



Date de dépôt : 5 mars 2025

Rapport du Conseil d'Etat **au Grand Conseil sur la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes de l'Aéroport international de Genève (AIG)**

Introduction

La loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 (LAIG; rs/GE H 3 25), 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 (CCAEPa) 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 (loi 12879), puis une fois tous les 5 ans au minimum (cf. art. 18, al. 1, art. 23, al. 5, et art. 43 LAIG).

Un document de travail synthétisant la stratégie et le plan d'affaires de l'Aéroport international de Genève (AIG) de 2024 à 2030, dont la structure a été validée par le conseil d'administration de l'AIG lors de sa séance du 30 avril 2024, a donc été soumis à l'appréciation de la CCAEPa (cf. annexe 1), qui l'a analysé dans le cadre d'une sous-commission « Stratégie et plan d'affaires » créée à cet effet. Cette sous-commission s'est réunie à 4 reprises et, en date du 27 septembre 2024, a émis un préavis défavorable assorti de 7 recommandations (cf. annexe 2).

Lors de sa séance plénière du 7 octobre 2024, la CCAEPa n'a pas suivi ce préavis; toutefois, elle en a accepté toutes les recommandations. Il a ainsi été retenu que le préavis de la CCAEPa sur la stratégie et le plan d'affaires de l'AIG est mitigé.

En substance, la CCAEPa considère que le document susmentionné est mal structuré, qu'il ne contient pas tous les éléments prévus à l'article 18,

alinéas 2 et 3 LAIG, et que les mesures énoncées pour satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites par l'activité aéroportuaire sont insuffisantes.

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 chiffrage 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.

Observations du Conseil d'Etat

En guise de préambule, le Conseil d'Etat relève que le document soumis à la CCAEPA est un document de synthèse énumérant les éléments principaux de la stratégie et du plan d'affaires de l'AIG. Il ne s'agit pas d'un écrit destiné au public, mais d'un document de travail.

Ce document s'inscrit dans la vision 2040 de l'AIG¹, qu'il concrétise sur certains points. Il complète d'autres documents comportant des objectifs stratégiques, telle la fiche du plan sectoriel d'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'AIG², ou des objectifs plus opérationnels comme la convention d'objectifs conclue entre l'AIG et le Conseil d'Etat pour la période 2024-2029 (cf. annexe 3), ou encore le tableau des cibles de développement durable en voie de finalisation.

Concernant plus spécifiquement le contenu de cette stratégie, le Conseil d'Etat relève qu'elle s'appuie sur des prévisions de trafic établies par l'AIG. Ces prévisions comportent plusieurs variantes et l'AIG a retenu le scénario médian, soit 18,7 millions de passagers et 187 600 mouvements à l'horizon 2030, en se basant sur l'évolution de ces chiffres depuis 2019.

Ledit document résume en outre :

- les objectifs stratégiques de l'AIG pour la période allant de 2024 à 2032 – es objectifs sont répartis sur 3 trois piliers du développement durable, soit les dimensions sociétale, environnementale et économique, et ils sont « SMART » (spécifiques, mesurables, atteignables, réalistes et définis dans le temps);
- la planification directrice des infrastructures prévue jusqu'en 2034 a été adoptée par le conseil d'administration de l'AIG en septembre 2022 – cette planification vise à identifier et prioriser les projets à mettre en œuvre, tout en maintenant l'équilibre financier entre le désendettement et les investissements de l'AIG;
- le plan d'affaires de 2024 à 2028 est basé sur les prévisions de trafic susmentionnées, les revenus estimés (redevances aéronautiques, redevances commerciales et tarifs des parkings) ainsi que la maîtrise des charges, tout en poursuivant ses objectifs de désendettement.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se détermine plus précisément sur chacune des recommandations comme suit :

¹ Engagements et objectifs de Genève Aéroport – <https://www.gva.ch/fr/Site/Geneve-Aeroport/Entreprise/Strategie,-vision-et-valeurs/Strategie-vision-valeurs>.

² <https://www.bazl.admin.ch/psiagva>.

S'agissant du préavis de la CCAEPA, le Conseil d'Etat considère que toutes les recommandations peuvent être intégrées dans les réflexions que l'AIG et le Conseil d'Etat devront mener dans le cadre des travaux préparatoires relatifs à la révision de la fiche PSIA post-2030 de l'AIG, dont le début des travaux sera fixé par l'OFAC, conformément à ce qui est prévu à l'article 9 de la convention d'objectifs susmentionnée.

Première recommandation de la CCAEPA

Concernant le questionnement du modèle économique de l'AIG impliquant de nombreux mouvements tôt le matin et tard le soir, le Conseil d'Etat rappelle que les heures d'ouverture de l'AIG ne peuvent pas être modifiées, ceci vu le cadre normatif en vigueur, dont les articles 39 et 39a de l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique, du 23 novembre 1994 (OSIA; RS 748.131.1), 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 et à ce stade, l'AIG et le Conseil d'Etat ont 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 et 7 heures (cf. art. 6, al. 6, de la convention d'objectifs).

Deuxième recommandation de la CCAEPA

Le Conseil d'Etat prévoit d'interroger l'OFAC en fonction des résultats de cette étude, répondant ainsi à cette recommandation, mais souligne que des mesures incitatives financières pour les compagnies aériennes existent déjà en matière de redevances – y compris l'introduction en 2025 du nouveau système des quotas bruit³ –, que l'AIG est un acteur essentiel de l'économie et qu'il favorise le maintien des emplois, comme cela a été rappelé dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition demandant aux autorités du canton de Genève de garantir aux habitants des communes riveraines de l'aéroport une interdiction de tout trafic aérien commercial entre 23 heures et 6 heures du matin (P 1954-C).

