% à 59%).

Dans le même temps, le suivi du canton ou département de résidence des employés de l'aéroport a été fait auprès des entreprises du site, avec plus de 6'650 réponses. Ce suivi montre une accélération du déplacement des employés vers la France voisine (+8% en 3 ans), ce qui péjore fortement la possibilité pour les employés de se rendre à l'aéroport en transports publics.

##### Covoiturage

Genève Aéroport a mis en place en mai 2024 un partenariat avec BlablaCar Daily pour développer le covoiturage à l'échelle de la plateforme aéroportuaire. Les trajets réalisés en covoiturage sont en partie cofinancés par Genève Aéroport. Plusieurs actions de communication et ateliers ont été mis en place afin de faire connaître cette offre. En 2025, l'utilisation de ce service a bien progressé, en fin d'année ce sont plus de 40 trajets domicile-travail par jour, totalisant environ 2000 km, qui sont réalisés en covoiturage.

Date	21.11 2024	22.01 2025	03.03 2025	02.04 2025	05.05 2025	11.06 2025	02.07 2025	05.08 2025	13.10 2025	04.11 2025
Trajets/jour km	8,3	16	27,4	28,5	27,2	28,3	31	29,6	35,8	41,9
Parcours/jour	363	695	1'198	1'245	1'191	1'249	1'361	1'299	1'597	1'947

<sup>4</sup> <https://www.gva.ch/fr/Site/Genève-Aeroport/News/News/trains-tot-le-matin>

## 4.5. Réduction et gestion des déchets

### GRI 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. Par conséquent, elle a réévalué l'ensemble du périmètre fonctionnel de producteurs de déchets afin de mettre en avant ses KPI et définir une politique associée. De fait, un outil de suivi (dashboard déchets) a été mis en place fin 2025, pour voir l'évolution des tonnages de déchets par rapport aux objectifs fixés.

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.

Par ailleurs, une caractérisation des déchets incinérables sur 80% des points de collectes et déchetteries de la plateforme a été réalisée en novembre 2025 avec la collaboration du bureau Villegas afin de déterminer, à ce jour, le potentiel de tri encore réalisable des déchets.

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 de leur traitement, avec la connaissance technique et réglementaire des filières, sous la responsabilité du site de collecte.

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.

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 ».

## 4.6. Gestion et protection de l'eau

### GRI 302-5 Consommation d'eau

#### GRI AOSS A04 qualité de l'eau pluviale

La télérelève des nouveaux compteurs sur les introductions d'eau potable a été lancée en 2025.

### Produit de dégivrage

La mission de Genève Aéroport est de 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).

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 contrôle en tout temps la charge organique (TOC = Total Organic Carbon) de l'eau qui va conditionner l'exutoire, soit une évacuation à la STEP, soit au milieu récepteur le Vengeron.

La mise à jour du concept du PGEE du bassin versant du Nant d'Avanchet a été validée en novembre 2025, permettant de fixer des objectifs visant l'amélioration de la collecte des eaux pluviales et usées.

## 4.7. Gestion circulaire des ressources



### GRI 301-1 Matières utilisées par poids ou volume

#### GRI 2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs

### Grands projets et labellisation DGNB

En 2023, dans le cadre de l'initiative Exemplarité Energie et Climat, la Direction générale de Genève Aéroport a exprimé sa volonté qu'à l'avenir, les grands projets de construction ou de rénovation fassent l'objet d'une certification DGNB (label de construction durable – Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen). La distinction «Or» devra à minima être atteinte pour les projets d'ouvrage neufs (y compris l'ambitieux projet CAP2030) et la distinction «Argent» devra à minima être atteinte pour les projets de rénovation globale d'ouvrage.

Le système DGNB est une approche holistique de la certification des bâtiments durable développée par la DGNB (et appliquée en Suisse via la l'organisme suisse de certification Schweizerische Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI)), qui mesure la performance globale des immeubles sur le cycle de vie à travers six thèmes clés : écologie, économie, qualité socioculturelle, technique, processus et site. Le label DGNB intègre notamment les principes de circularité des ressources à travers les fondements essentiels suivants :

- Conception durable : minimiser la consommation de ressources non renouvelables, favoriser la réduction des déchets et la circularité des matériaux dans la conception et la construction de bâtiments et infrastructures ;
- Gestion responsable des ressources : optimiser l'utilisation des ressources dans l'exploitation du bâtiment pour limiter la consommation d'énergie/ d'eau, les déchets, promouvoir la réutilisation et le recyclage ;
- Cycle de vie des bâtiments : prise en compte de 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 : développer et 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.

Cet engagement s'inscrit dans la stratégie globale de construction durable, qui place la performance environnementale, la qualité économique, la responsabilité socioculturelle, ainsi que la gestion rigoureuse des processus de construction au cœur des projets. En 2025, le projet d'extension du Satellite 10 est le premier ouvrage ambitieux, porteur d'un objectif de labellisation DGNB Or, qui entre dans sa phase travaux. Durant cette année, c'est aussi 3 autres grands projets qui ont fait l'objet d'une conception conforme aux critères et exigences DGNB lors de leur phase d'étude.

Grâce à l'application systématique des critères DGNB de la conception à la réalisation, Genève Aéroport vise à maximiser l'efficacité des ressources, le bien-être des usagers et la valeur à long terme des actifs. Fort de la collaboration avec l'organisme suisse de certification pour l'application locale du système DGNB, Genève Aéroport veut garantir que chacun des chantiers contribue de façon tangible à la transition vers un environnement bâti plus durable.

## 4.8. Préservation de la biodiversité

### Politique sur la biodiversité

*GR1 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.

### Toitures végétalisées

Dans le cadre des futurs projets de rénovation et/ ou de construction, il est systématiquement proposé d'intégrer une toiture végétalisée.

Actuellement, Genève Aéroport cumule environ 10'800 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée avec le projet BLC.

### Gestion des impacts sur la biodiversité

*GR1 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 réalisé entre 2024 et 2025, qui inclut en plus des groupes déjà recensés les amphibiens, odonates et reptiles ;
- Construction d'un étang en faveur du crapaud calamite, espèce protégée, réalisée en avril 2025 ;
- 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 ;
- 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. 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.

#### Gestion de la faune et la sécurité de l'aviation à l'aéroport

*GRI AOSS G4-DMA politiques et procédures visant à concilier la gestion de la faune et la sécurité de l'aviation à l'aéroport*

Les dégâts causés par les collisions entre la faune sauvage et les avions 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 de ces dernières sont considérées comme sérieuses. Genève Aéroport n'échappe pas à la règle. L'aéroport, situé en zone urbaine, offre des habitats naturels et des zones de tranquillité qui attirent de nombreuses espèces d'oiseaux mais aussi de mammifères. De plus, la plateforme située proche du lac et des montagnes se trouve sur une route migratoire importante qui voit passer un grand nombre d'espèces d'oiseaux qui présentent aussi un risque pour la sécurité des avions. Les collisions entre oiseaux et avions (appelées impacts d'oiseaux ou *birdstrikes*) 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 une prévention active à l'aide de moyens d'effarouchement tels que des bruitages acoustiques (cri de détresse et de prédateurs / bruitages synthétiques), des moyens pyrotechniques (amorces à blancs / fusées) ou des lasers. Une prévention passive est aussi mise en place et correspond à une réflexion ou une analyse, en lien avec le Service environnement, sur les aménagements possibles à mettre en place afin de limiter la présence d'espèces dangereuses et indésirables sur la plateforme aéroportuaire.

En 2025, le nombre total annuel de collisions avec des animaux sauvages se situe à 4,17 chocs pour 10'000 mouvements d'avions (ce qui correspond à 74 collisions). En 2024, le nombre total annuel de collisions avec des animaux sauvages pour 10'000 mouvements d'avions se situait à 4,08 chocs pour 10'000 mouvements (ce qui correspondait à 73 collisions).

#### Impacts sur la biodiversité

*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 suivants se poursuivent :

- 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 ;
- Programme de rénovation/conformité de l'éclairage sur les mâts Tarmac. Une première approche consiste à faire un point sur la situation de l'éclairage extérieur ;
- Mise en place de film anti-collision sur les surfaces vitrées du projet de rénovation du SAT10 mais également sur le SAT 20, limitant ainsi efficacement les impacts tout en conservant une excellente visibilité.

## 5. Une entreprise engagée pour ses parties prenantes

Dans cette section

- 5.1. Limitation des nuisances liées au bruit
- 5.2. Santé et sécurité au travail
- 5.3. Politique en matière de Ressources humaines
- 5.4. Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise
- 5.5. Diversité et équité dans les opportunités

### 5.1. Limitation des nuisances liées au bruit

#### Stratégie pour stabiliser et réduire l'exposition au bruit

Conscient de sa situation urbaine, Genève Aéroport œuvre depuis de nombreuses années à la maîtrise et à la réduction de son empreinte sonore, tout en répondant efficacement à la demande de mobilité des particuliers, des entreprises et des organisations de la région. Cet engagement s'inscrit dans sa mission d'aéroport national et se traduit notamment par les objectifs fixés dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) qui prévoit une diminution d'environ 20 % de la surface exposée au bruit d'ici à 2030 (courbe cible par rapport à la courbe plafond). Parallèlement, l'aéroport poursuit son programme d'insonorisation destiné à protéger les bâtiments les plus exposés au bruit aérien.

#### Stabilisation de l'exposition au bruit

Le territoire exposé au bruit définit la marge maximale de développement sonore liée au trafic aérien (cf. carte 1 fiche PSIA). La courbe de bruit à moyen terme, contraignante pour les autorités et pour l'exploitant, correspond au développement prévisionnel de l'aéroport à moyen terme et figure dans l'état de «coordination réglée».

Le bruit admissible, défini à l'article 37a de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), fait actuellement l'objet d'un recours dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et de modification du règlement d'exploitation de Genève Aéroport auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF). Ce bruit admissible doit impérativement se situer à l'intérieur du périmètre de bruit défini par la courbe à moyen terme du PSIA.

Une fois la procédure validée au niveau fédéral, le **nouveau bruit admissible** entrera en vigueur et le **cadastre d'exposition au bruit** seront mis à jour en conséquence.

#### Réduire l'exposition au bruit

La courbe de bruit à long terme «2030» inscrite en «coordination en cours», représente le scénario cible de réduction de l'exposition sonore à l'horizon 2030.

L'exploitant met en œuvre les mesures nécessaires pour atteindre cette courbe de référence, qui constitue un objectif non opposable aux tiers mais sert de repère pour la planification à long terme.

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 GA 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 liaisons intercontinentales
- 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.

En 2025, Genève Aéroport poursuit son engagement pour une aviation plus responsable et mieux intégrée dans son environnement, en participant de manière proactive à la nouvelle initiative «Think Network», successeur direct de «All Together Now 2024». Coordonnée également par Eurocontrol, cette nouvelle édition entend renforcer la cohésion entre les différents acteurs du transport aérien en Europe, en mettant davantage l'accent sur la coordination stratégique, la résilience du réseau et l'impact environnemental global des opérations.

À ce titre, une campagne de sensibilisation ciblée a été déployée dès le début de l'année, tant à l'échelle locale sur la plateforme aéroportuaire qu'auprès des partenaires institutionnels et des compagnies aériennes. L'objectif est de renforcer l'adhésion de toutes les parties prenantes aux objectifs communs, notamment ceux liés à la réduction des nuisances sonores et à la maîtrise des vols nocturnes.

#### Système de quotas bruit

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 incitative est appliquée qui s'échelonne entre 5'000 et 20'000 francs pour les vols européens et entre 10'000 et 40'000 francs pour les vols intercontinentaux.

En janvier 2025, le système de quotas bruit est officiellement entré en vigueur. Ce dispositif novateur repose sur un encadrement quantitatif des émissions sonores par opérateur. Il fait désormais l'objet d'un suivi mensuel rigoureux, avec une attention particulière portée aux transporteurs identifiés comme susceptibles d'atteindre ou dépasser leur quota autorisé. Ce dialogue continu vise à ajuster les pratiques opérationnelles en amont, dans une logique de prévention plutôt que de sanction.

Ce programme a entraîné en 2024 une baisse de 36,2 % des décollages après 22 heures, et une réduction supplémentaire de 24,6 % en 2025.

#### 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. Les avions de classe 5, moins bruyants et moins gourmands en kérosène, ont ainsi représenté en 2025 34 % des mouvements d'avions de ligne et charters (31,85 % en 2024).

#### Programme 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.

En août 2024, l'OFAC a demandé à Genève Aéroport une nouvelle feuille de route réaliste pour achever le programme dans un délai raisonnable. Genève Aéroport a identifié deux leviers pour atteindre cet objectif : réduire le temps de traitement des dossiers et augmenter sa capacité de traitement. L'année 2025 a été une année de réflexion, de structuration du processus de mise en œuvre et de présentation d'une feuille de route aux autorités.

La feuille de route du programme prévoit de renforcer l'incitation auprès des propriétaires de bâtiments concernés grâce, notamment, à deux séances annuelles d'information. En 2025 l'action de communication soutenue auprès des propriétaires de bâtiments concernés, a été reconduite en présence cette fois du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants de l'Office cantonal de l'environnement (OCEV-SABRA) en sa qualité d'autorité d'exécution.

Enfin, initialement prévue à 2027, Genève Aéroport a déposé auprès de l'OFAC une demande de report de fin de mise en œuvre du concept à 2033. Depuis 2004, 4'483 logements (719 bâtiments) ont été insonorisés pour un montant de 67,93 millions de francs.

#### Gérer le dialogue avec les communautés riveraines

##### GRI 2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs

Genève Aéroport maintient un dialogue permanent avec les communautés riveraines au travers de diverses instances et activités participatives, telles que les commissions, groupes de travail, séances d'information, échanges thématiques et visites de terrain. Ces dispositifs visent à renforcer la compréhension mutuelle, à identifier les attentes et préoccupations exprimées par les habitants, et à favoriser la recherche de solutions équilibrées entre les enjeux d'exploitation aéroportuaire et la qualité de vie des riverains.

Parallèlement, Genève Aéroport met à disposition des riverains un canal de communication dédié pour le dépôt de leurs observations, réclamations ou demandes d'information. Les plaintes reçues concernent principalement les mouvements d'aéronefs et les activités liées à la plateforme aéroportuaire. Leur nombre est passé de 74 en 2024 à 47 en 2025.

Dans une logique d'amélioration continue, l'analyse systématique des réclamations contribue à l'optimisation des pratiques opérationnelles et au renforcement du dialogue avec le public. La gestion des plaintes constitue par ailleurs un indicateur suivi dans le cadre du *reporting* sociétal de Genève Aéroport et reflète la performance de l'entreprise en matière de responsabilité sociale et environnementale.

##### GRI 413-1 Activités impliquant la communauté locale, évaluation des impacts et programmes de développement

En décembre, deux séances d'information ont été tenues afin de présenter le programme d'insonorisation aux propriétaires de bâtiments potentiellement éligibles. Genève Aéroport exploite depuis près de quarante ans un dispositif de surveillance du bruit des aéronefs. Le Système d'identification et de mesure du bruit des aéronefs (SIMBA) est constitué de six stations fixes implantées sur les communes de Genthod, Bellevue, Versoix, Ferney, Vernier, Aire-la-Ville, complétées par une station mobile de mesure.

Ce système permet à Genève Aéroport d'assurer le suivi de l'évolution de la charge sonore, d'identifier les mesures de prévention appropriées, d'analyser des situations particulières et de fournir, le cas échéant, des éléments de réponse aux riverains concernant un vol spécifique ou une évolution.

Les données issues des mesures acoustiques sont mises à disposition du public sur une plateforme interactive. Celle-ci offre la possibilité de consulter, selon divers paramètres opérationnels ou acoustiques, les informations souhaitées : trajectoires de vol, statistiques relatives aux opérations nocturnes, ou encore évolution du bruit.

Le dispositif permet en outre une représentation visuelle de ces différents indicateurs, facilitant ainsi le suivi des trajectoires et de leurs variations dans le temps.

*GRI 413-2 Activités générant des impacts négatifs substantiels, réels ou potentiels sur les communautés locales*

En 2024 l'impact sonore diurne et pour la première heure de la nuit sont comparables à celles de 2023 et inférieures à celles de 2019, confirmant la tendance décroissante observée depuis 2019 (sauf années du Covid). Les immissions sonores liées au trafic nocturne après 23h diminuent par rapport à 2023 et 2022, mais restent supérieures à celles de 2019.

L'impact sonore associé au trafic aérien de l'année 2024, en termes de courbe enveloppante, est inférieur à celui de l'année précédente, malgré un trafic en hausse (+4 %). Cette amélioration est particulièrement significative pour les périodes nocturnes, notamment grâce à la diminution des départs (-34 % et -45 % respectivement pour N1 et N2). L'extension de l'empreinte sonore 2024 respecte les cadres de référence du PSIA, plafond et cible. Aucun dépassement localisé n'est à signaler en territoire suisse (lac exclu).

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. Pour les périodes horaires OPB Jour et Nuit 1, toutes les surfaces VLI et VP des courbes de bruit OPB calculées pour l'année 2024 sont complètement inscrites dans celles correspondantes du nouveau bruit admissible. Aucun dépassement localisé n'a été trouvé.

Pour la Nuit 2 (23h-24h), malgré une empreinte sonore d'extension réduite par rapport au nouveau bruit admissible (environ 9,5 % pour la VLI DS II), on observe des dépassements localisés des immissions 2024, avec des valeurs localement supérieures à celles du nouveau bruit admissible. Ces dépassements n'intéressent toutefois aucune zone caractérisée par l'attribution d'un degré de sensibilité. Ces dépassements localisés, situés sur le secteur Nord Est (lac), sont causés par les effets combinés d'un trafic à l'arrivée en N2 et une utilisation de la piste 22 supérieurs en 2024 par rapport au scénario du nouveau bruit admissible.

#### Programme de fixation des tuiles sur les toits des habitations riveraines

Dans le cadre de son programme de fixation des tuiles sur les toitures en pente des habitations exposées à un risque de dommage dû aux tourbillons de sillage des avions dans les communes riveraines de l'aéroport, 70 conventions ont été signées en 2025 avec autant de propriétaires. Les travaux de sécurisation des tuiles ont été exécutés dans la moitié de ces cas.

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. Une étude a permis d'identifier 200 toitures les plus concernées par cette problématique dans les communes de Vernier, Meyrin, Genthod et Bellevue. Le programme a pour but de prévenir un soulèvement des tuiles et les dommages pouvant en résulter. Le reste étant planifié dans les mois à venir.

## 5.2. Santé et sécurité au travail



### Identification des risques

*GRI 403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables*  
*403-9 Accidents professionnels et absences pour cause de maladie*  
*403-10 Maladies professionnelles*

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 des structures tel le séisme ;
- Le risque d'accident de transport et de sécurité routière ;
- 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*, membre du Comité de Direction des opérations.

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.

Genève Aéroport met en place des politiques et des mesures adaptées de maîtrise des risques, qui s'appliquent aux activités opérées. Le *Safety and Compliance Office* apporte son support dans l'application de cette politique.

#### Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail

GRI 403-3 Services de santé au travail

GRI 403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail

GRI 403-6 Promotion de la santé des travailleurs

GRI 403-9 Accidents du travail

GRI 403-10 Maladies professionnelles

GRI AOSS G4-DMA santé et 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.

