



*Date de dépôt : 29 février 2024*

## **Réponse du Conseil d'Etat** **à la question écrite urgente de Pierre Eckert : L'Etat finance-t-il la croissance d'un aéroport low cost ?**

En date du 26 janvier 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Suite aux divers épisodes de covid, l'aéroport de Genève (GA) a ajouté plusieurs centaines de millions de francs à sa dette qui était déjà élevée avant. Cette dette s'élevait à 325 millions de francs en 2019, à fin 2020, elle se montait à environ 620 millions, à fin 2021 à 770 millions et à fin 2022 à 685 millions. L'année 2023 a été très faste, si bien que la dette a certainement quelque peu fondu, mais elle reste très élevée.*

*Or l'aéroport continue à s'engager dans d'importants projets d'investissement. Outre la mise à niveau du tri-bagages qui est rendue obligatoire par les régulations internationales, le projet CAP 2030 devisé à 571 millions a été récemment présenté. On peut déjà estimer que les coûts de ce projet seront bien plus élevés que prévu en rappelant que le coût de l'aile Est qui vient d'entrer en fonction était estimé à 300 millions au départ et s'est finalement monté à 610 millions de francs.*

*On peut donc à juste titre se poser la question de savoir si ces investissements massifs sont bien raisonnables.*

*D'autre part, en ce qui concerne les redevances, on doit rappeler quelques contraintes légales. L'article 39 de la loi sur l'aviation spécifie la manière dont sont fixées les redevances aéroportuaires (taxes), en particulier :*

*<sup>5</sup> Le produit des redevances ne doit pas excéder les frais attestés et une rémunération raisonnable du capital investi.*

*<sup>6</sup> Le Conseil fédéral détermine les frais et les revenus qui doivent entrer dans le calcul des redevances. Si un aéroport réalise des revenus provenant de secteurs d'activités autres que ceux liés directement à l'exploitation du trafic aérien, le Conseil fédéral peut obliger l'exploitant de l'aéroport à intégrer une partie des gains dans le calcul des redevances. Le Conseil fédéral fixe les modalités en tenant compte des intérêts de l'exploitant et des usagers de l'aéroport, de la situation du marché et des spécificités de l'aéroport concerné.*

*On voit donc que GA serait tout à fait en droit d'accroître ses redevances pour couvrir, du moins partiellement, ses investissements.*

*En outre, GA connaît des taxes aéroportuaires sensiblement plus basses que Zurich, en raison de son modèle d'affaire dépendant du low cost. Il est donc clair que les nouveaux investissements devraient conduire à une augmentation des redevances aéroportuaires afin que l'amortissement des frais d'infrastructure ne soit pas directement tributaire de l'augmentation du nombre de passagères et de passagers. Sans augmentation des taxes, les investissements doivent nécessairement être amortis par un effet dynamique d'augmentation du trafic.*

*De plus, en 2022, le Conseil d'Etat a par arrêté divisé par deux la rétrocession du bénéfice de l'aéroport à son propriétaire, le canton. Extrait du rapport annuel :*

*« Considérant le caractère obligatoire de la rétrocession sur le bénéfice 2022, cette charge est provisionnée pour un montant de 15,4 millions de francs dans les comptes 2022, alors qu'elle était portée en réduction des fonds propres avant la crise sanitaire. Le Conseil d'Etat a décidé, par arrêté du 14 septembre 2022, de porter la rétrocession sur le bénéfice 2022 de Genève Aéroport à 25% du bénéfice avant rétrocession, quand la Convention d'objectifs prévoit un taux de rétrocession de 50%. »*

*Enfin, les projections Intraplan réalisées en 2015 et utilisées pour le PSIA tablaient sur un nombre de passagers de 25 millions par année. Cette étude présente de nombreuses failles méthodologiques mises en évidence dans une étude réalisée par Noé 21. On trouvera ce rapport en annexe de la résolution 787 (<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/R00787.pdf>). Les chiffres de croissance ne tenaient pas compte d'un certain nombre de risques comme la hausse du prix du carburant, une crise majeure du genre 11 septembre 2001 ou une pandémie. Ces phénomènes n'ont pas manqué de se réaliser comme on l'a vu récemment, mais nous serions bien curieux de savoir sur quelle base les nouvelles projections reposent.*

*Dans ce contexte, je remercie d'avance le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :*

- Le Conseil d'Etat envisage-t-il de maintenir à 25% la rétrocession due par GA à son propriétaire, l'Etat de Genève ?*
- Sur quelle augmentation de passagers table l'aéroport dans ses plans financiers pour rentabiliser le projet CAP 2030 ?*
- Les projections de trafic et de nombre de passagers semblent être revues à la baisse par rapport à l'étude Intraplan. Quelles sont les projections actuelles du nombre de passagers en 2030 et sur quelle étude se basent-elles ?*
- La politique de rémunération à la baisse du personnel de l'aéroport (et qui a conduit à une brève grève en été 2023) a été justifiée par le besoin de dégager de la marge pour payer les investissements de GA. Le Conseil d'Etat soutient-il cette politique qui consiste à faire payer les investissements par le personnel plutôt que par les compagnies aériennes ?*
- La surtaxe bruit a été suspendue entre 2020 et 2023, ce qui a contribué à un important manque à gagner. Sera-t-elle reprise à partir de l'année 2024 ?*
- Le fonds alimenté par cette surtaxe sert à protéger du bruit les habitations situées à proximité de l'aéroport et est exclusivement géré par GA avec des ressources humaines, semble-t-il, limitées. Comment GA gère-t-il ce fonds pour fixer les périmètres d'assainissement et encourager son usage ?*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

### ***Rétrocession de la part du bénéfice de l'Aéroport international de Genève (AIG) à l'Etat de Genève***

Le Conseil d'Etat entend maintenir pour l'avenir, sauf survenance d'évènements exceptionnels, la part de 50% de rétrocession des bénéfices de l'Aéroport international de Genève (AIG) à l'Etat de Genève. La dérogation consentie de manière exceptionnelle par le Conseil d'Etat pour l'année 2022, réduisant la part de la rétrocession à 25%, se justifiait afin de soutenir le refinancement de la dette de 300 millions de francs contractée alors au début de la pandémie de COVID-19, cela par ailleurs dans un contexte de crise sanitaire, énergétique et de guerre en Ukraine.