Pour mémoire, il était notamment mentionné dans ce rapport que 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

³ Le système des quotas bruit est un outil permettant de piloter et mieux gérer les nuisances sonores pour les décollages entre 20h et 22h.

internationales (OI) dans le bassin lémanique (sur 45 au total en Suisse), 750 organisations non gouvernementales (ONG), 32 000 fonctionnaires internationaux, diplomates et représentants de la société civile, plus de 4 000 visites par année de chefs d'Etat et de gouvernement, ministres et autres dignitaires, plus de 5 000 conférences par an organisées en présentiel, en téléconférence ou en hybride et suivies par environ 523 000 délégués du monde entier. L'AIG 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 genevoise bénéficient des activités aéroportuaires, dont l'horlogerie, la chimie spécialisée, le négoce ou le tourisme, y compris les petites et moyennes entreprises 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.

Troisième recommandation de la CCAEPA

S'agissant de l'élargissement des critères d'octroi des subventions pour l'insonorisation des habitations, le Conseil d'Etat partage l'avis de la CCAEPA et entend effectivement solliciter l'OFAC à ce sujet. Les réflexions sont en cours à la sous-commission «Bruit et autres émissions» de la CCAEPA.

Quatrième recommandation de la CCAEPA

A la question de savoir si l'AIG doit renforcer la concertation avec les compagnies aériennes concernant les projets futurs, le Conseil d'Etat estime que cette question est opérationnelle et qu'il appartient à l'AIG de déterminer si et quand il doit consulter les compagnies aériennes.

Il ne paraît en effet pas opportun de retirer à l'AIG sa marge de manœuvre dans la gestion de ses projets car ses intérêts et ceux du canton, de la population, des communes riveraines et des compagnies aériennes peuvent diverger. Le Conseil d'Etat estime qu'il est surtout important de maintenir le dialogue entre toutes ces parties prenantes, pour arriver à des solutions qui certes ne satisfont pas tout le monde, mais qui résultent de pesées d'intérêts et de compromis.

Cinquième recommandation de la CCAEPA

Cette recommandation est notamment traitée à l'article 22 de la convention d'objectifs susmentionnée et les travaux sont en cours.

Sixième recommandation de la CCAEPA

Concernant l'intermodalité des transports, tant l'AIG que le Conseil d'Etat considèrent que cette option est intéressante mais peu réaliste en l'état. En effet, le transport de bout en bout des bagages (transport intégré) est un service privé qui nécessite un accord entre les compagnies aériennes et les transporteurs, auquel l'AIG n'est pas partie. Un tel service est actuellement proposé par certaines compagnies aériennes – dont Swiss et easyJet – en partenariat avec la société AirPortr. Les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) sont également partenaires d'AirPortr. L'information figure sur le site des CFF⁴.

Septième recommandation de la CCAEPA

Pour ce qui est du chiffrage de la population sous les courbes de bruit, il s'agit d'une demande qui a déjà été abordée dans le cadre des travaux de la CCAEPA. Le Conseil d'Etat relève que les nouvelles courbes de bruit fixées en 2022 ne sont pas encore en vigueur, vu les recours formés devant le Tribunal administratif fédéral (TAF) 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). Le calcul définitif de la population à l'intérieur des nouvelles courbes de bruit sera actualisé dès l'entrée en vigueur de ces courbes, en fonction des statistiques de population à ce moment. Par ailleurs, le canton ne saurait évaluer la population concernée sur sol français.

Position du Conseil d'Etat

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat a pris acte des recommandations de la CCAEPA et validé la stratégie ainsi que le plan d'affaires de l'AIG.

Le Conseil d'Etat précise que les recommandations de la CCAEPA seront intégrées à ses prochaines réflexions et que, dans l'intervalle, l'AIG doit pouvoir continuer à déployer sa stratégie actuelle, définie en 2022 dans la continuité de la fiche PSIA qui le concerne et du règlement d'exploitation susmentionné.

⁴ Bagages avion: Genève Aéroport |CFF – <https://www.sbb.ch/fr/billets-offres/reservation-bagages/bagages-avion/geneve-aeroport.html>

A noter toutefois que ces travaux de réflexion ne pourront pas débiter avant la décision du TAF précitée, ni sans l'analyse préalable de l'impact des initiatives que l'AIG a prises dans le cadre du PSIA incriminé.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :
Nathalie FONTANET

Annexes :

1. *Stratégie et plan d'affaires à court et moyens termes de l'Aéroport international de Genève – 2024-2030*
2. *Rapport de la sous-commission « Stratégie et plan d'affaires », du 27 septembre 2024*
3. *Convention d'objectifs conclue entre la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat, et l'Aéroport international de Genève – période 2024-2029*



Stratégie et plan d'affaires de l'Aéroport International de Genève

2024- 2028-2030

Table des matières

Introduction	2
Prévisions du trafic.....	2
Stratégie Aéroport International de Genève 2024-2030.....	5
Vision 2040.....	5
Stratégie 2030.....	6
Planification directrice des infrastructures Aéroport International de Genève 2022-2034.....	11
Plan d'affaires Aéroport International de Genève 2024-2028	15
Hypothèses et points clés retenus pour ce plan d'affaires.....	15
Définition scénario 2024-2028.....	18
Évolution du résultat net et de la profitabilité	18

Introduction

La stratégie et le plan d'affaires de l'Aéroport international de Genève (AIG) se basent sur les prévisions du trafic pour les années à venir. Pour ce faire, l'AIG a internalisé depuis 2017 une fonction de planification stratégique dont la principale tâche est de produire la planification directrice à moyen (Stratégie 2030) et long terme. Celle-ci a pour but de traduire dans un plan les objectifs stratégiques définis par la Direction générale et la vision à long terme établie par le Conseil d'administration.