Le Comité Santé et Sécurité (CSST\*) via le *Safety and Compliance Office* a la charge de déployer la politique SST\*.

Le *Safety & Compliance Office* veille continuellement à la santé et à la sécurité des personnes. Voici quelques exemples :

- Exposition au bruit : Les collaborateurs de Genève Aéroport sont contrôlés périodiquement par l'organe de contrôle, la SUVA ;
- Qualité de l'air : 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.



Genève Aéroport identifie les risques pour la sécurité et la santé au poste de travail à court, moyen et long terme. L'analyse de ces risques porte sur les chutes et les risques de nature mécanique, 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.

En 2025, plusieurs actions ont été menées à bien par le team SST-SI :

- Prévention des troubles musculosquelettiques (Analyse ergonomique des postes de travail de la sûreté, Escape game sur les troubles musculosquelettiques, Achat d'équipements ergonomiques pour les postes ...)
- Prévention des accidents non professionnels (Ateliers sur la prévention en lien avec les randonnées pédestres, ateliers sur les risques liés aux sports d'hiver ...)
- Prévention de la santé physique (Table ronde sur l'alimentation, sensibilisation sur la circulation routière à vélo...)
- Prévention de la santé mentale (Formation continue sur la protection de la personnalité, atelier sur bien être numérique, Atelier transgénérationnel...)
- Premiers secours (Organisation de la journée du cœur en partenariat avec Save a life visant à sensibiliser les citoyens aux gestes de premiers secours, dispense de formation BLS/AED)
- Promotion du dépistage de cancer (Course octobre rose, Movember...)

Les actions citées ci-dessus, ont contribué à réduire le taux d'absence lié aux accidents professionnels de 19%. De plus, le travail notamment réalisé par les ressources humaines et la médecine du travail ont permis de réduire le taux d'absence lié aux maladies de 6%. En nombre de cas, le nombre d'accidents professionnels et non professionnels a augmenté, passant de 238 cas (2025) contre 210 cas (2024).

Les objectifs 2026 validés par le CSST seront essentiellement liés à une évaluation générale de la culture de la SST à Genève Aéroport et une augmentation des visites dans le cadre de la sécurité des chantiers et des activités propres à Genève Aéroport. La prévention des accidents non professionnels (ANP) se poursuivra avec des ateliers spécifiques :

- Mener à bien l'évaluation de la culture d'entreprise santé et sécurité à Genève Aéroport
  - Culture sécurité des chantiers (48 visites de chantier par an sont réalisées, mise en place d'une imagerie accentuée sur la sécurité des chantiers en fonction des saisons).
  - Processus PPhD (Portefeuille des phénomènes dangereux) (80% des Processus PhD sont visités, 40% des plans d'actions validés sont lancés)
  - Mise en œuvre du plan d'actions rapport Zones EX
  - Sensibiliser les collaborateurs sur les ANP (Circulation routière, atelier sports d'hiver...)

#### Protection incendie

La politique de protection incendie de Genève Aéroport vise à maîtriser les risques d'incendie et de dommages aux infrastructures dès la phase de conception et tout au long du cycle de vie des actifs. Elle s'appuie sur le manuel sécurité protection incendie (MSPI), version 4.3 du 01.09.2025, qui

définit les exigences minimales et spécifiques applicables à l'ensemble des bâtiments, installations et ouvrages existants et futurs du site aéroportuaire.

Le MSPI complète et renforce les normes légales et directives en vigueur (AEAI, législations cantonales et fédérales) afin de garantir un niveau de sécurité adapté au contexte aéroportuaire. Il s'applique à toutes les entités internes, entreprises mandatées, exploitants et locataires impliqués dans l'exploitation, la maintenance, la transformation ou la construction des infrastructures de GA.

Les objectifs prioritaires de Genève Aéroport sont :

- Garantir une évacuation rapide et sûre des personnes ;
- Assurer la sécurité des équipes d'intervention et une lutte efficace contre le feu ;
- Préserver la continuité des opérations aéroportuaires ;
- Limiter la propagation du feu et des fumées ;
- Maintenir la stabilité des constructions ;
- Assurer la conformité réglementaire et l'amélioration continue.

La gouvernance de la sécurité incendie est assurée par le *Safety and Compliance Office* (Direction Opérations), à travers l'ingénieur sécurité et son équipe d'experts AEAI. Le Groupe de sécurité et protection Incendie et infrastructure (GSP2) coordonne la conformité réglementaire, la validation des projets et le suivi des actions, en collaboration avec les services techniques, le SSLIA et les autorités cantonales. Les chefs de projet intègrent les exigences incendie dès la conception, tandis que les responsables techniques garantissent la maintenance et la disponibilité permanente des équipements.

Genève Aéroport applique les principes de l'Assurance Qualité AEAI, avec une validation systématique des mesures constructives et techniques, une traçabilité des décisions et une gestion maîtrisée des risques résiduels. Cette organisation repose sur des plans de maintenance structurés, des tests périodiques (nuits CIS et EXEVAC), des audits et inspections réguliers des voies d'évacuation, ainsi que sur des plans d'actions correctifs.

Des procédures organisationnelles clés sont en place : permis feu pour les travaux à risque, gestion des mises hors service des systèmes de détection et sprinklers, encadrement des événements temporaires, gestion des matières dangereuses et procédures d'investigation incendie. La formation et la sensibilisation des collaborateurs sont continues, incluant les consignes d'alarme, d'évacuation et la lutte contre un début d'incendie.

En 2025, cinq investigations incendie ont été menées (trois d'origine électrique, une liée à la malveillance et une sur chantier), sans victime. Deux projets majeurs ont permis d'augmenter la couverture sprinkler et d'étendre la surveillance par détection incendie à deux nouveaux bâtiments.

En 2026, des projets structurants visant à améliorer la sécurité des voies d'évacuation verticales seront lancés. Enfin, Genève Aéroport dispose d'un service de pompiers professionnels sur site, capable d'intervenir en moins de 10 minutes, garantissant une capacité d'intervention rapide et efficace. L'ensemble des mesures constructives, techniques et organisationnelles constitue un socle robuste assurant une gestion maîtrisée du risque incendie et une continuité opérationnelle élevée.

## 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, une campagne de sensibilisation à l'inattention au volant a été menée; les mesures visant à limiter le stationnement sauvage ont été réalisées et du marquage ayant pour but le respect de la limite de gabarit a été réalisé.

En 2026, les efforts en matière de prévention routière se poursuivront notamment en mettant en place des gabarits permettant de limiter les dommages des infrastructures.

## Personnes à mobilité réduite

Genève Aéroport (GA) est soucieux du respect des normes en vigueur relatives aux personnes handicapées et à mobilité réduite et pose dès lors des exigences élevées en la matière.

L'objectif d'accessibilité et de sécurité pour l'ensemble des usagers de GA, tant pour les collaborateurs de la plateforme que pour les passagers, impliquent ainsi le respect de toutes les bases légales en vigueur.

Dans le but d'améliorer les services offerts aux passagers souffrant d'Handicap invisible, Genève Aéroport procède actuellement à une revue complète des locaux existants. Au cours des prochaines années, ceux-ci feront l'objet d'adaptations ainsi que d'améliorations significatives en termes de confort. Dans le cadre de ce projet, une nouvelle zone sera créée et les espaces existants seront entièrement réaménagés.

### 5.3. 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 tend à :

- Œuvrer 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 ;
- Garantir l'égalité salariale hommes-femmes et vise la mixité au sein des équipes ;
- Promouvoir 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 :

- Manque de ressources clés ;
- Perte d'attractivité en tant qu'employeur ;
- Diminution de la performance et de la motivation du personnel ;
- 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.

- Dans un marché de l'emploi compétitif, Genève Aéroport doit s'adapter pour offrir un environnement et des conditions de travail attractives. L'accueil des nouveaux collaborateurs est de ce point de vue un élément clé. Une revue complète de notre programme d'intégration a été ainsi réalisée fin 2024. Le nouveau programme s'est déployé sur toute l'année 2025 auprès de 111 femmes et hommes rejoignant l'entreprise. Ce parcours innovant se veut volontairement dynamique, immersif et participatif pour susciter l'engagement des participants et leur permettre d'entrer très vite dans l'univers et la culture de Genève Aéroport.
- La qualité de l'encadrement est également un facteur crucial d'un climat de travail serein. Sur ce point, un travail en profondeur sur la culture managériale a été mené ces dernières années. De la création d'une charte de management Genève Aéroport, centrée autour de 6 comportements clés, à la mise en place d'un agenda de rencontres entre membres de l'encadrement autour de thématiques managériales et de conduite des affaires, de nombreuses initiatives ont soutenu cette démarche d'évolution de nos pratiques de conduite d'équipe. À titre d'exemple, un programme de montée en compétence des cadres sur leur rôle et leur posture de manager a été initié en 2021 pour une durée de 5 ans. Construite en partenariat avec HEG Genève, cette formation ambitieuse de 5 jours, intégrant une approche pédagogique hybride et mixant tous les niveaux de cadres de l'entreprise, a permis aux participants de mieux comprendre les attentes de Genève Aéroport en matière de management et d'en renforcer la mise en œuvre dans leurs pratiques quotidiennes. Un programme similaire à destination des fonctions d'encadrement de premier niveau a également été déployé pour que toute la structure managériale de Genève Aéroport soit alignée. Au 31 décembre 2025, 88,8 % de la population cible avait été formée sur ce programme.

- Genève Aéroport a toujours eu à cœur de planifier sa relève notamment pour les postes dits critiques. En 2025, l'entreprise est allée un pas plus loin avec un projet pilote d'identification des collaboratrices et collaborateurs capables d'évoluer vers des fonctions managériales supérieures ou nouvelles. L'anticipation des besoins futurs, la sécurisation des postes clés et le développement de viviers de talents étaient les objectifs de ce test initié pour la première fois à Genève Aéroport. De la conception d'une méthodologie propre au partage des profils au sein du CODIR en passant par la transmission à la personne identifiée d'un feedback structuré au nom de GA et la construction de plans de développement individuels, ce pilote a été validé et sera déployé plus largement en 2026.
- En parallèle, Genève Aéroport poursuit ses actions visant à développer des environnements de travail sains et une culture de la responsabilité et de l'exemplarité. Le code de conduite, mis en place en 2021, constitue notre cadre de référence commun, distinguant les comportements acceptables de ceux qui ne le sont pas et guidant les comportements professionnels au quotidien. Chaque nouveau collaborateur, lors de son parcours d'intégration, est ainsi informé du contenu du code de conduite. Une formation en ligne centrée sur la protection de la personnalité fait également partie de ce parcours afin de s'assurer que tout nouveau membre du personnel soit sensibilisé sur ce sujet et sur les outils et recours à sa disposition. En complément, les nouveaux managers sont également formés chaque année par notre partenaire, le 2<sup>e</sup> observatoire, sur cette thématique pour que toutes les parties prenantes aient la capacité de gérer ces situations du mieux possible.
- Enfin, Genève Aéroport prend en compte la recherche d'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle. De multiples actions déjà en place (télétravail, rachat de vacances, ...) continuent à être soutenues. Ainsi, l'entreprise favorise les postes à temps partiel qui représentent 23,6 % des emplois totaux, soit 7 personnes de plus qu'en 2024. 52,3 % de nos collaboratrices occupent un poste à temps partiel choisi. La proportion est de 12,3 % pour les hommes, un chiffre en augmentation de 1 point par rapport à 2024.

Pour piloter son action, la Direction des ressources humaines s'appuie sur :

- Une collaboration étroite avec tous les managers et la connaissance fine des équipes ;
- Divers indicateurs quantitatifs (tableau de bord RH) ;
- L'analyse des entretiens de développement annuels ;
- Les résultats des *Pulse Surveys* ;
- Les résultats de l'enquête d'engagement organisée en partenariat avec Qualintra menée en 2023, 82 % du personnel ont participé à l'enquête ;
- Les recommandations issues du label *Friendly Workspace*.

#### Recrutement et rotation

#### GRI 401-1 Recrutement de nouveaux employés et rotation du personnel

Genève Aéroport compte 1'088 collaboratrices et collaborateurs au 31 décembre 2025, tous statuts confondus (1'027 équivalent plein-temps «EPT»). Le taux de rotation annuel quant à lui est de 6,09%, stable par rapport à 2024.

Sur l'année 2025, 76 recrutements, tous statuts confondus, ont été réalisés : 64% d'hommes et 36% de femmes, dont la part toutefois est en croissance par rapport à 2024.

#### 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<sup>e</sup> semaine de vacances est possible.

Le télétravail peut être autorisé selon les besoins du service, jusqu'à trois jours par semaine selon le taux d'activité de la personne.

#### Congé parental

#### GRI 401-3 Congé parental

Le congé maternité est de 20 semaines. En 2025, 8 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 2025, 26 pères ont ainsi bénéficié d'un congé paternité.

#### 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. Cette ambition concerne au premier rang les collaboratrices et collaborateurs, soit les 1'088 membres du personnel en 2025 (1027 équivalent plein-temps «EPT»), dont l'engagement et les compétences sont les principaux moteurs de la performance de Genève Aéroport à long terme.

## Politique de rémunération

### GRI 2-19 Politiques de rémunération

Cette année 2025, les négociations entre la Direction générale et les partenaires sociaux ont découlé sur un accord relatif aux augmentations de salaire pour 2026.

## 5.4. Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise

### La Commission consultative du personnel

#### GRI 2-30 Négociations collectives

#### GRI AOS6 G4-DMA Relations patronales syndicales

Les travaux préparatoires en vue de l'élaboration de la Convention collective de travail (CCT) de Genève Aéroport ont été initiés début 2025 et 9 séances de négociation ont été conduites sur l'année entre la Direction d'une part et le SSP-VPOD et l'APGA (Association du personnel de Genève Aéroport nouvellement créée) représentant les employés d'autre part. Les discussions portent sur les changements souhaités par les parties prenantes. Celles-ci souhaitent la conclusion d'une convention courant 2026.

### Rencontres avec l'encadrement

Instaurées dès 2024, ces rencontres trimestrielles ont pour objectif de développer et maintenir un dialogue entre la Direction et les membres de l'encadrement. Ces séances se veulent un forum d'échanges et de partages directs, ainsi qu'un moment de réflexion et d'intelligence collective autour de sujets choisis selon l'actualité. En 2025, plusieurs thèmes ont été abordés comme la planification directrice de GA, la gestion des comportements contraires au code de conduite, la performance financière de l'entreprise ou encore la bonne collaboration entre directions.

### Pulse Survey

Instauré en 2021, le baromètre *Pulse Survey* prend régulièrement le pouls de l'engagement et de la satisfaction des collaboratrices et collaborateurs. Il s'agit de sondages éclairés dont l'objectif est d'interroger les membres du personnel sur des questions récurrentes pour mesurer leur niveau de satisfaction et d'engagement à l'instant T. Ces sondages sont menés de manière anonyme et à destination de tous les membres du personnel. Ils peuvent également servir de plateforme pour interroger les membres du personnel sur des sujet spécifiques.

En 2025, 4 sondages ont été effectués pour suivre l'évolution du moral des équipes, la confiance en la Direction ou encore évaluer dans quelle mesure les collaboratrices et collaborateurs envisagent leur avenir professionnel au sein de GA. Les résultats sont

partagés au sein de l'entreprise et mènent à des plans d'actions ad hoc.

## 5.5. 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.

### 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<sup>er</sup> 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%.

Nous agissons de manière volontariste dans nos recrutements pour veiller à une mixité dans les équipes. Aussi, nous favorisons l'embauche, à compétences égales, des personnes dont le sexe est le moins représenté.

L'entreprise compte, fin 2025, 28,3% de femmes, un chiffre stable par rapport 2024. Par ailleurs, 23,9% des postes de cadres sont tenus par des femmes, une augmentation de 2,5 points par rapport à 2024. La population masculine reste largement représentée dans l'effectif total de Genève Aéroport de même que dans le management.

Enfin, la Direction générale se compose en 2025 de sept membres dont trois directrices (Commercial & développement, Ressources humaines, Finances). La Direction élargie comprend les Services environnement & développement durable et le Secrétariat général & affaires juridiques, tous deux dirigés par des femmes.

## 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 exclut 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.

### Développer les compétences



Le maintien de l'employabilité des membres du personnel à long terme est un enjeu de l'aéroport et l'un des facteurs clés de la réussite du projet d'entreprise.

### Développement des compétences managériales

Le développement des compétences est évidemment au cœur des préoccupations de Genève Aéroport, tant pour maintenir les compétences indispensables à notre activité aéroportuaire (formation normative) que pour accroître les capacités professionnelles de nos collaboratrices et collaborateurs. Ainsi, l'investissement annuel moyen en formation par collaborateur s'est élevé à 1'067 CHF en 2025, en recul par rapport à 2024 (1'251 CHF) qui ont été des années de rattrapage post-Covid. Genève Aéroport investit également de manière importante dans la formation des cadres, comme précisé précédemment.

### Mobilité interne

Genève Aéroport encourage activement la mobilité interne afin de permettre à ses collaboratrices et collaborateurs de valoriser leurs expériences, de découvrir d'autres métiers et de développer de nouvelles compétences.

Si cette démarche répond avant tout à une motivation de développement professionnel, elle peut également s'inscrire dans un projet de réorientation ou faire suite

à une situation liée à la santé. Dans chaque situation, les Ressources humaines privilégient, à compétences égales, les candidatures internes répondant aux exigences des postes mis au concours. En 2025, 30% des postes ouverts ont été pourvus en interne.

### 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 2025, 5 stagiaires longue durée ont été recrutés pour parfaire leur expérience professionnelle. En parallèle, de nombreux jeunes sont venus découvrir les métiers de l'aéroport lors de stages découvertes allant de 1 à 5 jours.

Genève Aéroport a, par ailleurs, formé 6 apprentis en 2025 dans les domaines technique et tertiaire (construction métallique, électricité, informatique et employé de commerce). Enfin, la caserne de pompiers de l'aéroport a accueilli 6 nouveaux aspirants en 2025 qui ont rejoint les 11 toujours en cours de formation pour une durée de 18 mois.

Il est à souligner enfin que Genève Aéroport donne des formations initiales à de nombreux métiers au travers d'un parcours de formation complet (contrôleur des aires de trafic, agent de sûreté aéroportuaire, ...).

## 6. 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. Rapport préliminaire conformément à l'Ordonnance fédérale sur le devoir de diligence et la transparence (ODDT) concernant les minéraux et métaux provenant de zones de conflit et le travail des enfants
- 6.4. 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.