### ***Projection du nombre de passagers et de mouvements d'avions en 2030 et rentabilisation du projet CAP 2030***

Comme le prévoit l'ordonnance fédérale sur les redevances aéroportuaires, du 25 avril 2012 (RS 748.131.3), les amortissements des investissements font partie des coûts pris en compte pour fixer le niveau des redevances. Le coût des investissements est donc refacturé aux compagnies aériennes par ce biais.

Concernant le projet CAP 2030, les investissements seront amortis sur des durées comprises entre 5 et 30 ans en fonction de la durée d'utilité de ses différentes composantes.

Dans sa planification directrice, l'AIG a défini divers scénarios d'augmentation du nombre de passagères et passagers, le scénario médian étant retenu pour déterminer la capacité financière de l'AIG à financer ses infrastructures et à maintenir un niveau de dette acceptable. Ce scénario prévoit 18,7 millions de passagères et passagers pour 2030 (17,8 millions en 2019), 20,0 millions pour 2040 et 21,6 millions pour 2050.

### ***Méthodologie employée par l'AIG concernant la projection du nombre de passagers et de mouvements d'avions en 2030***

Depuis 2017, l'AIG a internalisé la fonction de planification stratégique. Celle-ci a pour but de répondre aux objectifs stratégiques définis par la direction générale, à la vision à long terme établie par le conseil d'administration, ainsi qu'aux différentes politiques publiques dont les éléments principaux sont définis avec le Conseil d'Etat dans la convention d'objectifs.

Comme indiqué précédemment, l'AIG prévoit 18,7 millions de passagers pour 2030, soit un taux de croissance inférieur aux taux pronostiqués par les experts du secteur aéronautique (IATA, EUROCONTROL, Airbus), traduisant le fait que la Suisse dispose déjà d'une desserte très mature, par rapport aux pays d'Europe de l'Est, et a fortiori d'autres régions du monde telles que l'Asie et l'Afrique.

### ***Politique de rémunération du personnel de l'AIG***

L'évolution du système de rémunération, actuellement en cours de négociation, n'a pas vocation à faire baisser les salaires comme le laisse entendre la question. Les modifications envisagées visent à limiter la progression automatique des salaires (qui autrement dépasserait la croissance projetée des revenus) et à assurer la pérennité financière à long terme de l'AIG. Quelque 250 employées et employés pourraient, au contraire, voir leur salaire augmenter par son introduction.

S'agissant des investissements, leur coût n'est pas supporté par le personnel mais, comme expliqué précédemment, refacturé aux compagnies aériennes par le biais des redevances aéronautiques.

### ***Suspension de la surtaxe bruit entre 2020 et 2023***

En raison de la thésaurisation élevée de la somme allouée au programme d'insonorisation dans le fonds environnement, la redevance bruit a été suspendue entre 2021 et 2023, et est à nouveau perçue dès 2024. Cette mesure alors temporaire, validée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), a permis de rééquilibrer le fonds en fonction des dépenses effectives du programme d'insonorisation. Cela ne péjorera aucunement l'avancement du processus d'insonorisation des habitations riveraines, dont le financement sera assuré jusqu'à la fin du programme.

### ***Gestion du fonds environnement et périmètre d'assainissement***

Suite à la validation alors par la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA), le fonds est alloué à des mesures visant à atténuer et contenir les impacts sonores sur les habitations notamment. Le programme d'insonorisation représente la part prédominante des dépenses.

L'AIG s'engage à financer l'insonorisation des locaux sensibles au bruit conformément à l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41). En 2017, l'OFAC a approuvé le deuxième concept d'isolation acoustique<sup>1</sup>, couvrant la plage entre les valeurs d'alarme - 3 décibels (VA-3) et les valeurs limites d'immission (VLI) définies dans le cadastre d'exposition au bruit publié en mars 2009 par ledit office, avec une priorité accordée aux zones les plus impactées.

Depuis l'adoption du programme d'insonorisation par l'OFAC en 2018, l'AIG a entrepris de nombreuses démarches afin de sensibiliser les propriétaires des zones concernées quant à leurs obligations de faire procéder aux travaux d'insonorisation, ainsi qu'au devoir de l'AIG de les financer. La crise sanitaire a passablement retardé les actions de l'AIG, puisque de très nombreux propriétaires n'ont jamais donné suite aux prises de contact de l'AIG. Aujourd'hui, l'AIG s'engage auprès des communes concernées et entend prochainement tenir des séances d'information dans les communes à l'attention des propriétaires.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :  
Antonio HODGERS

---

<sup>1</sup> Concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit autour de Genève Aéroport, en Suisse, AIG, novembre 2018  
<https://www.gva.ch/en/Downloads/Aeroport/Insonorisation-Concept-mesures-isolation-acoustiqu.pdf>