Prévisions du trafic

La planification directrice se base sur des valeurs quantitatives comprenant une projection du nombre de passagers, de mouvements, de salles d'embarquement et de places de stationnement avion.

La situation particulière engendrée par la crise sanitaire a eu pour conséquence de contraindre l'AIG à établir des scénarios spécifiques de sortie de crise. Il est maintenant prévu que c'est en 2025 que le niveau d'activité (trafic aérien, passagers) correspondra à celui prévalant avant la pandémie.

L'AIG a développé une méthodologie qui prévoit la prise en compte de sensibilités différenciées en faisant varier l'élasticité de la demande en fonction des changements comportementaux de la population de la zone de chalandise, ainsi que de la maturité du réseau (connectivité).

Nos prévisions envisagent trois scénarios (bas, médian et haut), a contrario d'Intraplan dont les prévisions commandées par la Confédération pour établir le Plan Sectoriel d'Infrastructures Aéronautiques (PSIA) ne comptaient qu'un seul scénario.

La première étape de la création des prévisions de trafic est la réalisation d'une prévision sans contrainte (comparable à la méthodologie utilisée par Intraplan). Cette dernière est une étude macro-économique qui lie la croissance du trafic passagers à celle de la population de la zone de chalandise, du PIB suisse et de la nature historique du trafic d'AIG.

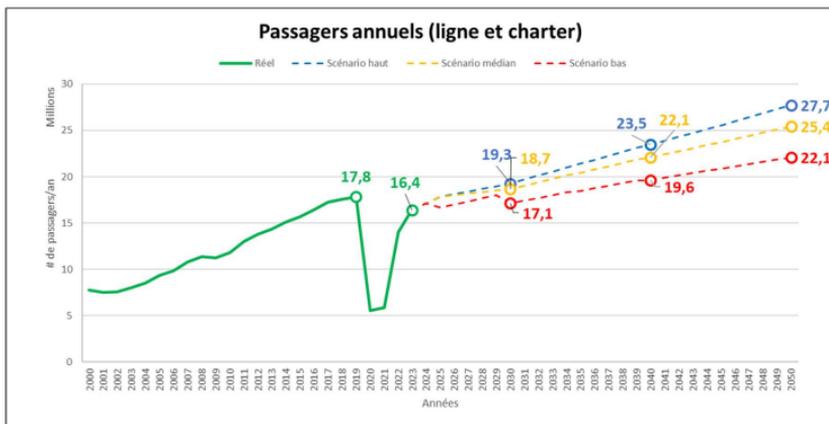
Dans un second temps, trois scénarios différents ont été réalisés en prenant en compte :

- Les facteurs endogènes de l'aéroport que sont la capacité de la piste et du terminal, ainsi que la maturité du réseau. Ce dernier est en effet déjà très dense concernant la desserte européenne depuis Genève. Une croissance du trafic est donc uniquement possible par l'ajout de quelques destinations long-courriers, et au niveau moyen/court courrier (Europe et pourtour méditerranéen) par l'augmentation de la taille des aéronefs (emport, soit le nombre de sièges par avion/vol) ;
- La reprise de l'acquis communautaire « Fitfor55 », intégrée dans loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024 (22.061) en cours de révision par le Parlement fédéral, (mélange de SAF, électrification des positions avions, etc.) va probablement induire une augmentation du prix des billets d'avions, et donc réduire la demande. Son impact a été estimé par une étude de l'ACI EUROPE (Airport Council International Europe, l'association faitière des aéroports européens) réalisée par la société Oxera¹. L'AIG a tenu compte du

¹ <https://www.aci-europe.org/media-room/394-fit-for-55-package-risks-european-socio-economic-cohesion-without-supporting-measures-independent-study-shows-2.html>

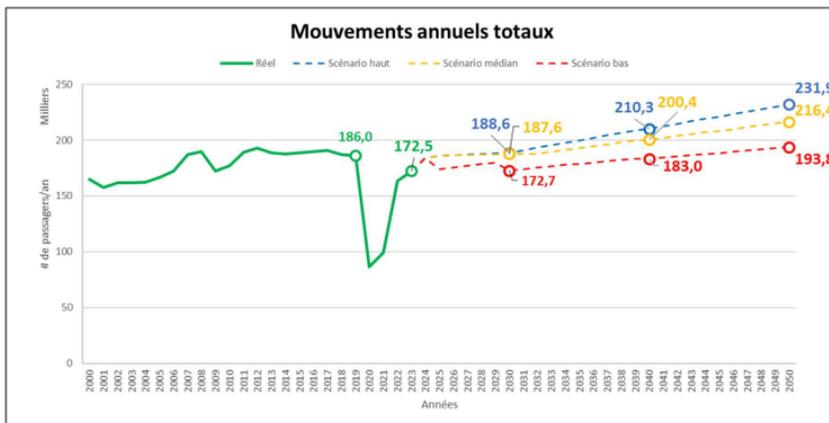
pouvoir d'achat des résidents de la zone de chalandise qui est plus élevé que celui du reste de l'Europe pour ajuster les résultats proposés par la société Oxera ;

- L'intégration de sensibilités environnementales et sociétales différenciées exprimées à travers des élasticités adaptées selon les trois scénarios (bas, médian et haut) qui entraîne une variation de la croissance.



Il est important de noter que les trois scénarios articulés sont inférieurs aux taux de croissance pronostiqués par les experts du secteur aéronautique (IATA, EUROCONTROL, Airbus) car la Suisse dispose déjà d'une desserte très mature au regard d'autres pays à l'Est de l'Europe, et à fortiori d'autres régions du monde telles que l'Asie et l'Afrique.