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. Vision stratégique pour des impacts positifs à long terme 2.4. Engagements à long terme et outils de mesure des progrès	GRI 2-22
Engagement politique	N/A	GRI 2-23
Association membres	2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes 2.11. 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 double matérialité	GRI 3-1
Liste des enjeux matériels	2.7. Analyse de double matérialité 2.8. Objectifs, initiatives et indicateurs	GRI 3-2
Gestion des enjeux matériels	2.8. 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 les objectifs en matière de CO <sub>2</sub> )				
Politiques adoptées (art. 964b, al.2, ch. 2 CO)				
Gestion des sujets matériels		4.1. 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. Gestion de la décarbonation		GRI 3-3(d) (e) (I)
Indicateurs (art. 964b, al.2, ch. 5 CO)	Unité	2025		
Consommation énergétique totale de Genève Aéroport	MWh	56'850	4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables	GRI 302-1
Émissions directes de GES (Scope 1)	t CO <sub>2</sub> e	5'555 (2024)	4.1. Gestion de la décarbonation 6.4. 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 <sub>2</sub> e	319 (2024)	4.1. Gestion de la décarbonation 4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables 6.4. 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 <sub>2</sub> e	1'509'883 (2024)	4.1. Gestion de la décarbonation 6.4. 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 <sub>2</sub> e/TU	81 (2024)	4.1. Gestion de la décarbonation 6.4. 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 <sub>2</sub> e	336.6	4.1. Gestion de la décarbonation 6.4. 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 basée 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	2025		
Nouvelles embauches	Nb	76	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	13,37	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	985	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités GRI 404-3
Nombre de femmes total nouvellement embauchées	Nb	27	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. Protection et confidentialité des données 3.4. Relations durables avec les fournisseurs 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. Protection et confidentialité des données 3.4. Relations durables avec les fournisseurs 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse 5.6. Diversité et équité dans les opportunités	GRI 3-3(d) (e) (I)
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	3.3. Respect des droits humains 6.3. Rapport relatif à l'Ordonnance fédérale sur le devoir de diligence et la transparence (ODDT) concernant les minéraux et métaux provenant de zones de conflit et le travail des enfants	GRI 3-3(c)
Mesures prises pour implémenter ces politiques (art. 964b, al.2, ch. 3 CO)		
Gestion des sujets matériels	3.3. Respect des droits humains 6.3. Rapport relatif à l'Ordonnance fédérale sur le devoir de diligence et la transparence (ODDT) concernant les minéraux et métaux provenant de zones de conflit et le travail des enfants	GRI 3-3(d) (e) (I)
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 3.4. 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 3.4. Relations durables avec les fournisseurs	GRI 3-3(d) (e) (l)
------------------------------	---	-----------------------

Indicateurs (art. 964b, al.2, ch. 5 CO)	Unité	2025	
Communiquer et formation sur les enjeux anti-corruption			3.4. Relations durables avec les fournisseurs GRI 205-2
Incidents de corruption et actions prises	Nb	0	3.1. Pratique éthique des affaires 3.4. Relations durables avec les fournisseurs GRI 205-3

## Risques matériels et la manière dont l'entreprise gère ces risques

Rapport de durabilité 2025  
2.7. 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 2025  
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 2025  
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 *Task Force on Climate-related Financial Disclosure* (TCFD)

6.4. Index du contenu de la norme *Global Reporting Initiative* (GRI) et de son complément pour les aéroports *Airport Operators Sector Supplement* (AOSS)

## 6.2. Index des recommandations de la Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)

	Rapport de durabilité 2025	Bilan de notre alignement avec le Groupe de travail sur la Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)
<b>Gouvernance</b>		
Vision du Conseil d'administration sur les sujets climatiques	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	<p>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.</p> <p>Le Conseil d'administration 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.</p>
Rôle du management	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité	<p>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 préavise annuellement le contenu du rapport de durabilité.</p> <p>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.</p>
<b>Stratégie</b>		
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 la 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	
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. Gestion de la décarbonation	L'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.

## 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'informations 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. 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. Gestion de la décarbonation	• Atteindre le Net-Zéro d'ici à 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. Gestion de la décarbonation	• Genève Aéroport s'engage par ailleurs à contribuer activement au Net-Zéro d'ici à 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 à 2030. Cela inclut également l'électrification de 9 % des véhicules et engins au sol d'ici à 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.

	Unit	2021	2022	2023	2024	2025	Engagements connexes
<b>Métriques</b>							
Émissions de GES réduites correspondant au résultat direct d'initiatives de réduction des 10 dernières années	t CO <sub>2</sub> e	7,9	1,4	2,3	996,7	336,6	
Émissions directes de GES (Scope 1)	t CO <sub>2</sub> e	7'890	6'657	6'057	5'556	NA (06.26)	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 indirectes de GES liées à l'énergie (Scope 2)	t CO <sub>2</sub> e	979	824	463	319	NA (06.26)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atteindre le Net-Zéro d'ici à 2037 (Scope 1 et 2) avec un objectif intermédiaire de réduction de 60% des GES d'ici 2028.</li> <li>• Genève Aéroport s'engage par ailleurs à contribuer activement au Net-Zéro d'ici à 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 à 2030.</li> </ul>
Estimation des émissions indirectes de GES (Scope 3) – selon reporting ACA	t CO <sub>2</sub> e	108'407	172'268	184'853	1'510'194	NA (06.26)	
Total des émissions des GES (Scopes 1, 2, 3)	t CO <sub>2</sub> e	117'276	179'719	191'370	1'516'086	NA (06.26)	
Consommation énergétique totale	MWh	67'369	61'971	58'970	58'073	56'850	

### 6.3. Rapport préliminaire conformément à l'Ordonnance fédérale sur le devoir de diligence et la transparence (ODDT) concernant les minéraux et métaux provenant de zones de conflit et le travail des enfants

GR1 AOSS G4-DMA travail force ou obligatoire – traite des humains

#### 1.1. Cadre du rapport

L'Ordonnance fédérale sur le devoir de diligence et la transparence (ODDT) concernant les minéraux et les métaux provenant de zones de conflit et le travail des enfants (entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022) met en œuvre les articles 964j à 964l du Code des obligations (CO). Elle impose aux entreprises ayant leur siège en Suisse d'évaluer les risques liés aux minerais et métaux provenant de zones de conflit ou à haut risque, ainsi qu'au travail des enfants dans leurs chaînes d'approvisionnement, et de publier un rapport annuel décrivant leurs mesures de diligence.

Le présent rapport a été préparé par Genève Aéroport pour l'exercice 2025. Il s'inscrit dans une logique de conformité progressive, en lien avec les obligations légales et les bonnes pratiques promues par la Confédération.

#### 1.2. Structure et activités de Genève Aéroport

Genève Aéroport est un établissement public autonome du canton de Genève, chargé de l'exploitation, de la maintenance et du développement de l'aéroport international de Genève.

Ses activités principales concernent la gestion des infrastructures aéroportuaires et des services associés, la gestion des exploitants commerciaux et des partenariats, ainsi que la coordination avec les autorités fédérales et cantonales compétentes.

Genève Aéroport n'est ni producteur ni distributeur de biens manufacturés, mais acquiert des biens et services auprès de fournisseurs suisses et internationaux pour le fonctionnement de ses installations (équipements techniques, systèmes informatiques, travaux de construction, nettoyage, restauration, etc.).

#### 1.3. Applicabilité des exigences

Minerais et métaux provenant de zones de conflit : 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. Genève Aéroport n'importe pas directement de minerais ou métaux bruts (étain, tantale, tungstène, or). Toutefois, certains fournisseurs d'équipements électroniques ou techniques peuvent utiliser des composants contenant ces métaux. L'aéroport est donc indirectement exposé au risque d'approvisionnement à partir de zones de conflit, sans en être acteur direct. Conformément à l'article 12 ODDT, aucune obligation formelle de déclaration ne s'applique à ce stade, mais une vigilance proportionnée est maintenue.

Travail des enfants : Genève Aéroport ne fabrique ni ne commercialise de produits, mais fait appel à divers prestataires. Bien qu'il ne soit pas soumis de plein droit à l'obligation de diligence prévue à l'article 964j CO, il applique une approche de responsabilité partagée en intégrant dans ses engagements et relations contractuelles les principes fondamentaux du travail décent.

Le travail des enfants, et le travail forcé et la traite d'êtres humains ne sont pas des risques que GA doit gérer puisque GA 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, GA exige les attestations propres à garantir que ses partenaires respectent les lois applicables à Genève.

#### 6.4. Index du contenu de la norme *Global Reporting Initiative (GRI) et de son complément pour les aéroports Airport Operators Sector Supplement (AOSS)*

Le périmètre et méthodologie de reporting pour les indicateurs clés de performance ESG fournit des détails et des définitions et peut être consulté au point 1.1.

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Fondation 2025								GRI 1	
Informations générales 2025								GRI 2	

#### Périmètre et méthodologie

##### L'organisation et ses pratiques de reporting

Détails de l'organisation	texte							2-1	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés
Entités incluses dans le reporting durabilité de l'organisation	texte							2-2	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés
Période, fréquence et point de contact du reporting	texte							2-3	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés
Reformulations d'informations	texte							2-4	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés
Assurance externe	texte							2-5	1.1. Éléments de méthodologie des indicateurs publiés

#### La durabilité au cœur de la stratégie

##### Informations générales

Profil de l'organisation	texte							G4-4	2.3. Modèle d'affaires et notre chaîne de valeur
Cadre réglementaire dans lequel l'aéroport opère	texte							G4-7	2.3. Modèle d'affaires et notre chaîne de valeur
Marchés desservis	texte							G4-8	Voir rapport financier et rapport annuel

##### Activités et travailleurs

Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	texte							2-6	2.3. Modèle d'affaires et notre chaîne de valeur
Employés	texte							2-7	5.4. Politique en matière de Ressources humaines ; 5.6. Diversité et équité dans les opportunités
Travailleurs qui ne sont pas des employés	texte							2-8	N/A

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
<b>Gouvernance</b>									
Structure et composition de la gouvernance	texte							2-9	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	texte							2-10	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	texte							2-11	2.10. 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	texte							2-12	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts	texte							2-13	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le reporting de durabilité	texte							2-14	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité
Conflits d'intérêts	texte							2-15	2.10. Une gouvernance intégrée et transverse de la durabilité ; 3.1.3. Conflit d'intérêts
Communication des préoccupations majeures	texte							2-16	N/A
Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	texte							2-17	N/A
Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé	texte							2-18	N/A
Politiques de rémunération	texte							2-19	N/A
Processus de détermination de la rémunération	texte							2-20	N/A
Ratio de rémunération totale annuelle	texte							2-21	N/A

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Salaire moyen	CHF	-	102'824	104'381	105'684	107'348	109'142	2-21	5.4. Politique en matière de Ressources humaines
Salaire médian	CHF	-	96'026	97'194	98'843	100'594	103'548		5.4. Politique en matière de Ressources humaines
<b>Formation</b>									5.4. Politique en matière de Ressources humaines
Nombre moyen d'heure de formations managériales par an par manager	Nb	-	-	-	-	15,83	13,37		5.4. Politique en matière de Ressources humaines
Par sexe : femmes	Nb	-	-	-	-	13,63	10,81		5.4. Politique en matière de Ressources humaines
Par sexe : hommes	Nb	-	-	-	-	16,51	14,17		5.4. Politique en matière de Ressources humaines
<b>Stratégie, politiques et pratiques</b>									
Déclaration sur la stratégie de développement durable	texte							2-22	2.1. Engagement de la Direction dans la durabilité
Engagements politiques	texte							2-23	N/A
Intégration des engagements politiques	texte							2-24	N/A
Processus de remédiation des impacts négatifs	texte							2-25	2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes ; 3.3. Respect des droits humains ; 4.7. Gestion circulaire des ressources ; 5.2. Protection des communautés riveraines
Mécanismes permettant de demander conseil et de soulever des préoccupations	texte							2-26	3.1. Pratique éthique des affaires
Conformité aux législations et aux réglementations	texte							2-27	2.3. Modèle d'affaires et chaîne de valeur ; 3.1. Pratique éthique des affaires ; 3.3. Respect des droits humains
Adhésions à des associations	texte							2-28	2.11. Des partenariats externes globaux et locaux pour progresser collectivement

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
<b>Engagement des parties prenantes</b>									
Approche de l'engagement des parties prenantes	texte							2-29	2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes
Négociations collectives	(N/A)							2-30	N/A
Représentation du personnel - Composition de la ComPers	Nb	22	22	22	22	22	22		5.5. Dialogue entre les membres du personnel et l'entreprise
<b>Prendre l'avis des collaboratrices et collaborateurs</b>									
Enquêtes internes ( <i>Pulse Survey</i> )*	Nb	-	4	4	1	4	4		5.4. Politique en matière de Ressources humaines 2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes
Note d'engagement des salariés	/10	-	-	-	6,5	-	-		5.4. Politique en matière de Ressources humaines 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	68,63		5.4. Politique en matière de Ressources humaines 2.6. Un dialogue ouvert avec les parties prenantes
<b>Thèmes pertinents 2021</b>								<b>GRI 3</b>	
Processus pour déterminer les thèmes pertinents	texte							3-1	2.7. Analyse de double matérialité
Liste des thèmes pertinents	texte							3-2	2.7. Analyse de double matérialité
Gestion des thèmes pertinents	texte							3-3	2.8. 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	texte							G4-DMA	2.9. Analyse des risques, opportunités et impacts en matière de durabilité

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
-------------------------	-------	------	------	------	------	------	------	-----	--------------------

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

#### Performance économique

Valeur économique directe générée et distribuée	texte								201-1
Chiffre d'affaires	MCHF	191	209	423	490	534	539		201-1
EBITDA*	MCHF	-60	-16	158	189	211	211		
Résultat net	MCHF	-129	-89	46	44	55	53		
Cash-flow investissements	MCHF	-127	-121	-61	-68	-90	-109		
Dette nette/EBITDA	MCHF	na	na	4,3	3,1	2,3	2,10		

#### Partage de valeurs

Valeur économique directe générée	MCHF	236	195	388	493	538	520	201-1	Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Dépenses de fonctionnement	MCHF	105	99	119	154	166	164		Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Cash-flow d'investissement	MCHF	127	121	61	68	90	109		Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Dépenses fournisseurs et prestataires	MCHF	232	220	180	222	244	273		Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Dépenses de personnel	MCHF	123	110	128	141	148	154		Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Sponsoring	MCHF	0,7	0,2	-	0,3	0,4	0,6	203-1	Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Frais financiers	MCHF	3	7	8	8	5	6		Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Contribution publique (État de Genève)	MCHF	42	-	-	15	44	53		Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Valeur économique directe distribuée	MCHF	416,1	348,5	300,1	386,7	441,4	488		Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Valeur économique mise en réserve	MCHF	-180	-154	88	106	96	32		Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse

\*Bénéfice économique: corr. aux revenus d'une entreprise avant soustraction des intérêts, impôts, dotations aux amortissements et provisions sur immobilisations

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Dépenses en faveur de la mobilité durable	KCHF	1'636	1'655	2'115	2'273	2'420	2'500		Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Investissements importants dans les infrastructures et des services soutenus	MCHF	1	2	4	11	14	13	G4-EC7	Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
Valeur monétaire totale de toute aide financière publique reçue au cours de la période de reporting	MCHF	2,1	2,4	2,7	-	-	0,79	201-4	Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
<b>Obligations</b>									
<b>Initiatives d'intérêt général</b>									
La contribution aux prestations de retraite totale	%	37,55	37,6	37,6	37,6	37,6	37,6	201-3	Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
La contribution en pourcentage de salaire de l'employé	%	14,28	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	201-3	Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
La contribution en pourcentage de l'employeur	%	23,28	23,3	23,3	23,3	23,3	23,3	201-3	Voir rapport financier 2025 ; 3.6. Création de valeur pour Genève et la Suisse
<b>Passagers (trafic global)</b>	<b>Nb de pax</b>	<b>5'600'894</b>	<b>5'923'037</b>	<b>14'085'274</b>	<b>16'482'712</b>	<b>17'796'328</b>	<b>17'848'370</b>	<b>AO1</b>	<b>Voir rapport annuel</b>
Desserte (destinations des vols de ligne)	Nb de pax	147	131	146	147	146	147	AO1	-
Passagers en transit (transit)	Nb de pax	12'633	25'124	42'323	80'972	74'321	62'897	AO1	-
Passagers en correspondance (connecting)	Nb de pax	44'954	47'421	215'388	254'386	243'050	209'375	AO1	-
Passagers arrivée nationaux	Nb de pax	89'342	92'349	169'906	193'054	240'990	247'963	AO1	-
Passagers arrivée internationaux (hors France)	Nb de pax	2'316'377	2'447'788	5'973'422	7'095'770	7'696'564	7'755'980	AO1	-
Passagers arrivée France	Nb de pax	377'874	418'086	918'737	964'944	984'275	924'220	AO1	-
Passagers départ nationaux	Nb de pax	90'625	99'421	174'228	199'891	239'043	244'766	AO1	-
Passagers départ internationaux (hors France)	Nb de pax	2'347'990	2'444'484	5'925'569	7'065'250	7'643'024	7'745'946	AO1	-
Passagers départ France	Nb de pax	378'686	420'910	923'412	963'804	992'433	929'497	AO1	-

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Arrivées de jour : Vols ligne et charters (avec passagers) nationaux	Nb de mvts	900	1'016	1'605	1'826	2'338	2'309	A02	-
Arrivées de jour : Vols ligne et charters (avec passagers) internationaux (hors France)	Nb de mvts	20'033	20'008	42'469	48'366	51'266	50'770	A02	-
Arrivées de jour : Vols ligne et charters (avec passagers) origine France	Nb de mvts	2'764	3'352	6'181	6'236	5'945	5'453	A02	-
Arrivées de jour : Vols cargo nationaux	Nb de mvts	3	0	0	0	0	1	A02	-
Arrivées de jour : Vols cargo internationaux (hors France)	Nb de mvts	797	923	834	943	930	768	A02	-
Arrivées de jour : Vols cargo origine France	Nb de mvts	53	28	196	64	39	193	A02	-
Arrivées de jour : Autre trafic national	Nb de mvts	4'142	4'415	3'730	3'639	3'203	3'400	A02	-
Arrivées de jour : Autre trafic international (hors France)	Nb de mvts	7'253	10'093	12'113	10'929	10'727	10'738	A02	-
Arrivées de jour : Autre trafic origine France	Nb de mvts	4'437	5'622	6'614	6'299	6'127	6'083	A02	-
Arrivées de jour : Aviation d'État nationale	Nb de mvts	29	109	95	72	69	66	A02	-
Arrivées de jour : Aviation d'État international (hors France)	Nb de mvts	86	153	186	205	170	194	A02	-
Arrivées de jour : Aviation d'État origine France	Nb de mvts	14	28	22	43	30	34	A02	-
Arrivées de nuit : Vols ligne et charters (avec passagers) nationaux	Nb de mvts	101	47	204	238	372	281	A02	-
Arrivées de nuit : Vols ligne et charters (avec passagers) internationaux (hors France)	Nb de mvts	1'998	2'858	5'819	6'056	6'681	6'603	A02	-
Arrivées de nuit : Vols ligne et charters (avec passagers) origine France	Nb de mvts	398	694	1'265	1'228	1'391	1'494	A02	-
Arrivées de nuit : Vols cargo nationaux	Nb de mvts	0	0	0	0	0	0	A02	-
Arrivées de nuit : Vols cargo internationaux (hors France)	Nb de mvts	2	1	0	0	0	1	A02	-
Arrivées de nuit : Vols cargo origine France	Nb de mvts	0	1	0	0	0	0	A02	-
Arrivées de nuit : Autre trafic nationale	Nb de mvts	37	32	18	22	14	44	A02	-
Arrivées de nuit : Autre trafic international (hors France)	Nb de mvts	185	209	195	196	200	158	A02	-
Arrivées de nuit : Autre trafic origine France	Nb de mvts	28	37	42	38	49	51	A02	-
Arrivées de nuit : Aviation d'État nationale	Nb de mvts	1	0	4	5	0	0	A02	-
Arrivées de nuit : Aviation d'État international (hors France)	Nb de mvts	1	1	1	5	5	2	A02	-
Arrivées de nuit : Aviation d'État origine France	Nb de mvts	0	0	0	2	0	0	A02	-

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Départs de jour : Vols ligne et charters (avec passagers) nationaux	Nb de mvts	999	1'082	1'798	2'057	2'695	2'579	A02	-
Départs de jour : Vols ligne et charters (avec passagers) internationaux (hors France)	Nb de mvts	21'644	22'459	46'803	52'870	56'998	56'653	A02	-
Départs de jour : Vols ligne et charters (avec passagers) à destination France	Nb de mvts	3'168	4'046	7'431	7'439	7'314	6'922	A02	-
Départs de jour : Vols cargo nationaux	Nb de mvts	0	1	0	0	0	0	A02	-
Départs de jour : Vols cargo internationaux (hors France)	Nb de mvts	728	678	526	634	649	517	A02	-
Départs de jour : Vols cargo à destination France	Nb de mvts	62	61	253	125	87	242	A02	-
Départs de jour : Autre trafic national	Nb de mvts	4'225	4'508	3'847	3'719	3'339	3'441	A02	-
Départs de jour : Autre trafic international (hors France)	Nb de mvts	7'432	10'347	12'174	10'989	10'917	11'107	A02	-
Départs de jour : Autre trafic à destination France	Nb de mvts	4'400	5'581	6'722	6'443	6'102	6'025	A02	-
Départs de jour : Aviation d'État nationale	Nb de mvts	30	106	95	76	71	58	A02	-
Départs de jour : Aviation d'État international (hors France)	Nb de mvts	77	145	185	192	184	191	A02	-
Départs de jour : Aviation d'État à destination France	Nb de mvts	17	25	24	47	21	30	A02	-
Départs de nuit : Vols ligne et charters (avec passagers) nationaux	Nb de mvts	0	2	2	2	4	0	A02	-
Départs de nuit : Vols ligne et charters (avec passagers) internationaux (hors France)	Nb de mvts	280	406	1'550	1'601	983	766	A02	-
Départs de nuit : Vols ligne et charters (avec passagers) à destination France	Nb de mvts	1	2	15	33	27	25	A02	-
Départs de nuit : Vols cargo nationaux	Nb de mvts	0	0	0	0	0	0	A02	-
Départs de nuit : Vols cargo internationaux (hors France)	Nb de mvts	21	38	29	38	44	14	A02	-
Départs de nuit : Vols cargo à destination France	Nb de mvts	1	0	9	3	2	1	A02	-
Départs de nuit : Autre trafic nationale	Nb de mvts	28	23	15	24	9	37	A02	-
Départs de nuit : Autre trafic international (hors France)	Nb de mvts	60	72	61	80	55	14	A02	-
Départs de nuit : Autre trafic à destination France	Nb de mvts	15	20	28	35	40	11	A02	-
Départs de nuit : Aviation d'État nationale	Nb de mvts	1	3	2	7	0	4	A02	-
Départs de nuit : Aviation d'État international (hors France)	Nb de mvts	0	3	2	5	2	8	A02	-
Départs de nuit : Aviation d'État à destination France	Nb de mvts	0	0	0	0	1	0	A02	-

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
<b>Montant total du tonnage de fret avionnée</b>	<b>Tonnes</b>	<b>32'904</b>	<b>37'925</b>	<b>46'914</b>	<b>47'857</b>	<b>68'548</b>	<b>68'767</b>	A03	Voir rapport annuel
Atterri vols Tout-Cargo	Tonnes	9'951	10'166	9'954	9'567	9'496	9'820	A03	-
Atterri vols Ligne et Charter (avec passagers)	Tonnes	6'741	9'425	10'052	12'940	27'025	25'306	A03	-
Décollé vols Tout-Cargo	Tonnes	6'332	6'391	6'245	5'668	5'520	5'558	A03	-
Décollé vols Ligne et Charter (avec passagers)	Tonnes	9'830	11'916	20'636	19'682	26'502	28'081	A03	-
<b>Pourcentage des fournisseurs ayant signé la Charte achats responsables</b>									
	%	100	100	100	100	100	100		
<b>Pourcentage ou nombre d'acheteurs ayant reçu une formation sur les achats responsables</b>									
	%	-	-	-	-	-	100		
<b>Part de dépenses auprès de fournisseurs locaux (marchés publics)</b>									
<i>Remarque : Le pourcentage d'adjudicataires suisses sur nos appels d'offres (sont exclus les gré à gré car sont passés individuellement et non gérés au service achats) représente 97,10 % en 2025. Cela représente 99,15 % de nos dépenses d'appels d'offres vers des adjudicataires suisses.</i>									
	%	-	-	-	-	86,89	99,15	204-1	3.4. Relations durables avec les fournisseurs
<b>Part des dépenses auprès des fournisseurs locaux pour services</b>									
	%	-	-	-	-	-	100		3.4. Relations durables avec les fournisseurs
<b>Part des dépenses auprès des fournisseurs locaux pour fournitures</b>									
	%	-	-	-	-	-	80		3.4. Relations durables avec les fournisseurs
<b>Nombre total des actions en justice en cours ou achevées concernant les pratiques éthiques des affaires</b>									
	Nb	0	0	0	0	1	0		
<i>Remarque : hors enquête administrative (1 cas en 2025)</i>									

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Activités évaluées en termes de risque lié à la corruption	texte	-	-	-	-	-	-	205-1	3.1. Pratique éthique des affaires
Communication et formation relatives aux politiques et procédures de lutte contre la corruption	texte	-	-	-	-	-	-	205-2	3.1. Pratique éthique des affaires
Pourcentage de participation à une formation relative aux politiques et procédures de lutte contre la corruption, conflits d'intérêts et les fraudes <i>Remarque : Campagne menée tous les 3 ans environ</i>	%	-	-	-	-	97,84	-	205-2	3.1. Pratique éthique des affaires
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	3.1. Pratique éthique des affaires
Nombre d'incidents enregistrés* sur la plateforme Integrityline en matière de pratique éthique des affaires (hors plaintes pour atteinte à l'intégrité)	Nb	4	2	2	1	1	0	205-3	3.1. Pratique éthique des affaires
Le nombre total de cas avérés pour lesquels des employés ont été renvoyés ou ont fait l'objet de mesures disciplinaires pour corruption.	Nb	0	0	0	0	0	0	205-3	3.1. Pratique éthique des affaires
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	0	0	0	0	0	0	205-3	3.1. Pratique éthique des affaires
Nombre total de condamnation judiciaire pour discrimination au sein de Genève Aéroport <i>Remarque : Condamnation judiciaire pour atteinte à la personnalité et harcèlement en 2025</i>	Nb	-	-	-	-	-	1		3.1. Pratique éthique des affaires
Nombre total de fuites, vols ou pertes identifiés concernant les données des clients et des membres du personnel	Nb	-	-	-	-	0	0	GRI 418-1-b	3.2. Protection et confidentialité des données

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
<b>Numerique responsable</b>									
Label Numérique Responsable <i>Remarque : Niveau 1 pour la Direction Technologies</i>	texte	-	-	-	-	NR1	-		3.7. Numérique durable
Travail forcé ou obligatoire – traite des humains	texte	-	-	-	-	-	-	G4-DMA	3.3. Respect des droits humains
Évaluation des impacts des catégories de produits et de services sur la santé et la sécurité	texte	-	-	-	-	-	-	416-1	3.5. Qualité de service auprès des passagers
Qualité de service	texte	-	-	-	-	-	-	G4-DMA	3.5. Qualité de service auprès des passagers
<b>Émissions de gaz à effet de serre (GES) total</b>	<b>t CO<sub>2</sub>e</b>	<b>107'210</b>	<b>117'276</b>	<b>179'719</b>	<b>191'370</b>	<b>1'515'757</b>	<b>NA (06.26)</b>		
Émissions directes de GES (Champ d'application 1)	t CO <sub>2</sub> e	7'148	7'890	6'657	6'057	5'556	NA (06.26)	305-1	4.1. Gestion de la décarbonation
<b>Dont</b>									
Chauffage, mazout	t CO <sub>2</sub> e	5'225	6'292	4'385	4'499	4'074	NA (06.26)		
Chauffage, gaz	t CO <sub>2</sub> e	744,5	728,9	586,7	657,3	737,5	NA (06.26)		
Carburant véhicules et engins GA	t CO <sub>2</sub> e	521,8	578,8	691,9	715,6	657,9	NA (06.26)		
Groupes de secours	t CO <sub>2</sub> e	44,7	28,5	131,9	94,1	59,1	NA (06.26)		
Émissions indirectes de GES (Champ d'application 2)	t CO <sub>2</sub> e	799	979	824	463	335	NA (06.26)	305-1	4.1. Gestion de la décarbonation
Champ d'application 1+2	t CO <sub>2</sub> e	7 947	8 869	7 481	6 520	5 891	NA (06.26)	305-1	4.1. Gestion de la décarbonation
Émissions indirectes de GES (Champ d'application 3)	t CO <sub>2</sub> e	99'263	108'407	172'268	184'853	1'510'194	NA (06.26)	305-3	4.1. Gestion de la décarbonation
Emissions de gaz à effet de serre (GES) - Total	t CO <sub>2</sub> e	-	-	-	-	1'516'085	NA (06.26)	305-6	
Intensité des GES tous scopes (+ information relative au dénominateur "TU")	kg CO <sub>2</sub> e/TU	17,5	18,0	12,2	11,2	81	NA (06.26)	305-1	4.1. Gestion de la décarbonation
Émissions de GES réduites correspondant au résultat direct d'initiatives de réduction*	kg CO <sub>2</sub> e	1,6	7,9	1,4	2,3	997	336.56	305-1	4.1. Gestion de la décarbonation
Moyenne annuelle Dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> )	µg/m3	16,1	17	24	22	20,6	19,8	G4 A05	4.2. Contrôle et amélioration de la qualité de l'air
Moyenne annuelle dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )	µg/m3	1,6	1,6	2,5	2,4	2,4	2	G4 A05	4.2. Contrôle et amélioration de la qualité de l'air
Moyenne annuelle Particules fines (PM10)	µg/m3	14	12,9	14,4	12,4	11,7	12,5	G4 A05	4.2. Contrôle et amélioration de la qualité de l'air
Moyenne annuelle Particules fines (PM2.5)	µg/m3	9,4	8,6	9,1	8,2	7,3	8,4	G4 A05	4.2. Contrôle et amélioration de la qualité de l'air

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
<b>Production nette d'électricité renouvelable</b> <i>Remarque : Production solaire de la plateforme aéroportuaire</i>	MWh	2'055	2'030	2'329	3'494	3'337	3'527		4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables
<b>Consommation énergétique au sein de l'organisation</b>	texte	-	-	-	-	-	-	302-1	4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables
<b>Consommation thermique GA de sources non renouvelables</b>	MWh	28'816	33'883	23'435	21'739	19'018	12'892	301-1-a	4.3. Réduction de la consommation énergétique et utilisation d'énergies renouvelables
<b>Consommation de carburant GA sources non renouvelables</b>	MWh	1'972	2'188	2'615	2'704	2'616	1'819	302-1 a	
<b>Consommation de carburant totale plateforme aéroportuaire sources non renouvelables</b>	MWh	8'134	8'516	11'852	12'871	11'599	11'396		
<b>Consommation de carburant GA sources renouvelables</b>	MWh	0	0	0	0	0	368	302-1 b	
<b>Consommation de carburant totale plateforme aéroportuaire sources renouvelables</b>	MWh	0	0	0	0	0	368		
<b>Consommation électrique GA</b>	MWh	29'738	31'298	35'921	34'527	36'439	41'772	302-1 c	
<b>Consommation électrique de la plateforme aéroportuaire</b>	MWh	45'663	46'609	53'664	52'962	55'136	59'204		
<b>Consommation énergétique totale GA</b>	MWh	60'526	67'369	61'971	58'970	58'073	56'850	302-1 e	
<b>Consommation énergétique totale plateforme aéroportuaire</b>	MWh	82'613	89'008	88'951	87'572	85'753	83'860		
<b>Consommation énergétique totale plateforme aéroportuaire par Trafic Unit</b>	kWh/TU	13,48	13,66	6,01	5,11	4,58	4,46	302-3	
<b>Réduction de la consommation d'énergie thermique</b>	kWh	0	0	0	0	3 777	1 231	302-4	
<b>Réduction de la consommation d'électricité</b>	kWh	238	1'192,24	120,54	243,05	0	1'048,58	302-4	
<b>Intermodalité</b>	texte	-	-	-	-	-	-	G4-DMA	4.4. Mobilité durable
<b>Part modale durable passagers</b>	%	-	48,5	-	49	-	50	G4-DMA	-
<b>Part modale durable employés</b>	%	-	-	39	-	-	41	G4-DMA	-
<b>Personnels aéroport subventionnés par Genève Aéroport</b>	Nb	1'390	1'231	1'248	1'278	1'277	1'363	G4-DMA	-
<b>Utilisateurs des navettes personnel aéroportuaire</b>	Nb	48'675	40'617	88'613	105'218	151'216	152'302	G4-DMA	-
<b>Électrification des véhicules et des engins sur le tarmac</b>	%	26	26	28	31	37	45	G4-DMA	-

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
<b>Volume total de déchets</b>	<b>t</b>	<b>1'694</b>	<b>1'612</b>	<b>2'751</b>	<b>3'045</b>	<b>3'090</b>	<b>3'624</b>	<b>306-3</b>	4.7. Gestion circulaire des ressources
dont déchets recyclables	t	684	871	1'076	1'271	1'446	NA (03.26)	306-4 c	-
dont déchets spéciaux	t	48	249	144	206	436	NA (03.26)	306-4 b	-
dont déchets incinérables	t	695	669	1'363	1'613	1'720	NA (03.26)	306-5	-
Taux de recyclage <i>*Calcul estimé avec post tri</i>	%	49,1	50,4*	47,3*	42,5	40	NA (03.26)		-
Nombre de déversements significatifs (>2 m carré) Kerosene	Nb	-	-	6	10	10	13	G4-306-3	4.6. Gestion et protection de l'eau
Nombre de déversements significatifs (>2 m carré) avec infiltration dans les canalisations Kerosene	Nb	-	-	1	5	1	2	G4-306-3	-
Nombre de déversements significatifs (>2 m carré) huile	Nb	-	-	2	0	0	2	G4-306-3	-
Nombre de déversements significatifs (>2 m carré) avec infiltration dans les canalisations huile	Nb	-	-	1	0	1	0	G4-306-3	-
Effluents et déchets	texte	-	-	-	-	-	-	G4-DMA	4.7. Gestion circulaire des ressources
Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée	texte	-	-	-	-	-	-	303-1	4.7. Gestion circulaire des ressources
Consommation d'eau	m³	259'751	222'158	213'009	214'098	198'416	185'957	303-5	4.6. Gestion et protection de l'eau
Eau par passager	L/passager	46,4	37,5	15,1	13,0	11,1	10,4		4.6. Gestion et protection de l'eau
Volume produit de dégivrage de type I	m³	220	232	439	360	387	301	G4 A06	4.6. Gestion et protection de l'eau
Volume produit de dégivrage type IV	m³	201	201	525	211	280	123	G4 A06	4.6. Gestion et protection de l'eau
pourcentage matériel dégivrage capturé par rapport au liquide dégagée sans traitement	%	-	-	-	79	80	NA (03.26)	G4-DMA	4.6. Gestion et protection de l'eau
Pourcentage matériel dégivrage dégagée sans traitement	%	-	-	-	21	20	NA (02.26)	G4-A06	4.6. Gestion et protection de l'eau
Qualité de l'eau pluviale	texte	-	-	-	-	-	-	A04	4.6. Gestion et protection de l'eau
Matières utilisées par poids ou volume	texte	-	-	-	-	-	-	301-1	4.7. Gestion circulaire des ressources

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Politiques visant à arrêter et à inverser la perte de biodiversité	texte	-	-	-	-	-	-	101-1	4.8. Préservation de la biodiversité
Gestion des impacts sur la biodiversité	texte	-	-	-	-	-	-	101-2	4.8. Préservation de la biodiversité
Sites qui ont des impacts sur la biodiversité	texte	-	-	-	-	-	-	101-5	4.8. Préservation de la biodiversité
Politiques et procédures visant à concilier la gestion de la faune et la sécurité de l'aviation à l'aéroport	texte	-	-	-	-	-	-	G4-DMA	4.8. Préservation de la biodiversité
Collisions d'oiseaux avérées	Nb	-	-	64	66	73	74	AO9	4.8. Préservation de la biodiversité
Taux de collisions avec des animaux sauvages pour 10'000 mouvements d'aéronefs	Nb oiseaux/10000 avions	3,82	5,04	3,92	3,82	4,08	4,17	AO9	4.8. Préservation de la biodiversité
Surface de la courbe enveloppante VLI DSII	km <sup>2</sup>	8,9	11,8	35,1	32	31,2	NA (06/26)		5.1. Limitation des nuisances liées au bruit
Classe IV	%	67,46	69,88	66,03	58,45	58,73	56,22		5.1. Limitation des nuisances liées au bruit
Classe V	%	22,78	22,25	24,95	32,53	31,85	34		5.1. Limitation des nuisances liées au bruit
Mouvements nocturnes (22h00-05h59)	Nb	3'058	2'089	9'261	9'618	9'879	9'514	G4-AO2	-
Mouvements (22h00-22h59)	Nb	2'406	3'045	6'055	6'228	6'176	6'213	G4-AO2	-
Mouvements (23h00-23h59)	Nb	551	970	2'933	3'108	3'422	2'989	G4-AO2	-
Mouvements (00h00-00h29)	Nb	35	36	239	240	257	255	G4-AO2	-
Mouvements (00h30-05h59)	Nb	66	38	34	42	24	57	G4-AO2	-
Cumul des logements insonorisés CH + FR	Nb	4'056	4'170	4'188	4'214	4'326	4'483		-
Cumul de Logements insonorisés CH	Nb	3'287	3'401	3'419	3'445	3'557	4'714		-
Cumul bâtiments insonorisés CH	Nb	460	491	507	530	578	634		-
Bâtiments insonorisés Suisse*	Nb	-	-	-	-	-	56		-
<i>*Indicateur ajouté pour le reporting 2025</i>									
Cumul coût en millions*	CHF	-	-	-	-	-	61,3		-
<i>*Indicateur ajouté pour le reporting 2025</i>									
Coût en millions*	CHF	-	-	-	-	-	4,8		-
<i>*Indicateur ajouté pour le reporting 2025</i>									

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Nombre et variation en pourcentage des personnes résidant dans les zones affectées par le bruit	Nb	4'433	7'211	25'403	21'163	15'483	NA (06/26)	AOSS G4-A07	5.1. Limitation des nuisances liées au bruit
Plaintes riverains (bruit)	Nb	625	167	78	87	74	47		5.1. Limitation des nuisances liées au bruit
Nombre des plaignants	Nb	31	29	35	27	48	38		5.1. Limitation des nuisances liées au bruit
Activités impliquant la communauté locale, évaluation des impacts et programmes de développement	texte	-	-	-	-	-	-	413-1	5.2. Protection des communautés riveraines
Activités générant des impacts négatifs substantiels, réels ou potentiels sur les communautés locales	texte	-	-	-	-	-	-	413-2	5.2. Protection des communautés riveraines
Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	texte	-	-	-	-	-	-	403-1	5.3. Santé et sécurité au travail
Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables	texte	-	-	-	-	-	-	403-2	5.3. Santé et sécurité au travail
Services de santé au travail	texte	-	-	-	-	-	-	403-3	5.3. Santé et sécurité au travail
Promotion de la santé des travailleurs	texte	-	-	-	-	-	-	403-6	5.3. Santé et sécurité 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	5.3. Santé et sécurité au travail
Accidents du travail	texte	-	-	-	-	-	-	403-9	5.3. Santé et sécurité au travail