Enfin, le nombre de mouvements annuels est établi sur la base des prévisions passagers et de l'emport des aéronefs (nombre de sièges par vol). Ce dernier est en augmentation constante et entraîne un plus faible taux de croissance des mouvements comparé à celui des passagers.



L'AIG utilise le scénario médian pour déterminer sa capacité à financer ses infrastructures et s'assurer ainsi de maintenir un niveau de dette acceptable. La Direction générale a établi une stratégie de désendettement suite à la crise Covid qui a pour objectif de ramener le ratio « dette sur EBITDA » à son niveau d'avant crise en 2028, permettant ainsi de créer un contexte financier favorable pour le financement de CAP2030.

Ceci implique que, dans le scénario médian, l'AIG planifie 18.7 millions de passagers en 2030 (17.8 millions en 2019) et 187 600 mouvements en 2030 (186 000 mouvements en 2019).

Stratégie Aéroport International de Genève 2024-2030

La stratégie 2030 (qui couvre la période 2024-2030) a été discutée et adoptée à l'unanimité par le Conseil d'administration de l'Aéroport International de Genève (AIG) le 28 juin 2022.

Vision 2040

La stratégie 2030 s'inscrit dans la vision pour 2040 qui donne les moyens à l'AIG pour la mise en œuvre. La vision 2040 est :

- En 2040, l'Aéroport International de Genève est un **centre de mobilité compétitif et convivial** dont la desserte aérienne répond aux besoins de la population, des acteurs économiques et de la Genève internationale.
- Pour assurer sa pérennité, l'Aéroport International de Genève s'est **adapté** aux évolutions sociétales et technologiques et offre un **cadre dynamisant** à toutes les parties prenantes.
- L'Aéroport International de Genève est **exemplaire** dans les domaines du développement durable et de l'innovation en collaboration avec ses partenaires.
- L'Aéroport International de Genève est un **employeur attractif et responsable**.

Stratégie 2030

Dans ce cadre, la stratégie à l'horizon 2030 pour Genève Aéroport couvre trois dimensions et poursuit des objectifs concrets à court et moyen termes.

▪ DIMENSION SOCIÉTALE

- Développement d'une culture d'entreprise et managériale en développant notamment l'esprit d'innovation dans les équipes
- Nouvelles politiques, systèmes ou cadres de référence RH adaptés aux besoins de GA, et attractifs pour les collaborateurs actuels et futurs
- Augmentation du niveau de satisfaction des passagers, et des compagnies aériennes, grâce à de nouvelles infrastructures et services qui rendent leur expérience plus fluide et efficace
- Amélioration de nos relations avec les riverains grâce à la poursuite d'un dialogue de proximité régulier et transparent tout en poursuivant la mise en place de mesures de réduction des nuisances et de la pollution, développant ainsi une image responsable

Objectifs	Critères de succès jusqu'en 2030
Nouvelles politiques, systèmes ou cadres de référence RH adaptés aux besoins de GA et attractifs pour les collaborateurs actuels et futurs	<p>31.12.2024: Le statut du personnel a été révisé et reflète les besoins de GA</p> <p>01.01.2025: La nouvelle politique de rémunération est mis en œuvre et permet un pilotage de la masse salariale</p>
Développement d'une culture d'entreprise et managériale en développant notamment l'esprit d'innovation dans les équipes	<p>31.12.2024: La charte étant mise en œuvre, plus de 60% des cadres hiérarchiques ont suivi la formation GA et participent aux activités de la communauté managériale proposées</p> <p>31.12.2026 : Tous les cadres hiérarchiques ont suivi la formation GA et participent aux activités de la communauté managériale proposées</p> <p>31.12.2025: Une fonction innovation transversale, qui stimule, facilite la mise en œuvre d'innovations et d'amélioration continue, est déployée</p> <p>31.12.2025: Une mesure du niveau de mise en œuvre d'innovation (KPI, rapport annuel) est en place</p>

<p>Augmentation du niveau de satisfaction des passagers et les compagnies aériennes grâce à de nouvelles infrastructures et services qui rendent leur expérience plus fluide et efficace</p>	<p>31.12.2024: Développement d'un objectif image de marque en intégrant un système de mesure de la satisfaction (comme cela existe déjà pour les aéroports avec le programme ASQ développé par ACI World)</p> <p>31.12.2024: Maintien de la note du programme ASQ en dessus de 4 sauf période de travaux du projet CAP2030</p> <p>31.12.2032: Amélioration à 4.25 (avec l'arrivée de CAP2030)</p> <p>31.12.2024: Mise en service du nouveau système de tri-bagages (<i>Bagages Logistics Center BLC</i>)</p> <p>31.12.2027 Mise en exploitation d'une zone commune de dépose bagage automatisée utilisée par plusieurs compagnies aériennes</p> <p>31.12.2028: Transformation du satellite 10 et des embarquements par bus ; mise en exploitation de la plateforme multimodale</p> <p>31.12.2032: Mise en exploitation CAP2030</p>
<p>Amélioration de nos relations avec les riverains grâce à la poursuite d'un dialogue de proximité régulier et transparent tout en poursuivant de mesures de réduction des nuisances et de la pollution, développant ainsi une image responsable</p>	<p>1.1.2025 : Mise en place du système de quota bruit, dans l'objectif de réduire les départs retardés après 22h00</p> <p>31.12.2030: Atteinte de la courbe cible de l'impact bruit (conformément au PSIA)</p> <p>31.12.2027: Mise en œuvre de la réduction de 60% des émissions de CO2 de la plateforme par GENILAC</p>

▪ DIMENSION ENVIRONNEMENTALE

- Mise en œuvre du PSIA avec une meilleure gestion des vols après 22h et respect de la courbe cible de l'impact bruit, notamment par l'introduction de quotas pour les décollages à l'horaire retardés après 22h
- Premières étapes de notre objectif net zéro de la plateforme avec le projet GENILAC et le programme d'incitation financière des compagnies aériennes pour une réduction de l'impact
- Finalisation de l'insonorisation des bâtiments autour de l'aéroport