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Nombre d'accidents professionnels et non professionnels	Nb	176	173	188	224	210	238	-	
Taux fréquence accidents professionnels et non professionnels	/ 1'000ETP	174	193	228	241	206	234	-	
Accidents professionnels et absences pour cause de maladies professionnelles	Nb	23	20	21	49	40	38	403-9	-
Pourcentage d'accidents professionnels	%	22,1	20	11	22	19	16	-	
Pourcentage d'accidents professionnels aux conséquences graves	%	0	0	0	0	0	0	403-9	-
Taux fréquence d'accidents professionnels	/ 1'000ETP	22,1	20	22	50	39	37	-	
Accidents non professionnels	Nb	153	153	167	175	170	203	-	
Pourcentage d'accidents non professionnels	%	147	153,3	89	78	81	84	-	
Taux d'accidents non professionnels	/ 1'000ETP	144	153,3	172	178	167	197	-	
Taux d'absence total	%	5,52	4,41	7,49	7,4	6,8	6,2	-	
Taux d'absence pour cause de maladie	%	4,56	3,6	6,29	6,18	5,2	4,9	-	
Taux d'absence pour cause d'accident	%	0,96	0,81	1,2	1,22	1,7	1,3	-	
Nombre de décès accidentels	Nb	0	0	0	0	0	0	403-9	-
Maladies professionnelles	texte	-	-	-	-	-	-	403-10	5.3. Santé et sécurité au travail
Programmes de surveillance de l'exposition directe des employés à des niveaux excessifs de bruit d'avion sur le lieu de travail.	texte	-	-	-	-	-	-	G4-DMA	5.3. Santé et 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.	texte	-	-	-	-	-	-	G4-DMA	5.3. Santé et sécurité au travail

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
<b>Nombre total des membres du personnel</b>	<b>Nb</b>	<b>1'105</b>	<b>1'059</b>	<b>1'032</b>	<b>1'050</b>	<b>1'079</b>	<b>1'088</b>	<b>401-1-b</b>	
Milliers d'heures travaillées - Ensemble des membres du personnel	Nb	1'224	1'081	1'409	1'518	1'554	1'593		5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités
Nombre de femmes	Nb	331	313	299	303	310	308	-	
Nombre d'hommes	Nb	774	746	733	747	769	780	-	
Pourcentage de femmes	%	30	29,6	29	28,9	28,7	28,3	405-1-b	-
Pourcentage d'hommes	%	70	70,4	71	71,1	71,3	71,7	405-1-b	-
par âge: moins de 30 ans	Nb	70	55	58	69	88	86	-	
par âge: de 30 à 50 ans	Nb	697	657	630	627	659	657	-	
par âge: plus de 50 ans	Nb	338	347	344	354	332	345	-	
<b>Flux du personnel</b>									
Taux de rotation	%	9,28	4,44	8,51	5,38	6,01	6,09	-	
par genre: hommes	%	9,77	4,21	7,84	4,73	5,80	4,39	405-1-b	-
par genre: femmes	%	8,13	4,97	10,13	6,98	6,53	10,36	405-1-b	-
par age: moins de 30 ans	%	17,24	11,20	12,39	6,30	14,01	18,39	405-1-b	-
par age: de 30 à 50 ans	%	7,73	3,84	5,44	4,77	4,35	2,89	405-1-b	-
par age: plus de 50 ans	%	10,45	4,38	13,60	6,30	7,29	9,16	405-1-b	-
<b>Engagements</b>	<b>Nb</b>	<b>50</b>	<b>16</b>	<b>54</b>	<b>82</b>	<b>96</b>	<b>76</b>		-
Engagements hommes	Nb	34	11	40	55	67	49	G4-LA1	-
Taux d'engagements hommes	%	68	69	74	67	70	64	401-1	-
Engagements femmes	Nb	16	5	14	27	29	27		-
Taux d'engagements femmes	%	32	31	26	33	30	36	401-1	-
<b>Total engagements CDI</b>	<b>Nb</b>	<b>51</b>	<b>20</b>	<b>41</b>	<b>61</b>	<b>61</b>	<b>60</b>		-
Engagements CDI	Nb	32	8	33	51	53	38		-
Mutations CDD-CDI	Nb	19	12	8	10	8	22		-
Promotion	Nb	33	38	60	45	72	50		-
Nombre de recrutements par mobilité interne	Nb	0	0	0	0	40	35		-
Etat Major	Nb	41	39	40	42	42	17		-
Ressources humaines	Nb	18	17	17	18	17	19		-
<b>Finances et services</b>									
Variation suite à l'intégration du service Achat et planification stratégique dans Finances.	Nb	24	21	21	22	23	40		-

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Technologies	Nb	61	63	58	62	63	68	-	
Infrastructures	Nb	186	176	178	181	193	191	-	
Communication	Nb	12	9	9	12	11	10	-	
Environnement et développement durable	Nb	15	11	12	14	14	14	-	
Opérations	Nb	717	693	667	668	683	694	-	
Commercial & développement	Nb	31	30	30	31	33	35	-	
<b>Part des femmes dans l'encadrement</b>	%	<b>20,0</b>	<b>18,9</b>	<b>19,7</b>	<b>20,4</b>	<b>21,4</b>	<b>23,9</b>	-	
Effectifs Direction	Nb	7	7	7	7	7	7	-	
Femmes Direction	Nb	2	2	2	3	3	3	-	
Hommes Direction	Nb	5	5	5	4	4	4	-	
Effectifs cadres*	Nb	140	132	137	142	154	155	-	
Femmes cadres	Nb	28	25	27	29	33	37	-	
Hommes cadres	Nb	112	107	110	113	121	118	-	
Pourcentage de femmes membres du Conseil d'administration	%	15	15	13,6	13,6	40,9	40,9	-	
Contrat durée indéterminée (CDI)	Nb	1'065	1'041	1'008	1'009	1'013	1'025	GRI 2-7	-
Contrat durée déterminée (CDD)	Nb	32	14	18	31	53	56	GRI 2-7	-
Apprentis	Nb	8	4	4	7	12	6	-	
Auxiliaires	Nb	0	0	0	0	0	0	-	
Stagiaires	Nb	0	0	2	3	1	1	-	
<b>Départs</b>									
Nombre de départs	Nb	104	48	89	56	64	66	-	
Retraite	Nb	2	2	11	7	7	8	-	
Retraite anticipée	Nb	16	7	22	13	10	15	-	
Décès	Nb	0	1	0	0	0	0	-	
Démissions	Nb	34	20	21	18	21	16	-	
Licenciement	Nb	22	9	30	14	19	14	-	
Invalidité	Nb	4	0	0	0	0	0	-	
Fin de contrat	Nb	26	9	5	4	7	13	-	
<b>Selon le genre</b>									
Femmes	Nb	27	16	31	21	20	32	-	
Hommes	Nb	77	32	58	35	44	34	-	
<b>Par tranche d'âge</b>									
Moins de 30 ans	Nb	15	7	7	4	11	16	-	
de 30 à 50 ans	Nb	54	26	35	30	28	19	-	
Plus de 50 ans	Nb	35	15	47	22	25	31	-	

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Recrutement de nouveaux employés et rotation du personnel	texte	-	-	-	-	-	-	401-1	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités
Avantages accordés aux salariés à temps plein et non aux employés temporaires ou à temps partiel	texte	-	-	-	-	-	-	401-2	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités
Congé parental	texte	-	-	-	-	-	-	401-3	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités
Nombre total d'employés femmes ayant eu droit à un congé parental	Nb	53	35	60	75	71	71		5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités
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 homme ayant eu droit à un congé parental	Nb	78	55	110	139	147	158		-
Nombre de bénéficiaires d'un congé paternité au cours de l'année	Nb	-	-	-	-	-	26		-
<b>Le taux de reprise du travail et de rétention des employés ayant pris un congé parental</b>	%	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		-
% de salariés couverts par un accord de travail à distance	%	-	-	-	32,4	31	32,2		-
% de salariés qui ont la possibilité du travail à distance	%	-	-	-	40,8	40,3	41,1		-
% de salariés impliqués dans le travail à distance parmi ceux qui en ont la possibilité	%	-	-	-	79,4	77,0	78,3		-
<b>Travail à temps partiel</b>									
Nombre de salariés qui choisissent de travailler à temps partiel	Nb	252	242	240	241	250	257		-
Nombre de femmes qui choisissent de travailler à temps partiel	Nb	184	178	168	160	162	161		-
% de salariés qui choisissent de travailler à temps partiel	%	22,8	22,9	23,3	23	23,2	23,6		-
% de femmes qui choisissent de travailler à temps partiel	%	55,6	56,9	56,2	52,8	52,3	52,3		-

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Ajouts sectoriels	texte	-	-	-	-	-	-	G4-DMA	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités
Santé et sécurité au travail	texte	-	-	-	-	-	-	G4-DMA	5.3. Santé et sécurité au travail
Reuves de performance et d'évolution de carrière	texte	-	-	-	-	-	-	404-3	5.4. Politique en matière de Ressources humaines 5.6. Diversité et équité dans les opportunités
Pourcentage d'employés bénéficiant de revues de performance et d'évolution de carrière	%	-	-	-	87,81	83,63	85,39	404-3	-
Nombre total d'employés ayant bénéficié d'une revue de performance et d'évolution de carrière	Nb	-	-	-	922	924	985	404-3	-
Pourcentage de cadres ayant bénéficié d'une revue de performance et d'évolution de carrière	%	-	-	-	100	90,26	87,74	404-3	-
Pourcentage de non-cadres ayant bénéficié d'une revue de performance et d'évolution de carrière*	%	-	-	-	87,81	84,86	84,99	404-3	-
Nombre de personnes qui suivent les ateliers à la préparation à la retraite	Nb	-	-	-	-	13	12	-	-
Nombre de personnes bénéficiant de bilans de compétences	Nb	-	-	-	-	5	8	-	-
Diversité des organes de gouvernance et des employés	texte	-	-	-	-	-	-	405-1	5.4. Politique en matière de Ressources humaines
Salaire de base et de la rémunération des femmes et des hommes	texte	-	-	-	-	-	-	405-2	5.4. Politique en matière de Ressources humaines
Egalité salariale - écart de salaire	Nb	-	0,09	-	-	-	-	-	-
<b>Pourcentage de femmes</b>									
Pourcentage de femmes sur le total du personnel	%	30	29,6	29	28,9	28,7	28,3	-	-
Nombre de femmes avec un CDI	Nb	318	307	294	290	289	288	GRI 2-7	-
Pourcentage de femmes avec un CDI	%	96,1	98,1	98,3	95,7	93,2	93,5	405-1-b	-
Pourcentage de femmes en tant que cadres	%	9,4	8,9	10,0	10,9	21	24	405-1-a	-
Pourcentage de femmes, membres de la Direction générale élargie	%	40	40	50	60	60	50	405-1-a	-

Catégorie et indicateur	Unité	2020	2021	2022	2023	2024	2025	GRI	Section du rapport
Pourcentage de moins de 30 ans avec un CDI	%	-	-	-	-	4,54	4,78	GRI 2-7	-
Pourcentage de 30 à 50 ans avec un CDI	%	-	-	-	-	63,18	62,05	GRI 2-7	-
Pourcentage de plus de 50 ans avec un CDI	%	-	-	-	-	32,28	33,17	GRI 2-7	-
Nouvelles embauches	Nb	50	16	54	82	96	76		-
Nombre de femmes total nouvellement embauchées	Nb	16	5	14	27	29	27		-
Nombre de femmes cadres nouvellement embauchées	Nb	6	1	3	4	0	2		-
Nouvelles femmes embauchées	%	32	31,3	25,9	32,9	30,2	35,5		-
Embauches de femmes cadres	%	12	6	6	5	0	2		-
<b>Femmes</b>									
Moins de 30 ans	Nb	20	12	6	9	19	17		-
de 30 à 50 ans	Nb	208	194	192	188	193	187		-
Plus de 50 ans	Nb	103	107	101	106	98	104		-
<b>Hommes</b>									
Moins de 30 ans	Nb	50	43	52	60	69	69		-
de 30 à 50 ans	Nb	489	463	438	439	466	470		-
Plus de 50 ans	Nb	235	240	243	248	234	241		-
Opérations et fournisseurs pour lesquels le droit de liberté syndicale et de négociation collective peut être en péril	texte	-	-	-	-	-	-	407-1	5.4. Politique en matière de Ressources humaines

**7. Rapport d'assurance  
limitée indépendant sur  
certains indicateurs ESG  
du rapport de durabilité  
de l'exercice clos le  
31/12/2025**

**Aéroport International de Genève,  
Le Grand-Saconnex**

---

**Rapport d'assurance limitée indépendant**  
sur certains indicateurs ESG sélectionnés  
pour 2024 et 2025 concernant l'environnement et  
pour 2025 concernant le social et la  
gouvernance

---

## Rapport d'assurance limitée indépendant sur certains indicateurs ESG du rapport de durabilité de l'Aéroport International de Genève, Le Grand-Saconnex

Nous avons été mandatés par le Conseil d'administration de l'Aéroport International de Genève ("AIG") 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 2024 et 2025 concernant l'environnement et pour l'année 2025 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 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 selon la norme ISAE 3000 (Revisée) - 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 examinions 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 effectuions 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.

### 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'Éthique 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 au Conseil d'administration de l'Aéroport International de Genève 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.
- Les entretiens avec les responsables métiers 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 examinées 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.

Pour structurer ce processus, 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 2024 et 2025, ainsi que les indicateurs sociaux et de gouvernance de 2025), 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.

Genève, le 5 mars 2026

### Forvis Mazars SA



Franck Paucod  
Expert-réviseur agréé  
(Réviseur responsable)



Clément Caussat  
Expert-réviseur agréé

### Annexe

- Liste des indicateurs du rapport de durabilité d'AIG couverts par la mission d'assurance

## Annexe : Liste des indicateurs du rapport de durabilité d'AIG couvert par la mission d'assurance

Environnement - Emissions de CO2	Année	
<b>Emissions directes de GES (Scope 1)</b>		
Boilers, light oil	2024	
Heating, gas	2024	
Diesel use for vehicles		
<b>Emissions indirectes de GES liés à l'énergie (Scope 2)</b>		
Purchased electricity for GA, SIG - national Grid emission value	2024	
<b>Autres émissions indirectes de GES liés au secteur de l'aviation (Scope 3)</b>		
Diesel use for non GVA airside vehicles	2024	
Landside access by vehicles, including parking	2024	
APU	2024	
Aircraft emission on route	2024	
Environnement - Autres données	Année	
Classe IV	2025	
Classe V	2025	
Plaintes riverains (bruit)	2025	
Consommation de carburant totale plateforme aéroportuaire sources non renouvelables	2025	
Environnement - Autres données GRI	Année	Indicateur GRI associé
Mouvements nocturnes (22h00-22h59)	2025	G4-A02
Mouvements nocturnes (23h00-23h59)	2025	G4-A02
Volume produit de dégivrage de type I	2025	AOSS G4 AO6
Personnels aéroport subventionnés par Genève Aéroport	2025	AOSS G4-DMA
Electrification des véhicules et des engins sur le tarmac	2025	AOSS G4-DMA
RH - Autres données	Année	
Total engagements CDI	2025	
Licencement	2025	
Pourcentage de salariés couverts par un accord de travail à distance	2025	
Salaire moyen	2025	
Nombre total de condamnation judiciaire pour discrimination au sein de Genève Aéroport	2025	
Nombre de bénéficiaire d'un congé paternité au cours de l'année	2025	
Nombre moyen d'heures de formations managériales par an par manager	2025	
RH - Données GRI	Année	Indicateur GRI associé
Nombre total des membres du personnel	2025	GRI 401-1-b
Pourcentage de femmes, membres de la Direction générale	2025	GRI 405-1-a
Nombre total d'employées ayant bénéficié d'une revue de performance et d'évolution de carrière	2025	GRI 404-3
Nombre d'accidents professionnels et non professionnels	2025	GRI 403-9
Economie - Autres données	Année	
Résultat net	2025	
Contribution publique (Etat de Genève)	2025	
Economie - Données GRI	Année	Indicateur GRI associé
Chiffre d'affaires	2025	GRI 201-1
Passagers (trafic global)	2025	G4-A01
Total mouvements trafic global	2025	G4-A01
Total fret aérien et poste	2025	G4-A01
Investissements importants dans les infrastructures et des services soutenus	2025	AOSS G4-EC7
Passagers arrivée nationaux	2025	AOSS AO1
Passagers arrivée internationaux (hors France)	2025	AOSS AO1
Passagers arrivée France	2025	AOSS AO1
Passagers départ nationaux	2025	AOSS AO1
Passagers départ internationaux (hors France)	2025	AOSS AO1
Passagers départ France	2025	AOSS AO1

## 8. 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 de Genève
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-Zéro 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)

# Conseil d'administration: rapport d'activité 2025



## Introduction

Cette année 2025 a, pour le Conseil d'administration (CA), été marquée par un partage constructif avec la Direction générale (DG) de Genève Aéroport (GA), en particulier avec le Directeur général, au sujet des pistes de réflexion visant notamment à améliorer l'accueil et le confort des passagers, ainsi qu'à diminuer les nuisances de l'aéroport.

Elle a également connu un nouveau changement de Directeur général, Monsieur Gilles Rufenacht ayant décidé de réorienter sa carrière après 15 mois passés au sein de l'aéroport.

Un nouveau Directeur général en la personne de Monsieur Jean-François de Saussure a été élu par le CA le 29 septembre 2025, à l'issue d'un processus mené tambour battant – mais minutieusement – durant l'été.

Les premiers mois de collaboration avec notre nouveau Directeur général ont montré de part et d'autre une volonté de collaboration active et de transparence, dans l'intérêt bien compris de GA.

Bien qu'issus d'horizons professionnels et politiques variés, les membres du CA ont manifesté tout au long de l'année la volonté d'assumer leur charge avec sérieux et enthousiasme, qualités qui se sont reflétées dans l'atmosphère particulièrement agréable des travaux du CA. Que chaque administrateur-trice soit remercié-e pour la pierre qu'il-elle a apportée à l'édifice tout au long de l'année.

## Quelques chiffres relatifs à l'année 2025

En 2025, il y a eu 9 séances du CA, 16 du Conseil de direction (CdD, à savoir le bureau du CA), 9 de la Commission audit et finances (CAF), 5 de la Commission administration et Ressources humaines (CARH), 6 de la Commission infrastructures (CI) et 6 de la Commission développement et aéroportuaire (CDA).

Au cours de ces séances, le CA a pris une trentaine de décisions et le CdD une dizaine relatives aux aspects RH de sa compétence, étant précisé que les commissions n'ont pas de pouvoir décisionnel. Ces 51 séances représentent 144 heures de réunions.

Le coût total des jetons de présence (séances et réunions hors séances du CA, du CdD et des commissions) est de 429'000 CHF (montant brut), auquel s'ajoutent les coûts du support administratif (assistante de la Présidence et secrétaire du CA) et les frais divers liés aux administrateurs (formations, conférences, repas durant ou hors séances, plateforme informatique, etc.), ce qui représente un montant total de 800'000 CHF, soit moins de 0,15% du chiffre d'affaires de GA en 2025, qui s'élève à quelque 535 millions de CHF.

## Activités

Le CA a consacré près de la moitié de son temps à étudier et valider des sujets stratégiques pour l'aéroport, un tiers

à exercer ses activités de surveillance et le solde à son organisation interne.

L'activité du CA, durant ses 9 séances représentant 38 heures, s'est répartie ainsi :

- 43% du temps consacré à des éléments de stratégie ;
- 37% du temps consacré à des tâches de surveillance ;
- 20% du temps consacré à l'organisation interne et à la gouvernance.

## Principaux travaux du Conseil d'administration

### Stratégie

#### ■ Changement de Directeur général

Le 29 septembre 2025, le CA a choisi le futur Directeur général de GA, à la suite d'un processus de recrutement mené par le CdD dès juin 2025, accompagné par un cabinet de recrutement. Au terme de diverses sélections successives, réalisées d'abord par ce dernier puis par le CdD, celui-ci a retenu deux excellents candidats qu'il a présentés au CA, lequel a choisi Monsieur Jean-François de Saussure, entré en fonction le 1<sup>er</sup> novembre 2025.

#### ■ Réductions des nuisances sonores

Les diverses mesures visant à réduire les nuisances sonores liées à l'activité de l'aéroport ont fait l'objet d'un suivi continu de la part du CA en 2025. Ce dernier accueille avec enthousiasme l'évolution positive entre 2024 et 2025, à savoir la diminution du nombre de mouvements malgré l'augmentation du nombre de passagers, l'augmentation de la part d'avions de dernière génération utilisés par les compagnies aériennes grâce à des mesures financières incitatives mises en place par GA, la diminution des décollages après 22h grâce à l'instauration des quotas bruit (en phase test en 2024 et officiellement dès janvier 2025) et la diminution des mouvements entre 22h et 6h. Le CA se réjouit que les décisions prises et les mesures instaurées par GA ont un impact significatif sur la réduction des nuisances subies par les riverains de la plateforme.

#### ■ Un projet de convention collective de travail pour Genève Aéroport

Conformément aux exigences de l'article 40 de la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG), aux termes duquel le personnel travaillant pour GA doit être au bénéfice d'une Convention collective de travail (CCT), la DG a entamé les négociations avec les partenaires sociaux.

Tout au long de l'année 2025, la CARH a suivi avec attention l'avancement des négociations entre la DG et les partenaires sociaux, lesquelles ont débuté en janvier 2025. Les premières séances ont porté sur la représentation des employés de GA et les suivantes, dès août 2025, sur son contenu. Le CA se prononcera sur le texte de la CCT courant 2026. Par cette démarche, GA sera la première institution de droit public dont les relations de travail seront régies par une CCT.

## Surveillance

### ■ Rapport d'activité consolidé de Genève Aéroport

Le 16 septembre 2025, le CA a approuvé la fusion du rapport de durabilité, du rapport annuel, du rapport financier et du rapport sur l'état d'avancement de la stratégie de GA en un unique rapport consolidé. Le CA salue cette proposition de la DG, qui mettra désormais à disposition du public, dans un seul rapport, toutes les informations essentielles concernant GA.

### ■ BLC – mise en service et fin du chantier

Le projet BLC (*Baggage Logistics Center*, centre logistique de tri-bagages) a fait l'objet d'un suivi à chaque séance du CA en 2025, à l'instar des années précédentes.

Après avoir rencontré de nombreuses difficultés et retards, le CA se réjouit de constater que ce projet important pour la plateforme arrive enfin à bout touchant. L'ensemble des guichets d'enregistrement du terminal principal est connecté au BLC et toutes ses lignes sont opérationnelles depuis le 1er octobre 2025; désormais, tous les bagages sont traités par des machines EDS (*Explosive Detection System*; système de détection des explosifs) de standard 3. La fin des travaux, en particulier ceux relatifs aux bâtiments, est prévue pour le 2<sup>e</sup> trimestre 2026.

Cette installation BLC permet de traiter les bagages de manière plus rapide et efficace, tout en garantissant un niveau de contrôle encore plus exigeant que par le passé; il permet d'améliorer la qualité de l'accueil des passagers.

### ■ L'expérience passager au cœur des préoccupations de GA

Le CA est heureux de constater que l'expérience passager figure désormais au cœur des préoccupations de GA. Le Directeur général, arrivé à l'automne 2024, en avait fait une priorité en l'érigeant en objectif d'entreprise pour l'année 2025; M. de Saussure et ses équipes poursuivent ce but. Le CA est particulièrement fier que la DG ait accueilli favorablement sa demande de doter le Satellite 10 d'ascenseurs, dans le cadre des travaux de rénovation et d'extension de ce dernier; un crédit complémentaire à cet effet a été validé par le CA lors de sa séance du 28 octobre 2025. Ce projet est un pas supplémentaire vers un aéroport plus qualitatif, souhaité tant par le CA que par la DG.

Toujours dans ce même souci d'amélioration du service aux passagers, le CA suit avec intérêt l'évolution de la note ASQ (*Airport Service Quality*, enquête permettant une analyse de la satisfaction des passagers lors de leurs déplacements dans l'aéroport), laquelle s'est améliorée entre 2024 et 2025, prouvant ainsi que les travaux entrepris par GA en matière de confort des passagers (rénovation de tous les sanitaires, réduction des temps d'attente aux contrôles sûreté, etc.) portent leurs fruits.

### ■ Amélioration de la fluidité des passages aux douanes

En 2025, le CA a initié, avec la DG, des démarches visant à améliorer la fluidité au niveau des contrôles passeports. Un passage aux douanes plus rapide, diminuant par là même

les temps d'attente, a été possible grâce à l'installation de bornes automatiques supplémentaires et à leur accès non seulement aux résidents suisses, mais désormais également aux ressortissants de certains pays domiciliés en Suisse.

Le CA, via la CDA, continuera à suivre attentivement l'atteinte de cet objectif. En effet, le travail doit se poursuivre dans ce sens, en concertation avec la Confédération, notamment en vue d'améliorer encore la planification des ressources de l'OFDF (Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières), en particulier pour faire face à certains pics de passagers provenant de pays hors zone Schengen.

### ■ SSLIA – GSIS

Deux ans après son entrée en vigueur, la DG a présenté au CA un bilan de la mise en œuvre de la Convention de coopération en matière d'accidents d'aéronefs ou d'incidents d'aéronefs sur le site aéroportuaire et dans leur voisinage immédiat, ainsi qu'en cas de sinistre sur le site aéroportuaire, du 4 mai 2023, liant le Groupement service d'incendie et de secours de la Ville de Genève (GSIS) à GA, laquelle vise à clarifier les rôles et responsabilités du GSIS et du Département de sauvetage et de lutte contre les incendies aéroportuaires (SSLIA).

Il s'avère que leur collaboration est très bonne : bonne maîtrise de la répartition entre le GSIS et le SSLIA de l'ambulance dédiée pour les besoins particuliers des sapeurs-pompiers et de la police, remise conjointe des diplômés GSIS et SSLIA en automne 2025, etc. Des efforts demeurent toutefois nécessaires en matière de communication entre les corps.

En 2025, le CA a voté le crédit d'étude pour la réalisation de la nouvelle caserne du SSLIA (laquelle regroupera également d'autres fonctions de GA), après s'être assuré que son programme et son coût étaient comparables à ceux de casernes aéroportuaires similaires.

## Organisation interne / gouvernance

### ■ Autoévaluation du CA

Afin de poursuivre l'amélioration de sa gouvernance, le CA a réalisé une nouvelle autoévaluation en septembre 2025, s'étant déjà prêté à cet exercice en 2020 et 2023. Un sondage de 48 questions a été adressé aux administrateurs, dont le CdD a analysé les réponses, puis présentera début 2026 au CA des pistes d'amélioration. Le bilan de cette nouvelle autoévaluation est globalement très satisfaisant.

Nouveauté cette année, le CA a adressé aux membres de la DG un sondage de 10 questions, permettant d'identifier les éléments qui, selon la DG, devraient être améliorés dans la relation entre ces deux organes.

### ■ Atelier de sensibilisation à la durabilité

En novembre 2025, le CA a suivi un atelier de sensibilisation à la durabilité, lequel lui a permis de se familiariser avec le contexte, les enjeux stratégiques et le cadre

règlementaire dense en matière de durabilité, ainsi que de clarifier ses responsabilités dans ce domaine. Les membres du CA ont échangé sur le sujet puis formulé des actions concrètes: instaurer un dialogue renforcé avec l'État et la Confédération pour un cadre commun, repenser la gouvernance de la durabilité en renforçant une

approche transversale par les différentes commissions du CA, intégrer la nature et les risques climatiques dans la stratégie, et évaluer précisément les impacts financiers de ces choix. Le CA poursuivra ses réflexions sur cette vaste matière.

## Composition du Conseil d'administration en 2025

- 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 Godard Charillon, membre de la CDA
- M. Willy Cretegny, membre de la CI
- Mme Marie de Fréminville, membre de la CDA
- M. Lulzim Jahiu, 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
- Mme Mylène Schopfer Sandoz, membre de la CAF (dès le 05.11.2025)
- M. Philippe Schwarm, membre de la CI
- Mme Rebecca Stevens Alder, membre de la CI
- M. Bernard Taschini, membre de la CAF (jusqu'au 04.11.2025)
- M. Laurent Tremblet, membre de la CDA
- Mme Virginie van Doorn, membre de la CAF
- M. Nicolas Vuille, membre de la CARH

*CdD : Conseil de direction*

*CDA : Commission Développement et Aéroportuaire*

*CI : Commission Infrastructures*

*CARH : Commission Administration et Ressources humaines*

*CAF : Commission Audit et Finances*





**Conception, rédaction et graphisme:** @GenèveAéroport, Service communication, Altitude 436, Thomas Sanches

**Crédits photos:** @GenèveAéroport, @architectes.ch / AdrienBarakat, @MagaliGirardin

**Couverture:** @GenèveAéroport

**Impression:** Prestige Graphique

**Papier:** Offset Balance Pure 100% recyclé



Nos. 01-20-188707 - [www.myclimate.org](https://www.myclimate.org)  
© myclimate - The Climate Protection Partnership



imprimé en  
suisse

[f](#) [t](#) [in](#) [v](#) [@](#) #GeneveAeroport

**Aéroport International de Genève**

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

## Etat d'avancement de la convention d'objectifs pour la période 2024-2029

### A. Introduction

La loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 (LAIG), prévoit que dans le cadre de sa mission définie à l'article 2, le Conseil d'Etat fixe les objectifs principaux de l'établissement par le biais d'une convention d'objectifs renouvelable tous les 5 ans, dans le respect du droit supérieur (cf. article 5 LAIG).

Le 1<sup>er</sup> juillet 2024, la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat, et l'AIG, ont conclu une convention d'objectifs pour la période 2024 à 2029 (cf. annexe 2.1).

Le 2 septembre 2024, deux associations et un propriétaire riverain de l'aéroport ont formé recours contre cette convention auprès de la Chambre administrative de la Cour de justice (CACJ). Par arrêt du 10 juin 2025<sup>1</sup>, le recours a été déclaré irrecevable par la CACJ, au motif que la convention d'objectifs est un contrat de droit administratif qui ne peut être assimilée à une décision du Conseil d'Etat et qui, en conséquence, ne peut être attaqué devant les tribunaux. Cet arrêt n'a pas fait l'objet d'un recours au Tribunal fédéral (TF).

En raison de la procédure de recours et de l'effet suspensif qui y était attaché, certaines actions et projets liés à la mise en œuvre de cette convention d'objectifs ont été retardés. Un exposé détaillé des actions de l'AIG sera présenté dans le cadre du rapport annuel du Conseil d'Etat portant sur l'année 2026.

### B. Travaux menés par l'AIG en 2025

Malgré la procédure de recours susmentionnée, l'AIG a poursuivi la réalisation de ses objectifs notamment dans les domaines de la lutte contre le bruit, la qualité de l'air et la protection du climat, l'adaptation de son infrastructure aéroportuaire, l'amélioration du niveau de satisfaction des passagers et des compagnies aériennes et la mobilité.

Par ailleurs, l'AIG a procédé aux :

- Création d'un processus permettant de piloter la mise en œuvre de chaque objectif de la convention et fixation des délais nécessaires à leur réalisation.
- Mise en place d'indicateurs propres à assurer le suivi de la mise en œuvre de la convention d'objectifs.

Les premiers résultats seront disponibles dans le courant de l'année 2026.

En particulier, l'article 22 de la convention d'objectifs prévoit que l'AIG transmet chaque année au Conseil d'Etat :

- Les indicateurs de performance opérationnelle concernant la qualité d'accueil des passagers et la relation client, ainsi que les temps de traitement dans les processus opérationnels.
- Les indicateurs d'efficacité financière permettant de mesurer sa capacité à atteindre ses objectifs par rapport à ses ressources financières.

Ces indicateurs doivent être fixés d'entente entre le Conseil d'Etat et l'AIG. Leur identification est en cours et devrait s'achever dans le courant du premier semestre 2026.

Par ailleurs, l'article 8 de la convention d'objectifs invite l'AIG à maintenir sa stratégie de développement durable afin de poursuivre la transition écologique de la plateforme. Dans ce cadre, l'AIG et le département du territoire (DT), soit pour lui la direction de la durabilité et du climat (DDC), ont fixé les objectifs et cibles à atteindre à l'horizon 2029 en matière de durabilité (cf. annexe 2.2).

---

<sup>1</sup> ATA/636/2025

Ces objectifs portent sur les conditions de travail, le développement de compétences, l'environnement et l'énergie, la loyauté des pratiques et les achats responsables, la consommation de produits locaux, ainsi que la création d'emplois (engagement d'apprentis et mesures de réinsertion). Il est relevé par ailleurs que l'AIG participe aux différents groupes de travail de la « Plateforme développement durable et entités publiques autonomes » (la Cheffe du service environnement et développement durable de l'AIG, faisant partie de son comité).

Parallèlement, plusieurs études sont en cours de réalisation, notamment :

- Une étude d'impact d'un barème différent des redevances aéronautiques pour le rendre plus dissuasif pour les atterrissages et les décollages pendant les périodes sensibles pour la population riveraine entre 22 heures et 7 heures (cf. article 6, alinéa 6, de la convention).
- Une étude relative à l'impact économique des activités de l'AIG, dont les résultats devront lui permettre d'adapter son infrastructure à l'évolution de l'aéronautique, en garantissant la sécurité et en respectant les objectifs des politiques publiques connexes cantonales et fédérales, notamment la protection de l'environnement et du climat, de la santé et de l'emploi ainsi que l'aménagement du territoire.

A cet égard, il est rappelé ici que :

- Selon les articles 5, alinéa 2, et 5A, alinéas 1 et 2 LAIG, l'AIG doit fournir les données relatives à la desserte aérienne, permettant une classification des vols pour chaque tranche horaire pertinente incluant notamment les destinations finales, les horaires, les compagnies aériennes, les types et classes d'avions utilisés.

- L'article 10 de la convention d'objectifs précise que :

<sup>1</sup> *L'AIG œuvre au maintien et au développement d'une desserte aérienne qui réponde aux besoins du pays et de la région.*

<sup>2</sup> *La priorité revient au trafic de ligne. L'AIG accueille d'autres types de trafic dans la limite de ses capacités, en privilégiant les vols opérés aux instruments (IFR).*

<sup>3</sup> *Conformément à la fonction qui lui est assignée par la Confédération et à la volonté du Conseil d'Etat, l'AIG entreprend les actions nécessaires pour maintenir la desserte européenne et promouvoir de nouvelles liaisons directes avec les destinations intercontinentales qui profitent au pays et à la région. Dans cette perspective, 3 vols long-courriers au maximum peuvent être planifié après 22 heures, avec des avions aux meilleures performances acoustiques.*

<sup>4</sup> *L'AIG fournit les données requises par l'article 5A alinéa 1 LAIG.*

<sup>5</sup> *L'AIG et le canton travaillent ensemble sur les modalités de mise en forme des dites données pour permettre une analyse de la desserte aérienne au sens de l'article 5A, alinéa 2 LAIG.*

L'étude économique est attendue pour la fin du mois de juin 2026.

Sur la base des résultats de cette étude, les travaux requis par l'article 10 de la convention d'objectifs mettant en œuvre les articles 5, alinéa 2, et 5A, alinéas 1 et 2 LAIG, pourront être initiés.

\*\*\*\*\*

Annexes :

- 2.1) Convention d'objectifs conclue entre la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat, et l'Aéroport international de Genève pour la période 2024-2029
- 2.2) Tableau des objectifs et cibles de développement durable 2029 établi par l'AIG en collaboration avec la direction de la durabilité et du climat (DDC), du 20 juin 2025

## **Convention d'objectifs**

**période 2024-2029**

**entre**

**La République et canton de Genève**, soit pour elle le Conseil d'Etat, représenté par Madame Nathalie Fontanet, Conseillère d'Etat chargée du département des finances, des ressources humaines et des affaires extérieures,

**et**

**L'Aéroport international de Genève (AIG)**, représenté par Monsieur Christian Lüscher, Président du conseil d'administration, et Monsieur André Schneider, Directeur général.

## PREAMBULE<sup>1</sup>

A l'instar des autres grandes régies autonomes du canton de Genève et en application de l'article 7 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 (LOIDP), les objectifs stratégiques de l'AIG fixés dans la présente convention tiennent compte des dispositions qui découlent de l'acquis communautaire, des lois fédérales et cantonales qui le régissent ainsi que des plans directeurs ou autres instruments de planification.

La présente convention a ainsi pour but de fixer les attentes du Conseil d'Etat en lien avec la mise en œuvre de sa politique relative à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire, pour la période 2024-2029.

Cette convention doit également permettre à l'AIG d'adapter son infrastructure à l'évolution du transport aérien, tout en garantissant la sécurité, en améliorant l'accueil des usagers et en respectant les objectifs des politiques publiques connexes, telles que la protection de l'environnement et du climat, de la santé et de l'emploi ainsi que l'aménagement du territoire.

Elle définit en outre toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien telles que le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre et précise les indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et l'atteinte des objectifs.

Enfin, cette convention s'inscrit dans les mission, vision, valeurs, cadre légal et stratégie de l'AIG, ainsi que dans la continuité de la convention d'objectifs conclue pour la période 2019-2024.

\* \* \* \* \*

---

<sup>1</sup> Par souci de simplification, l'utilisation du masculin s'applique indifféremment pour désigner les genres masculin et féminin.

## **Titre I : Généralités**

### **Art. 1 But**

Le but de la présente convention d'objectifs (ci-après « la Convention ») est de fixer les jalons essentiels de l'exploitation et du développement maîtrisé de la plateforme aéroportuaire et de son accessibilité terrestre pour la période 2024-2029.

### **Art. 2 Objectifs**

<sup>1</sup> Les Parties veillent dans leurs décisions à tout mettre en œuvre pour préserver la mission de service public de l'AIG conformément à la concession fédérale d'exploitation, ainsi qu'à lui donner les moyens d'adapter son infrastructure de façon à continuer de répondre à la demande de la région et de la Suisse (dont les besoins de l'économie et de la Genève internationale) tout en limitant les nuisances et les impacts pour la population et l'environnement, conformément à l'article constitutionnel 191A de la Constitution de la République et canton de Genève sur le trafic aérien, à la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) et à la fiche d'objet Aéroport de Genève (fiche PSIA), du 14 novembre 2018.