Objectifs	Critères de succès jusqu'en 2030
Mise en œuvre du PSIA avec une meilleure gestion des vols après 22h et respect de la courbe de bruit cible	<p>31.12.2026: Probable mise en œuvre complète du nouveau règlement d'exploitation (système de quota pour retards de décollage pour le 1.1.2025) suivant la procédure de recours en cours</p> <p>31.12.2030: 58 % des passagers et 50 % des employés de l'aéroport utilisent les transports publics, les modes doux et le covoiturage pour se rendre et quitter l'aéroport, étant précisé que l'atteinte de ces objectifs est conditionnée à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics qui dépend notamment des démarches et initiatives du canton de GE</p> <p>2030: Atteinte de la courbe cible de l'impact bruit</p>
Premières étapes de notre objectif net zéro de la plateforme avec le projet GENILAC et le programme d'incitation financière des compagnies aériennes pour une réduction de l'impact	<p>2027: Mise en œuvre de la réduction de 60% des émissions de CO2 de la plateforme par GENILAC</p> <p>31.12.2030: Extension du programme d'incitation qui comprend des réductions de charges pour les avions de dernière génération afin d'encourager les opérateurs d'avions de ligne à renouveler leur flotte (incrémental bonus) et améliorer le taux de remplissage des appareils (<i>load factor</i>) et introduction d'une incitation en cas de d'utilisation de carburant durable</p>
Finalisation du programme d'insonorisation des bâtiments autour de l'aéroport	<p>31.12.2028: Mise en œuvre complète du programme d'insonorisation conformément au Concept de mesures d'isolation acoustiques approuvé par l'OFAC en 2017 dans le périmètre des valeurs limites d'émission du cadastre de bruit en vigueur (1270 bâtiments, 81 millions; en 2020, 25% des bâtiments avaient déjà été insonorisés)</p> <p>Note : Dès l'adoption des nouvelles courbes de bruit (soit, au moment de l'entrée en vigueur de la décision d'approbation du projet PAP-MRE post PSIA) le concept d'insonorisation sera adapté pour tenir compte du nouveau bruit admissible fixé par l'autorité (nouveau cadastre de</p>

bruit) et des perspectives futures de réduction de l'exposition au bruit des riverains à l'horizon 2030

▪ DIMENSION ÉCONOMIQUE

- Planification directrice pour une vision claire des futurs développements qui vise une amélioration continue de l'efficacité énergétique de la plateforme
- Amélioration de la structure de bilan pour une meilleure pérennité économique long-terme
- Programme de digitalisation avec l'introduction du «yield management» pour les ressources limités (comme les parkings) et technologies seamless et automatisées comme pour l'enregistrement des bagages

Objectifs	Critères de succès jusqu'en 2030
Planification directrice pour une vision claire des futurs développements qui vise une amélioration continue de l'efficacité énergétique de la plateforme	<p>Mise à jour de la planification directrice tous les deux ans – prochaine version automne 2024</p> <p>Maintien de la participation au projet d'exemplarité énergétique de la Confédération</p>
Amélioration de nos fonds propres pour une meilleure pérennité économique long-terme	<p>31.12.2028: Mise en œuvre du projet désendettement avec un objectif de ratio de dette nette (non ajustée) / EBITDA de 2.5x</p> <p>31.12.2034: Mise en œuvre du projet désendettement avec un objectif de ratio de dette nette (non ajustée) / EBITDA de 2.0x</p>
Programme de digitalisation avec l'introduction du «yield management» pour les ressources limités (comme les parkings) et technologies seamless et automatisées comme pour l'enregistrement des bagages	<p>31.12.2025: Mise en service des SSBD pour le groupe Lufthansa et d'autres compagnies en modalité « common »</p> <p>31.12.2025: Remplacement progressif de la solution de gestion des parking et modification de la gestion tarifaire des parkings</p>

Planification directrice des infrastructures Aéroport International de Genève 2022-2034

Le développement des infrastructures doit permettre à l'AIG de s'adapter aux évolutions sociétales, technologiques et offrir un cadre dynamisant à toutes les parties prenantes tout en étant exemplaire dans les domaines du développement durable et de l'innovation en collaboration avec ses partenaires.

L'AIG a donc réalisé un document de référence appelé « planification directrice » qui doit lui permettre de garantir de manière efficiente la cohérence de son développement sur la base de la vision élaborée par son Conseil d'administration. Ce document est mis à jour tous les trois ans afin de prendre en compte les évolutions du secteur aéronautique.

La dernière mise à jour, qui a couvert la période 2022-2034, a été adoptée par le Conseil d'administration de l'Aéroport International de Genève (AIG) le 13 septembre 2022. Cette planification directrice, effectuée en sortie de crise sanitaire, a eu pour but d'identifier les projets à mettre en œuvre à court, moyens et long terme afin d'assurer l'opérabilité de la plateforme et de planifier les ressources. Le déploiement des projets doit tenir compte des étapes nécessaires notamment les demandes de crédit d'étude et de crédit de construction pour les projets d'investissement.

Le cadrage de la planification directrice se basent sur les points suivants :

1. Vision et hypothèses :
 - a. Équilibre entre le désendettement et les investissements nécessaires pour le maintien et le développement de l'infrastructure ou autrement dit dans la pérennité de la plateforme Impératifs de rénovation et besoins capacitaire
 - i. Avec comme objectifs : une réponse à la vétusté des infrastructures, une réduction de la consommation énergétique, une sortie des énergies fossiles
 - ii. En se basant sur l'hypothèse de passagers annuels des prévisions
2. Priorisation
 - a. Périmètre des nouveaux pôles (zone est, pôle nord, pôle Prébois, pôle P47/49, CAP2030) comme les cibles prioritaires pour le développement
 - i. Avec les projets et leur séquençage

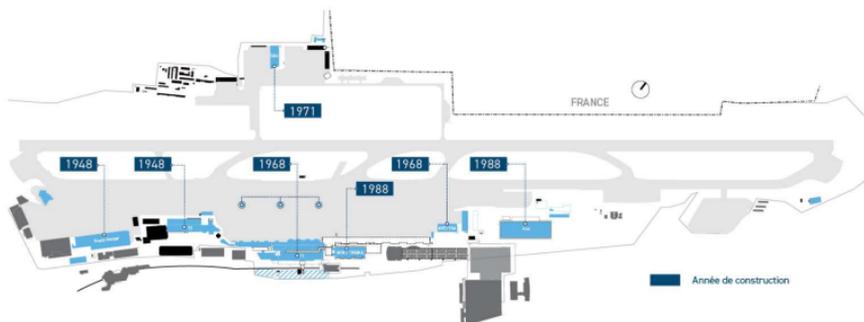
La planification directrice contient les projets qui répondent aux objectifs stratégiques de l'entreprise et qui s'inscrivent dans une recherche d'équilibre entre une volonté d'optimisation des opérations et une pérennité financière prenant en considération une saine gestion des finances.

L'AIG doit pouvoir répondre à la demande de l'économie de la région, comme stipulé dans la concession, pour assurer sa compétitivité, mais également satisfaire aux attentes de la Genève Internationale ainsi qu'au besoin capacitaire découlant des prévisions.

C'est dans ce contexte que l'AIG est amené à relever divers défis d'importance que sont la vétusté de ses installations et un périmètre contraint dans lequel doivent se dérouler les opérations aéroportuaires en toute sécurité.

De plus, la Direction Générale s'est engagée dans une démarche volontariste et ambitieuse au profit du développement durable et de la transition énergétique. Il s'agit notamment de rénover les infrastructures dont les dates de construction illustrent l'ampleur de la tâche.

Il s'agit maintenant de déployer la stratégie de rénovation basée sur l'état de vétusté et sur nos objectifs environnementaux.



La part significative des infrastructures vieillissantes exposée à une accélération des dégradations avec un sous-investissement lié à la crise sanitaire va induire un besoin grandissant de rénovation ou de remplacement de ces infrastructures pour limiter les coûts d'opération de ces dernières et assurer le niveau de disponibilité nécessaire. L'état de vieillissement et sa progression sont indiqués dans le tableau suivant :