<sup>2</sup> Les Parties veillent à ce que l'AIG continue à remplir sa fonction d'infrastructure critique nationale en vue d'accueillir le trafic aérien régional, national et international, avec des infrastructures adaptées aux besoins des passagers et des compagnies aériennes en lien avec le trafic de ligne et d'affaires, notamment au service de la Genève internationale. Les parties veillent également à optimiser l'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

<sup>3</sup> Cette convention d'objectifs définit par ailleurs toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre et précise les objectifs et indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures.

<sup>4</sup> Pour l'aboutissement de ces objectifs, les parties veillent dans leurs décisions à assurer un équilibre général entre les intérêts de la société, de l'économie et de la protection de l'environnement.

### **Art. 3 Gouvernance**

<sup>1</sup> Les Parties poursuivent le renforcement de la collaboration de proximité avec les communes concernées par l'activité de l'AIG, ainsi qu'avec les associations de riverains et de protection de l'environnement, pour assurer une meilleure réponse aux préoccupations de ces dernières et un partage transparent des stratégies de l'AIG.

<sup>2</sup> L'intégration de la dimension régionale, adaptée aux défis actuels et futurs en matière d'environnement, d'aménagement du territoire, de mobilité terrestre et de dynamique économique, sera renforcée.

<sup>3</sup> Une coordination forte est mise en place entre l'Etat, l'AIG et les communes concernées par le développement de la façade sud de l'aéroport. Une instance spécifique est créée pour coordonner les thématiques en lien avec la mobilité, l'urbanisation, les interfaces de l'aéroport et le développement économique. L'instance peut au besoin être élargie à d'autres partenaires.

<sup>4</sup> L'AIG contribue aux travaux de la commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAEP) conformément aux dispositions du droit cantonal.

## **Titre II : Dimension environnementale**

### **Art. 4 Cadre d'exploitation et de développement**

Dans leurs décisions, les Parties tiennent compte des éléments figurant dans la fiche PSIA et dans les décisions fédérales de mise en œuvre qui en découlent, s'agissant en particulier du périmètre d'aérodrome, des conditions générales de l'exploitation, du territoire exposé au bruit à moyen terme et à l'horizon 2030, des surfaces de limitation d'obstacles, des principes en matière de remplacement et de compensation écologiques selon la loi sur la protection de la nature et du paysage, ainsi que des principes relatifs à la qualité de la desserte terrestre de l'aéroport et à son intégration dans le réseau de transports de/vers l'aéroport.

### **Art. 5 Horaires d'exploitation et limitation des mouvements après 22h**

<sup>1</sup> L'AIG exploite la plateforme aéroportuaire conformément aux prescriptions fédérales, en excluant la tranche allant de 5h à 6h, ainsi que les décollages après 22h à l'horaire (à l'exclusion des 3 vols hebdomadaires prévus par la fiche PSIA) et en évitant au maximum les tranches 22h-23h et 23h-minuit, conformément aux termes de la fiche PSIA.

<sup>2</sup> Sous réserve des suites juridiques du dossier post-PSIA devant le Tribunal administratif fédéral (TAF), l'AIG met en œuvre le système de quotas prévu dans le cadre de la mise en œuvre de la fiche PSIA et analyse périodiquement son efficacité au travers des indicateurs usuels de trafic.

<sup>3</sup> L'évolution des mouvements après 22h sera publiée dans le rapport annuel et sera en tout temps accessible sur le site internet de l'AIG.

### **Art. 6 Exposition au bruit**

<sup>1</sup> Dans le cadre de son développement, l'AIG prend toutes mesures utiles pour limiter les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien, dans le respect des principes du développement durable.

<sup>2</sup> L'AIG met en œuvre les mesures nécessaires au respect de la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche PSIA, qui détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien à Genève.

<sup>3</sup> L'AIG met en œuvre les mesures nécessaires permettant d'atteindre le respect de la courbe de bruit à long terme « 2030 » fixée dans la fiche PSIA, qui détermine l'objectif de réduction de l'empreinte sonore du trafic aérien à Genève, en particulier en :

- a. favorisant, dans sa politique tarifaire, les aéronefs les moins bruyants;
- b. diminuant les retards des vols planifiés avant 22h mais décollant après 22h;
- c. s'assurant que les nouveaux vols long-courriers planifiés durant la tranche horaire 22h-24h soient exploités par des avions aux meilleures performances acoustiques;
- d. maintenant l'absence de vols à l'horaire au départ de Genève après 22h pour des destinations court- et moyen-courriers;
- e. maintenant l'absence d'opération entre 5h et 6h;
- f. continuant les incitations financières pour les mouvements avec les avions les moins bruyants, l'évolution de ces mouvements sera publiée dans le rapport annuel;
- g. faisant une étude analysant l'impact du bruit des décollages aux intersections pour les riverains.

<sup>4</sup> L'AIG effectue chaque année un état des lieux de l'exposition au bruit des avions sur le territoire cantonal en calculant les courbes d'exposition au bruit de l'année précédente de chaque tranche horaire définie dans l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Ces courbes sont transmises au Conseil d'Etat au plus tard le 30 juin de l'année suivante.

<sup>5</sup> L'AIG accélère la mise en œuvre du concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit autour de l'AIG tel qu'il a été approuvé par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) le 18 septembre 2017. Après l'entrée en force du nouveau bruit admissible (en particulier pour les nouvelles zones soumises au bruit des avions), l'AIG soumet au Conseil d'Etat, préalablement à sa soumission à l'OFAC, son nouveau concept d'insonorisation incluant une révision des critères d'éligibilité, le bruit au sol, ainsi que sa stratégie de communication sur le concept, établi en collaboration avec les communes.

<sup>6</sup> L'AIG étudie les impacts d'un barème différent des redevances pour le rendre plus dissuasif pour les atterrissages et les décollages pendant les périodes sensibles pour la population riveraine (de 22h à 7h).

### **Art. 7 Qualité de l'air et protection du climat**

<sup>1</sup> L'AIG met en place les mesures d'amélioration de la qualité de l'air conformément aux objectifs du Plan de mesures OPair (ordonnance sur la protection de l'air) concernant les infrastructures de l'aéroport. En particulier, l'AIG favorise, dans sa politique tarifaire, les aéronefs les moins bruyants qui sont aussi moins émetteurs de gaz à effet de serre.

<sup>2</sup> L'AIG poursuit la compensation des émissions de gaz à effet de serre liés à ses propres activités et s'engage pour un objectif zéro émission nette (scope 1 et 2) en 2037.

<sup>3</sup> L'AIG est chargé du suivi de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre du rapport de performance extra-financière qu'il est tenu d'établir en application de l'article 964a et suivants du code des obligations (CO). Ledit rapport distinguera les émissions de la plateforme aéroportuaire de celles des vols proprement dits.

<sup>4</sup> L'AIG favorise et encourage le recours aux carburants SAF (*sustainable aviation fuels*) respectueux de l'environnement.

<sup>5</sup> L'AIG s'assure d'un approvisionnement en électricité 100% renouvelable.

<sup>6</sup> L'AIG met en œuvre des mesures visant à réduire le volume des déchets urbains et à augmenter la part des déchets recyclés.

### **Art. 8 Développement durable et transition écologique**

<sup>1</sup> Afin de poursuivre la transition écologique de la plateforme, l'AIG maintient sa stratégie de développement durable, la développe dans le cadre de la fiche PSIA et communique régulièrement sur les actions mises en œuvre.

<sup>2</sup> Les objectifs de développement durable de la plateforme « développement durable et établissements publics autonomes », basés sur la norme ISO 26000, sont traités dans le cadre du rapport de performance extra-financière de l'AIG requis en vertu de l'article 964a CO.

<sup>3</sup> Le rapport de performance extra-financière, que l'AIG est tenu d'établir en vertu de l'article 964a et suivants CO, vaut bilan écologique au sens de l'article 23, alinéa 4 LAIG.

### **Art. 9 Nouvelle fiche PSIA**

L'AIG collabore avec le canton et l'OFAC dans le cadre des travaux préparatoires pour la révision de la fiche PSIA post 2030. Le début formel des travaux est fixé par l'OFAC.

## **Titre III : Dimension économique**

### **Art. 10 Desserte aérienne**

<sup>1</sup> L'AIG œuvre au maintien et au développement d'une desserte aérienne qui réponde aux besoins du pays et de la région.

<sup>2</sup> La priorité revient au trafic de ligne. L'AIG accueille d'autres types de trafic dans la limite de ses capacités, en privilégiant les vols opérés aux instruments (IFR).

<sup>3</sup> Conformément à la fonction qui lui est assignée par la Confédération et à la volonté du Conseil d'Etat, l'AIG entreprend les actions nécessaires pour maintenir la desserte européenne et promouvoir de nouvelles liaisons directes avec les destinations intercontinentales qui profitent au pays et à la région. Dans cette perspective, 3 vols long-courriers au maximum peuvent être planifiés après 22 heures, avec des avions aux meilleures performances acoustiques.

<sup>4</sup> L'AIG fournit les données requises par l'article 5A alinéa 1 LAIG.

<sup>5</sup> L'AIG et le canton travaillent ensemble sur les modalités de mise en forme des dites données pour permettre une analyse de la desserte aérienne au sens de l'articles 5A, alinéa 2 LAIG.

### **Art. 11 Adaptation de l'infrastructure aéroportuaire**

<sup>1</sup> L'AIG poursuit l'adaptation de l'infrastructure aéroportuaire (secteurs international et français), de sorte à répondre aux besoins actuels et anticiper les besoins futurs en tenant également compte de la vétusté de certains bâtiments et des objectifs de transition écologique définis par le canton.

<sup>2</sup> Les principaux projets prévus par la planification directrice sont :

- le BLC (*Baggage Logistics Center*, centre logistique de tri-bagages);
- la centrale et le réseau GeniLac;
- le projet CAP2030 (plateforme multimodale et nouveau terminal);
- l'extension du satellite 10 et la modernisation des satellites 20, 30 et 40;
- le parking voitures P41;
- le pôle technique Nord;
- la rénovation du grand hangar.

## **Titre IV : Accueil et Accessibilité**

### **Art. 12 Accueil des usagers**

<sup>1</sup> L'AIG travaille pour améliorer le niveau de satisfaction des passagers et des compagnies aériennes grâce notamment à la qualité des services offerts, à de nouvelles infrastructures, à l'innovation, à la digitalisation et à la qualité de l'offre commerciale. Il veille en particulier à consulter régulièrement les compagnies aériennes sur ces points et à les consulter également en amont du développement de nouveaux projets.

<sup>2</sup> L'AIG prête une attention particulière aux usagers à mobilité réduite et prend les mesures nécessaires de nature à faciliter leurs déplacements.

<sup>3</sup> La satisfaction des passagers est notamment mesurée avec l'ASQ (*Airport Service Quality*) de l'ACI Monde (*Airports Council International*).

### **Art. 13 Accessibilité terrestre de l'Aéroport**

<sup>1</sup> Les Parties œuvrent conjointement et en collaboration avec la Confédération à l'atteinte des objectifs fixés dans la fiche PSIA relatifs à l'accessibilité de la zone aéroportuaire, s'agissant notamment des infrastructures de transports publics et transports individuels motorisés et des parts modales des passagers aériens et des collaborateurs de la plateforme.

<sup>2</sup> Les travaux se fondent sur l'étude menée par le canton de Genève et l'AIG durant le processus de coordination PSIA et ses mises à jour ultérieures, en collaboration avec les offices concernés de la Confédération, portant sur l'estimation des besoins et le dimensionnement des infrastructures dans le secteur aéroportuaire à l'horizon 2030 et le plan d'actions élaboré portant sur la déclinaison des mesures d'infrastructures à réaliser à l'horizon 2030, afin d'accompagner la croissance de l'aéroport et les différents développements urbains dans le secteur.

<sup>3</sup> L'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics, basée sur l'étude menée par le canton de Genève et l'AIG, et la mise en place d'offres d'incitation doivent permettre d'atteindre les parts modales suivantes : 58% des passagers utilisant les transports publics et 44% des employés de l'aéroport utilisant les transports publics, les modes doux et le covoiturage à l'horizon 2030.

<sup>4</sup> L'AIG continue de favoriser l'utilisation des transports collectifs pour les passagers en déployant entre autres des lignes de bus tôt le matin pour pouvoir prendre la première vague de départ, en collaboration avec les TPG.

<sup>5</sup> L'AIG poursuit la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer une bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), en appui des dispositions applicables.

<sup>6</sup> L'AIG est impliqué et consulté dans le cadre de l'ensemble des études et projets ayant un impact sur l'accessibilité à l'aéroport. L'AIG suit et appuie le canton et les autres partenaires dans le cadre du développement et de la mise en œuvre des études et projets d'infrastructures situés sur le droit de superficie (droit distinct et permanent (DDP)) de l'aéroport et en dehors, dans la mesure où ceux-ci améliorent les conditions d'accès à l'aéroport. Ces infrastructures sont notamment : l'aménagement de l'interface de transports collectifs de l'aéroport, la mise en place de sites propres pour les transports collectifs et d'itinéraires modes doux sécurisés tout au long de la façade aéroportuaire (Voie-des-Traz, route des Batailleux, route de Pré-Bois), le prolongement et la mise en service de lignes de transports publics, l'aménagement de P+R.

<sup>7</sup> En accord avec la stratégie d'accessibilité, le canton porte auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU) les demandes pour les compléments d'aménagements au réseau autoroutier (entrées-sorties, jonctions, ouvrages) et l'aménagement de voies autoroutières réservées aux bus et au covoiturage.

<sup>8</sup> Une coordination systématique intervient entre les services de l'Etat concernés et l'AIG en matière d'accessibilité, notamment au travers des groupes de travail techniques et de l'instance « Mobilité Aéroport-Palexpo-Arena » (MAPA). Les services concernés de la Confédération et les Chemins de fers fédéraux (CFF) sont également associés à la coordination.

<sup>9</sup> L'AIG participe activement au dialogue permanent que le canton a instauré avec les communes visant à la recherche de solutions pour améliorer la mobilité du secteur.

## **Titre V : Politique d'entreprise**

### **Art. 14 Sécurité des frontières**

<sup>1</sup> En étroite collaboration avec la Police cantonale, l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) et l'Armée, l'AIG prend toutes les dispositions nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité élevé sur l'ensemble de la plateforme.

<sup>2</sup> L'AIG contribue, dans la mesure du possible, à la mise en œuvre des actions, relatives aux mouvements de personnes, menées par les autorités fédérales et cantonales genevoises.

### **Art. 15 Conditions de travail**

<sup>1</sup> L'AIG veille au maintien de la paix sociale sur le périmètre aéroportuaire et à ce que les entreprises au bénéfice d'une concession qui opèrent sur le site aéroportuaire et ses prestataires externes appliquent des conditions de travail conformes aux réglementations en vigueur, dont les conditions de travail et prestations sociales en usage à Genève. Il signale aux autorités compétentes, notamment l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT), les cas de violation de ces réglementations.

<sup>2</sup> L'AIG met en œuvre des initiatives sur le lieu de travail pour lutter contre la discrimination, renforcer l'égalité des sexes et permettre aux collaborateurs d'avoir accès au développement des compétences.

<sup>3</sup> Dans le cadre de l'accès au travail, l'AIG favorise l'engagement d'apprentis et la réinsertion des demandeurs d'emploi.

<sup>4</sup> L'AIG veille à ce que les minimas établis par les partenaires sociaux et les autorités compétentes soient intégrés dans les nouvelles conventions de concession délivrées par l'AIG pour les activités réglementées et dans les contrats passés avec ses prestataires externes.

### **Art. 16 Attribution des marchés publics et achats professionnels responsables**

<sup>1</sup> L'adjudicateur tient compte du développement durable dans ses marchés dès la conception du projet.

<sup>2</sup> Il prévoit des critères et des spécifications techniques portant sur les aspects environnementaux et sociaux pertinents, lorsque cela est applicable.

<sup>3</sup> Les entreprises participant aux marchés publics genevois sont tenues de respecter les dispositions relatives au droit de l'environnement telles que définies à l'article 12, alinéa 3 de l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP).

**Art. 17 Statut du personnel de l'AIG**

<sup>1</sup> L'AIG adapte son statut du personnel à ses besoins et offre un cadre attractif pour les collaborateurs actuels et futurs.

<sup>2</sup> L'AIG met en place, en concertation avec les partenaires sociaux, une nouvelle politique de rémunération permettant un pilotage de la masse salariale.

<sup>3</sup> L'AIG développe une culture d'entreprise et managériale, en renforçant l'esprit d'équipe et d'innovation dans les équipes.

**Art. 18 Mobilité**

<sup>1</sup> L'AIG encourage activement par le biais de son plan de mobilité, le report modal de l'ensemble des employés du site en faveur des transports collectifs et des modes actifs, dans le but d'atteindre les parts modales fixées dans la fiche PSIA.

<sup>2</sup> L'AIG s'emploie à ce que son personnel privilégie les transports publics pour les destinations professionnelles de courtes et moyennes distances.

<sup>3</sup> En particulier l'AIG subventionne les abonnements UNIRESO et la mobilité douce pour ses employés.

**Art. 19 Transition numérique**

<sup>1</sup> En cohérence avec la politique numérique du Conseil d'Etat, l'AIG contribue avec le canton au développement d'une société innovante, sûre et inclusive à l'ère numérique. Il fait un usage éthique et responsable des technologies numériques.

<sup>2</sup> Dans le respect du droit à l'intégrité numérique, l'AIG veille à l'inclusion numérique et sensibilise, lorsque c'est pertinent, ses usagers et partenaires aux enjeux du numérique. Il forme son personnel aux outils et à la culture numérique. Il veille à sa cybersécurité.

<sup>3</sup> Les modalités de mise en œuvre des principes qui précèdent seront prévues par une convention spécifique, fixant le calendrier et les moyens que l'AIG pourra attribuer pour leur mise en œuvre.

**Titre VI : Structure financière****Art. 20 Investissements et endettement**

<sup>1</sup> Les Parties prennent toutes les dispositions permettant de laisser à l'AIG la capacité financière d'assumer seul, ou par l'emprunt, son programme d'investissements, en prenant en compte les rétrocessions à l'Etat de Genève prévues par la présente convention, ainsi que les éventuelles indemnités visées à l'article 36 LAIG.

<sup>2</sup> L'AIG préserve un niveau d'endettement proportionné à la capacité financière de l'entreprise afin que celle-ci puisse conserver ses capacités d'emprunter, honorer le service de sa dette et le remboursement de ses emprunts.

**Art. 21 Gestion économique**

<sup>1</sup> Pour assurer le développement économique des opérations aéronautiques de l'aéroport, la mise aux normes et l'évolution des infrastructures ainsi que la satisfaction des clients, l'AIG s'engage à utiliser ses ressources selon les principes d'une gestion économique saine et efficiente et à maîtriser la croissance des charges.

<sup>2</sup> L'AIG introduit notamment de nouvelles politiques, des systèmes et cadres de référence des ressources humaines adaptés aux besoins de l'AIG (tenant compte des prévisions de croissances des revenus) et attractifs pour les collaborateurs actuels et futurs.