Bâtiment	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Bassin rétention Vengeron	0.99	0.99	0.98	0.98	0.98	0.98	0.97	0.97	0.97	0.97	0.96	0.96	0.96	0.96	0.95	0.95	0.95	0.95	0.94	0.94	0.93	0.93	0.93	0.92
Aile Est	0.97	0.96	0.95	0.94	0.94	0.93	0.93	0.92	0.92	0.91	0.90	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.85	0.83	0.82	0.80	0.78	0.76	0.75	0.73
BLC bâtiment	0.96	0.94	0.94	0.94	0.94	0.93	0.93	0.92	0.92	0.91	0.91	0.90	0.89	0.89	0.88	0.87	0.86	0.85	0.83	0.82	0.81	0.79	0.77	0.75
Parking 27 et 28	0.94	0.94	0.94	0.93	0.93	0.93	0.92	0.92	0.92	0.91	0.91	0.90	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.84	0.83	0.82	0.81	0.81	0.81	0.80
Cargo Security	0.93	0.93	0.92	0.92	0.91	0.91	0.90	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.84	0.82	0.80	0.78	0.75	0.73	0.70	0.67	0.65	0.64	0.63	0.62
Amortisseur de bruit	0.93	0.93	0.92	0.92	0.92	0.91	0.91	0.90	0.89	0.89	0.88	0.87	0.86	0.85	0.84	0.83	0.82	0.81	0.80	0.78	0.77	0.76	0.74	0.72
INAD	0.93	0.93	0.92	0.92	0.91	0.91	0.90	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.85	0.84	0.82	0.81	0.80	0.78	0.77	0.75	0.74	0.72	0.70	0.68
Gros Porteurs Extension	0.93	0.93	0.92	0.92	0.91	0.91	0.90	0.90	0.89	0.88	0.88	0.87	0.86	0.85	0.83	0.82	0.80	0.79	0.77	0.75	0.73	0.71	0.69	0.68
Pavillon VIP	0.93	0.92	0.92	0.92	0.91	0.90	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.86	0.84	0.83	0.82	0.80	0.79	0.77	0.75	0.73	0.71	0.68	0.66	0.63
Centrale thermique Est	0.92	0.92	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.84	0.83	0.82	0.80	0.79	0.78	0.76	0.75	0.73	0.72	0.70	0.69	0.67	0.65	0.63	0.61	0.59
ADIC	0.92	0.92	0.92	0.91	0.91	0.90	0.89	0.87	0.86	0.85	0.83	0.81	0.79	0.77	0.76	0.75	0.74	0.72	0.72	0.71	0.70	0.69	0.68	0.67
Satellite I0	0.91	0.90	0.90	0.90	0.89	0.88	0.88	0.87	0.86	0.85	0.83	0.82	0.80	0.79	0.77	0.76	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70	0.68	0.67	0.66
Terminal C3	0.91	0.90	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.85	0.84	0.83	0.81	0.80	0.78	0.76	0.75	0.73	0.72	0.71	0.69	0.68	0.66	0.65	0.63	0.61
Parking P1	0.90	0.90	0.89	0.89	0.88	0.88	0.87	0.87	0.86	0.85	0.84	0.83	0.82	0.81	0.80	0.78	0.77	0.76	0.75	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70
T1 Extension + Tribag Easyjet	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.84	0.83	0.81	0.80	0.78	0.77	0.76	0.74	0.73	0.72	0.71	0.69	0.68	0.66	0.64	0.63	0.61	0.59	0.57
Aile Ouest JF3	0.88	0.87	0.86	0.85	0.84	0.83	0.81	0.80	0.78	0.76	0.75	0.73	0.72	0.71	0.69	0.68	0.67	0.66	0.64	0.63	0.61	0.60	0.59	0.57
NSEF	0.87	0.85	0.85	0.84	0.82	0.81	0.79	0.77	0.76	0.74	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70	0.69	0.67	0.66	0.65	0.63	0.62	0.60	0.59	0.58
Parking P26	0.87	0.87	0.86	0.86	0.86	0.85	0.85	0.85	0.84	0.84	0.83	0.82	0.81	0.81	0.80	0.79	0.77	0.76	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70	0.69
Batops	0.84	0.83	0.82	0.80	0.79	0.77	0.75	0.73	0.71	0.69	0.67	0.65	0.62	0.60	0.59	0.57	0.55	0.54	0.52	0.51	0.49	0.47	0.46	0.44
Aérogare passager T1	0.82	0.81	0.80	0.79	0.77	0.75	0.74	0.71	0.69	0.67	0.64	0.61	0.58	0.55	0.52	0.50	0.49	0.48	0.45	0.44	0.42	0.41	0.39	0.37
Parking P51	0.81	0.80	0.78	0.77	0.75	0.73	0.71	0.69	0.68	0.66	0.65	0.63	0.62	0.61	0.60	0.59	0.58	0.58	0.57	0.56	0.55	0.53	0.52	0.51
Satellite 3D	0.81	0.80	0.78	0.77	0.76	0.74	0.73	0.71	0.69	0.67	0.65	0.63	0.60	0.58	0.56	0.54	0.52	0.50	0.48	0.47	0.46	0.45	0.44	0.42
Satellite 4D	0.81	0.80	0.78	0.77	0.76	0.74	0.73	0.71	0.69	0.67	0.65	0.63	0.60	0.58	0.56	0.54	0.52	0.50	0.48	0.47	0.46	0.45	0.44	0.42
GVA Center - lot GA	0.80	0.79	0.78	0.76	0.74	0.73	0.71	0.69	0.67	0.65	0.63	0.61	0.59	0.57	0.55	0.52	0.50	0.48	0.46	0.44	0.42	0.40	0.38	0.36
Hangar III	0.80	0.79	0.78	0.76	0.74	0.73	0.72	0.70	0.69	0.67	0.64	0.64	0.62	0.60	0.58	0.56	0.54	0.52	0.51	0.49	0.47	0.44	0.44	0.43
GVA Center - lot Tri-Bag	0.80	0.79	0.77	0.76	0.74	0.73	0.71	0.70	0.68	0.64	0.64	0.63	0.61	0.59	0.58	0.54	0.54	0.52	0.51	0.49	0.47	0.45	0.43	0.41
AE - Bâtiment Restaurant	0.78	0.77	0.76	0.74	0.73	0.71	0.69	0.67	0.65	0.63	0.61	0.58	0.56	0.54	0.51	0.49	0.47	0.45	0.43	0.41	0.39	0.37	0.36	0.34
Grand Hangar	0.78	0.76	0.75	0.73	0.72	0.70	0.68	0.67	0.65	0.63	0.61	0.59	0.57	0.55	0.53	0.51	0.49	0.47	0.45	0.44	0.42	0.41	0.39	0.38
Satellite 2D	0.77	0.76	0.75	0.73	0.72	0.70	0.69	0.67	0.65	0.63	0.61	0.58	0.56	0.53	0.51	0.49	0.47	0.44	0.42	0.40	0.38	0.37	0.36	0.35
Halle de fret	0.76	0.74	0.72	0.70	0.67	0.65	0.63	0.61	0.59	0.57	0.55	0.52	0.50	0.48	0.46	0.44	0.42	0.40	0.39	0.37	0.36	0.35	0.34	0.32
Horticulteurs + SSA	0.76	0.74	0.72	0.70	0.69	0.68	0.66	0.65	0.63	0.61	0.60	0.58	0.56	0.54	0.52	0.49	0.47	0.45	0.43	0.42	0.41	0.39	0.38	0.37
CAG (Ruang)	0.75	0.74	0.72	0.71	0.69	0.67	0.65	0.64	0.62	0.60	0.58	0.56	0.54	0.51	0.49	0.47	0.44	0.44	0.42	0.41	0.39	0.38	0.36	0.35
Hangar II	0.75	0.74	0.72	0.71	0.70	0.68	0.67	0.66	0.64	0.63	0.62	0.60	0.59	0.57	0.55	0.54	0.52	0.51	0.49	0.47	0.46	0.45	0.44	0.42
Hangar I	0.75	0.73	0.72	0.71	0.69	0.67	0.66	0.64	0.62	0.60	0.58	0.56	0.54	0.52	0.50	0.48	0.46	0.44	0.42	0.40	0.39	0.37	0.36	0.33
Dépôts sel + dépôt service bât.	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70	0.69	0.67	0.66	0.65	0.63	0.62	0.60	0.59	0.58	0.56	0.55	0.54	0.52	0.51	0.49	0.48	0.46	0.44	0.43
Bâtiment ABT	0.74	0.72	0.70	0.67	0.65	0.63	0.61	0.59	0.57	0.54	0.52	0.50	0.48	0.46	0.44	0.42	0.40	0.39	0.38	0.37	0.36	0.35	0.34	0.33
Château ALPAR	0.74	0.72	0.71	0.69	0.67	0.65	0.63	0.61	0.59	0.56	0.54	0.51	0.49	0.47	0.45	0.43	0.42	0.40	0.39	0.38	0.37	0.36	0.35	0.34
Couvert Batman	0.73	0.72	0.71	0.69	0.67	0.66	0.64	0.62	0.61	0.59	0.57	0.55	0.54	0.52	0.50	0.48	0.47	0.45	0.43	0.42	0.40	0.38	0.37	0.35
PSI + TAG + HUG	0.71	0.69	0.68	0.65	0.63	0.60	0.57	0.54	0.51	0.47	0.44	0.41	0.39	0.37	0.35	0.34	0.32	0.30	0.29	0.28	0.27	0.26	0.25	0.24
AE - Bâtiment administratif	0.71	0.69	0.67	0.64	0.61	0.59	0.54	0.54	0.52	0.50	0.49	0.47	0.45	0.44	0.42	0.41	0.39	0.37	0.36	0.34	0.33	0.31	0.29	0.28
Aérogare charters T2	0.70	0.68	0.66	0.64	0.62	0.59	0.57	0.54	0.51	0.49	0.46	0.44	0.42	0.40	0.38	0.36	0.34	0.32	0.30	0.29	0.27	0.25	0.24	0.22
Centrale Thermique	0.68	0.64	0.64	0.62	0.60	0.58	0.57	0.55	0.53	0.52	0.50	0.48	0.46	0.44	0.43	0.41	0.39	0.38	0.36	0.35	0.34	0.33	0.31	0.31
Batman	0.67	0.65	0.62	0.59	0.57	0.55	0.53	0.51	0.49	0.47	0.45	0.43	0.41	0.39	0.37	0.35	0.34	0.33	0.32	0.30	0.29	0.28	0.26	0.24
Hangar Courrier Rapide	0.63	0.61	0.59	0.57	0.55	0.53	0.51	0.49	0.47	0.45	0.43	0.41	0.39	0.37	0.35	0.33	0.30	0.28	0.26	0.24	0.22	0.21	0.19	0.17
Bâtiment technique Prébois	0.60	0.57	0.55	0.52	0.49	0.44	0.43	0.40	0.37	0.35	0.33	0.32	0.31	0.29	0.28	0.27	0.26	0.25	0.24	0.22	0.21	0.20	0.19	0.18
Pancosma	0.50	0.47	0.45	0.41	0.38	0.34	0.34	0.32	0.31	0.29	0.27	0.26	0.24	0.22	0.22	0.21	0.21	0.20	0.20	0.20	0.19	0.19	0.19	0.18