#### **Art. 22 Performance opérationnelle et efficacité financière**

<sup>1</sup> L'AIG transmet chaque année au Conseil d'Etat les indicateurs de performance opérationnelle concernant :

- a. la qualité d'accueil des passagers et la relation client, mesurée notamment par les critères de l'ASQ (mentionnée à l'article 12, alinéa 3 de la présente convention), ainsi que par d'éventuels critères supplémentaires proposés par l'Etat;
- b. les temps de traitement dans les processus opérationnels (notamment contrôle sûreté, contrôle passeports, traitement bagages), ainsi que par d'éventuels processus supplémentaires proposés par l'Etat.

<sup>2</sup> L'AIG transmet chaque année au Conseil d'Etat les indicateurs d'efficacité financière, permettant de mesurer sa capacité à atteindre ses objectifs par rapport à ses ressources financières.

#### **Art. 23 Rétrocession due à l'Etat**

Conformément à l'article 35, alinéa 2 LOIDP, l'AIG verse 50% de son bénéfice à l'Etat de Genève pendant la durée de la Convention.

### **Titre VII : Dispositions finales**

#### **Art. 24 Entrée en vigueur et durée**

<sup>1</sup> La présente convention entre en vigueur dès sa signature par les deux Parties et remplace la convention d'objectifs conclue en 2019.

<sup>2</sup> La présente convention est conclue jusqu'au 30 juin 2029.

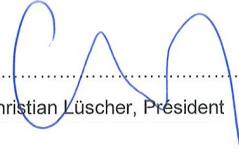
**Titre VIII : Signatures**

Pour la République et canton de Genève,  
soit pour elle le Conseil d'Etat, représenté  
par le département des finances, des  
ressources humaines et des affaires extérieures

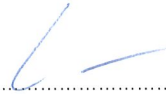
Pour l'Aéroport International de Genève



Nathalie Fontanet, Conseillère d'Etat



Christian Lüscher, Président



André Schneider, Directeur général

Genève, le *1<sup>er</sup> juillet 2024*

Questions centrales	Objectifs	Indicateurs de travail	Etat 2023	Cibles 2029
Bien-être et conditions de travail	Diminuer le taux d'absentéisme	<b>Conditions de travail</b> Taux d'absentéisme (hors maternité) de moins de 7 jours non excusés pour cause d'absentéisme (maternité)	Taux d'absentéisme (hors maternité) : 7,40% Maternité : 65,18% Accident non prof. : 0,99% Accident prof. : 0,23% Femmes cadre : 21,6%	7,50%
	Renforcer l'égalité des sexes	Participation des cadres selon les sexes (%) Écart salariaux femmes et hommes (%) Taux de travail à temps partiel selon les sexes (%)	Participation des cadres selon les sexes : 10,2% Femmes avec leur partiel : 27,2% Femmes avec leur partiel : 29,2% Écart salariaux : 10,2% Taux de travail à temps partiel : 29,2%	Proportion de formulation de cibles : "Favoriser à compétences égales l'engagement de femme cadre" CST (COG III) Faciliter le temps partiel chaque fois que cela est possible
Bien-être et conditions de travail	Prévenir les discriminations en raison du sexe, de l'orientation sexuelle et de l'identité de genre	Adoption et communication / sensibilisation sur une charte en la matière par ex. charte suisse de la diversité au travail	GA appliqué, les principes de la Charte suisse sur la diversité au travail signés il y a plusieurs années. Cette mention est faite dans toutes les annonces emplois. Un module e-learning a été déployé en septembre 2022 sur la diversité au travail. Des ateliers de sensibilisation sur les discriminations et ateliers à l'intérieur. Les managers de GA bénéficient d'une formation spécifique en la matière et une session par année est organisée pour tous les managers nouvellement promus ou engagés.	Maintenir un haut niveau de lutte contre les discriminations
Développement des compétences	Recruter et collaborer avec des collègues à leurs compétences	Nombre de jours de formation par employé	Pas de données disponibles	2 jours / collaborateur (moyenne annuelle)
<b>Environnement, énergie</b>				
Électricité	Assurer un approvisionnement en électricité 100% renouvelable	Alimentation d'électricité garantie 100% renouvelable (%) Consommation d'électricité (kWh)	100% 46 410 MWh (66,4 GWh) = taux d'énergie achetée et distribuée par AVG (taux de production) AVG : 34 529 MWh + clients captifs : 11 900 MWh (sauf les clients qui se fournissent en électricité sur le marché libre (= 6 942 MWh)) 34 594 MWh (53 GWh) = 8% 3 883 / 11 000 = 32%	Cible intégrée dans le programme "Simplanté Énergie et Climat" de la Confédération Cible intégrée dans le programme "Simplanté Énergie et Climat" de la Confédération
	Renforcer les bâtiments	Part de solaire installé par rapport au potentiel total Consommation de chaleur (kWh) Renouvelable	17 840 385 kWh 2 932 290 kWh = 17%	Cible intégrée dans le programme "Simplanté Énergie et Climat" de la Confédération Cible intégrée dans le programme "Simplanté Énergie et Climat" de la Confédération
	Chaleur	Taux de calcul des DC mesurés Nb. de bâtiments conformes aux prescriptions DC pour les DC DC (+ 800 rénovations et +450 optimisations)	100% premier DC et FAKE Est en cours de calcul 51% des DC ont un score de 600. Les prescriptions DC sont prises en compte dans la planification exécutive de l'investissement et lors d'une convention d'objectif avec l'OCEN	Cible à inclure dans la convention d'objectif avec l'OCEN Cible à inclure dans la convention d'objectif avec l'OCEN
	Feu	Réduire la consommation d'eau Réduire le volume des déchets urbains incinérables	Consommation d'eau (m3) Poids des déchets incinérables par an (tonnes)	21 470 89 m3 (données 2023) 11 633 tonnes (données 2023)
Gestion des déchets	Améliorer le tri des déchets	Taux des déchets recyclés (%)	47,3% avec post-tri (données 2022)	60% de déchets recyclés d'ici 2030 (période à définir pour fin 2025)
Autres	Diminuer l'impact de la mobilité	Total des émissions de CO2 (EPA)	14 651 t CO2e 2021, mobilité uniquement, selon feuille de calcul des EPA	Mise en œuvre des mesures prévues dans le Plan de mobilité des institutions de droit public - Feuille de route stratégique pour les années 2024-2029

Mob		<p>Evolution des parts modales d'une amée sur l'autre</p> <p>Evolution des indemnités kilométriques</p> <p>Labellisation Numérique responsable</p>	<p>Part modale durable (TP+ marche+ vélo + covoiturage): 39% employés (chiffre 2022), 49% passagers</p> <p>Geneve Aeroport est sensible à cette thématique et lance des initiatives basées sur les recommandations et bonnes pratiques émises par l'Institut du Numérique Responsable.</p> <p>La direction technologies a pour objectif d'attendre le premier niveau de certification NR1 courant 2024. La démarche de certification a été initiée en novembre 2023 et est actuellement en cours.</p> <p>La formation est planifiée en mars 2024 (pré requis pour la certification)</p>	<p>Labellisation Numérique Responsable niveau 1 pour la direction technologies en 2024</p> <p>Labellisation Numérique Responsable niveau 2 pour Genève Aéroport d'ici 2030</p> <p>80% du personnel formé à un NR d'ici 2030</p>
Numérique		<p>Etat des lieux effectué (oui/non)</p> <p>Catalogue de mesures à mettre en œuvre (oui/non)</p> <p>Gestion différenciée des espaces verts (oui/non)</p>	<p>Labellisation "Nature et Activité" renouvellement en avril 2024</p> <p>Surface végétalisées favorables à la biodiversité certifiées = 137 hectares</p> <p>Surface de toitures végétalisées = 10'800 m2</p>	<p>Labellisation Nature et Economie en avril 2024 et renouvellement en 2029</p> <p>Mise à jour du MAGP en lien avec la Stratégie et les Plans d'Action combinoux</p> <p>Poursuivre la protection et assurer le maintien de la qualité de la totalité des prairies de l'AIG</p>
Biodiversité		<p>Augmenter la part des marchés publics intégrant les principes du développement durable</p>	<p>Donnée indisponible</p>	<p>100% des appels d'offres pour lesquels des critères existent dans le Toolbox achats responsables saisis intégreront ses exigences</p>
Achats responsables		<p>Augmenter la consommation de produits locaux labellisés GRTA pour les marchés de restauration attribués de gré à gré (indice GRTA)</p>	<p>Consommateurs</p> <p>Augmentation annuelle de l'indice GRTA (moyenne annuelle totale)</p> <p>Répartition de l'indice GRTA (par catégorie de produits)</p> <p>Nombre de mois de saison</p> <p>% de gaspillage alimentaire (déchets évitables)</p>	<p>Labellisation GRTA pour les restaurants FARM 2.0, RDV et Fret (au plus tard fin 2026)</p> <p>3 produits de 3 catégories différentes dans l'offre journalière avec un total cumulé de 50 points</p> <p>4 salais a muelles</p> <p>Réviser: restaurants FARM 2.0, RDV et Fret</p> <p>Effectuer un monitoring annuel du gaspillage alimentaire en suivant les recommandations de la Confédération (à partir de 2026)</p> <p>Elaborer un plan d'actions de lutte contre le gaspillage alimentaire avec cibles de réduction (au plus tard fin 2026)</p>
Alimentation		<p>Favoriser l'engagement d'apprentis</p>	<p>Communautés et développement local</p> <p>Taux de jeunes en formation (apprentissage, apprentis) / ETP fonction de formation / ETP formation (hors fonction régulière (CFC ou formation légère) hors contrat ou apprentis) à former de l'apprentis et apprentis) sur la base de l'ensemble des ETP de l'entité</p>	<p>Attendre au minimum 4% d'apprentis, apprentis, pré-apprentis et pré-apprentis en formation</p> <p>Suivi du plan d'action annuel convenue avec l'Office pour l'orientation, la formation professionnelle et continue (OFPC) dans le cadre de la politique de l'apprentissage de l'Etat de Genève, en collaboration avec le département de tutelle</p>
Création d'emplois		<p>Favoriser la réinsertion des demandeurs d'emplois issus de FOCE, de l'Inospic général et de l'OCAS (AI) (y compris pour les missions temporaires)</p>	<p>Entrées de personnes inscrites à l'office cantonal de l'emploi (fixes et saisonnières)</p> <p>17</p>	<p>Favoriser à compétences égales des personnes issues de la réinsertion</p> <p>Maintien du "label 1+ pour tous"</p>

## Etat d'avancement de la stratégie et du plan d'affaires de l'AIG

### A. Introduction

La loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 (LAIG), prévoit que la stratégie de l'aéroport et son plan d'affaires à moyen et long termes, doivent être transmis au Grand Conseil, après avoir été préavisés par la commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAEP) et approuvés par le Conseil d'Etat, la première fois lors de la législature qui suit l'entrée en vigueur de la modification de la LAIG du 28 janvier 2022, puis une fois tous les 5 ans au minimum (cf. articles 18, alinéa 1, 23, alinéa 5, et 43 LAIG).

Dans ce cadre, l'AIG a soumis à l'appréciation de la CCAEP un document, validé par son conseil d'administration le 30 avril 2024, synthétisant sa stratégie et son plan d'affaires pour la période 2024 à 2030. Ce document s'inscrit dans la vision 2040 de l'AIG et complète d'autres documents comportant des objectifs stratégiques, (notamment la fiche du Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique (PSIA)<sup>1</sup>, la convention d'objectifs conclue entre l'AIG et le Conseil d'Etat pour la période 2024-2029 ou le tableau des cibles de développement durable).

Sur la base du rapport de la sous-commission « Stratégie et Plan d'affaires » du 27 septembre 2024, la CCAEP a émis un préavis mitigé et suivi les 7 recommandations formulées par la sous-commission.

Pour mémoire, lesdites recommandations sont les suivantes :

1. Questionner le modèle économique de l'AIG, très dépendant de l'aviation *low cost*, dans la mesure où il implique quantité de mouvements tôt le matin et tard le soir, incompatibles avec les divers objectifs fixés dans la LAIG.
2. Interroger l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) quant à la possibilité d'intégrer un volet incitatif dans les redevances, afin de renforcer le niveau de ces redevances et de se donner les moyens d'atteindre l'objectif de diminution de nuisances inscrit dans la LAIG. La sous-commission regrette en outre que les recommandations en matière de redevances contenues dans son rapport annuel 2023, n'aient pas été intégrées dans les dernières négociations menées par l'AIG avec les compagnies aériennes.
3. Elargir les critères d'octroi de subventions pour l'insonorisation des habitations, afin d'augmenter le nombre de riverains bénéficiaires.
4. Renforcer la concertation entre l'AIG et les compagnies aériennes concernant les projets en cours et ceux à venir (dont le projet CAP 2030), l'impact de ces projets sur la plateforme et sur la communauté nécessitant un dialogue transparent et permanent sur les besoins réels.
5. S'assurer que la plateforme est exploitée de manière efficace et efficiente. L'AIG doit inclure, dans sa stratégie, des objectifs et indicateurs précis de maîtrise des charges et d'optimisation. L'AIG devrait par ailleurs être plus transparent en matière de qualité de service en présentant la performance et la satisfaction des usagers afin de permettre un meilleur échange avec les compagnies aériennes.
6. Viser une vraie intermodalité, en plus de l'accès à des infrastructures de transports publics, en offrant notamment aux passagers la possibilité d'un traitement des bagages de bout en bout (transport intégré).
7. Etablir un chiffre plus précis du nombre d'habitants situés à l'intérieur de la courbe enveloppante 2022, de manière à pouvoir mieux quantifier les obligations et responsabilités légales futures de l'AIG.

<sup>1</sup> Cf. <https://www.bazl.admin.ch/fr/geneve-fiche-psia>

## B. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil, du 5 mars 2025 (RD 1615)

Le 5 mars 2025, le Conseil d'Etat a validé la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes de l'AIG, pris acte des recommandations de la CCAEPA susmentionnées et adopté le rapport requis à l'attention du Grand Conseil, qui en a pris acte lors de sa séance du 21 mars 2025.

Dans ce rapport et en substance, le Conseil d'Etat résume :

- Les objectifs stratégiques de l'AIG pour la période allant de 2024 à 2032, la planification directrice des infrastructures jusqu'en 2034, ainsi que le plan d'affaires jusqu'en 2028.
- Les projections de l'AIG qui devrait accueillir à l'horizon 2030 :18,7 millions de passagers correspondant à 187'600 mouvements d'avions. Etant rappelé que ces prévisions s'accompagnent d'engagements concrets (cf. réduire la pollution ainsi que les nuisances sonores après 22 heures et finaliser l'insonorisation des bâtiments autour de l'aéroport) et que, dans sa volonté de poursuivre la transformation de l'AIG vers un modèle plus durable, sa direction s'engage également à maintenir un dialogue permanent avec toutes les parties prenantes.

En outre, le Conseil d'Etat :

- Rappelle que l'objectif commun consiste à garantir le meilleur équilibre possible entre l'importance économique mais aussi diplomatique de la plateforme aéroportuaire, et la nécessité de préserver la qualité de vie des populations riveraines.
- Se positionne sur les recommandations de la CCAEPA en précisant :
  - qu'elles seront intégrées dans ses prochaines réflexions;
  - que ces travaux de réflexion ne pourront pas débiter avant la décision du Tribunal administratif fédéral (TAF) vu l'effet suspensif des recours formés contre la modification du règlement d'exploitation de l'AIG et l'approbation des plans (mettant en œuvre la fiche PSIA actuelle de l'AIG);
  - que dans l'intervalle l'AIG doit continuer à déployer sa stratégie actuelle définie en 2022 dans la continuité de la fiche PSIA et du règlement d'exploitation actuels de l'AIG.

## C. Traitement des recommandations de la CCAEPA au 31 décembre 2025

La position du Conseil d'Etat ressort de son rapport du 5 mars 2025 résumé ci-dessus, complété par le suivi des recommandations par l'AIG, exposé ci-après :

### *Première et deuxième recommandations*

S'agissant des deux premières recommandations relatives au modèle économique de l'AIG impliquant de nombreux mouvements tôt le matin et tard le soir, d'une part, et à la possibilité d'intégrer un volet incitatif dans les redevances aéroportuaires, d'autre part, le Conseil d'Etat a rappelé qu'en raison du cadre normatif en vigueur, dont les articles 39 et 39a de l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique (OSIA), les heures d'ouverture de l'AIG ne peuvent pas être modifiées, de sorte que les créneaux horaires existants peuvent être exploités par toute compagnie aérienne intéressée, qu'il s'agisse d'une compagnie *low cost* ou non.

Pour tenir compte des plaintes des communes riveraines, l'AIG et le Conseil d'Etat ont toutefois convenu d'étudier les impacts d'un barème différent des redevances, l'objectif étant de rendre les décollages et les atterrissages moins attractifs entre 22 heures le soir et 7 heures le matin (cf. article 6 alinéa 6 de la convention d'objectifs).

Cette étude est en cours de réalisation et sera présentée courant 2026.

En fonction des résultats de cette étude et pour répondre à la deuxième recommandation, le Conseil d'Etat consultera l'OFAC, mais rappelle que des mesures incitatives financières pour les compagnies aériennes existent déjà en matière de redevances.

### *Troisième recommandation*

S'agissant de l'élargissement des critères d'octroi des subventions pour l'insonorisation des habitations, une présentation du fonds environnement portant sur sa gestion a été faite par l'AIG à la sous-commission « Bruit et autres émissions » de la CCAEPA, le 10 mars 2025.

Le 27 octobre 2025, la CCAEPA a tenu une séance avec l'OFAC et confirmé qu'il avait été répondu à toutes ses questions. Les travaux doivent désormais se poursuivre au sein de la CCAEPA afin de soumettre au Conseil d'Etat des propositions permettant de diversifier l'utilisation de son fonds environnement.

### *Quatrième recommandation*

Concernant le renforcement de la concertation entre l'AIG et les compagnies aériennes concernant les projets futurs, le Conseil d'Etat rappelle sa position exprimée dans son rapport du 5 mars 2025, selon laquelle cette question est opérationnelle et qu'il appartient à l'AIG de déterminer si et quand il doit consulter les compagnies aériennes.

### *Cinquième recommandation*

La recommandation visant à s'assurer que la plateforme est exploitée de manière efficace et efficiente est traitée à l'article 22 de la convention d'objectifs. Les travaux sont en cours et portent notamment sur la mise en place d'indicateurs permettant de mesurer les performances opérationnelles et financières de l'AIG.

### *Sixième recommandation*

Concernant l'intermodalité des transports, le Conseil d'Etat se réfère aux développements contenus dans son rapport du 5 mars 2025 concernant les services privés disponibles assurant le transport de bout en bout des bagages (transport intégré), lesquels nécessitent un accord entre les compagnies aériennes et les transporteurs, auquel l'AIG n'est pas partie.

### *Septième recommandation*

En raison des recours formés devant le TAF contre la modification du règlement d'exploitation de l'AIG et l'approbation des plans et de l'effet suspensif attaché à ces recours, les nouvelles courbes de bruit fixées en 2022 ne sont toujours pas en vigueur. Le chiffrage du nombre d'habitants situés à l'intérieur de la courbe enveloppante 2022 ne peut donc pas être effectué.

\*\*\*\*\*