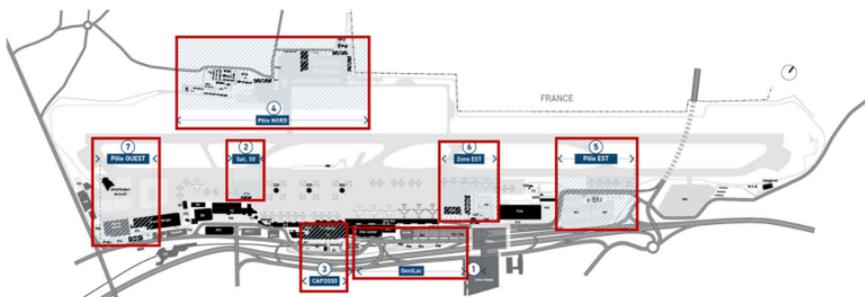
Les attentes de développement durable et de la transition énergétique seront adressées par les projets suivants :

- Le projet GeniLac
- Le développement des panneaux solaires avec actuellement 23'500 m2 et une production de 3.8 GWh/an et un objectif de 50'000 m2 dans la cadre du partenariat avec les SIG
- Les projets en soutien d'un report modal en faveur des modes actifs et des transports collectifs
- Les projets d'amélioration thermique des bâtiments
- L'électrification des véhicules et l'alimentation stationnaire avions
- L'amélioration technologique des avions (politique redevances aéronautiques)
- Les autres actions (nuisances sonores, impacts sur l'eau, déchets)

Le périmètre contraint à disposition pour la gestion de l'aéroport nous force à des optimisations continues de l'utilisation de nos surfaces pour les fonctions de l'aéroport. Le périmètre se présente de la manière suivante :



Cette planification directrice prévoit les travaux dans les zones prioritaires suivantes :



La liste des chantiers principaux et leurs séquençages est :

- Création de nouveau buffer taxi et bus
- La construction de la centrale thermique GENILAC
- L'extension du satellite 10
- La construction de la plateforme multimodale pour le projet CAP2030
- La transformation du satellite 20
- La rénovation du grand hangar
- La construction d'un bâtiment technique et le déplacement de ces fonctions du sud au nord
- La construction d'un nouveau site pour DHL à l'est
- L'extension et le remplacement de la première partie du terminal dans le cadre du projet CAP2030
- La transformation du satellite 30
- Une première nouvelle position pour des avions long-courrier
- Déplacement du catering à l'est
- Transformation du satellite 40

Plan d'affaires Aéroport International de Genève 2024-2028

Le plan d'affaires 2024-2028 a été discuté et adopté par le Conseil d'administration de l'Aéroport International de Genève (AIG) le 5 décembre 2023. Il s'agit d'un plan d'affaires « roulant » sur quatre ans car nous ne disposons pas de suffisamment d'assurance sur les hypothèses pour pouvoir envisager des perspectives plus lointaines.

En résumé, il y a quatre points clés à retenir pour les quatre années de ce plan d'affaires :

1. Le nombre de passagers enregistré avant la crise sanitaire est à nouveau atteint en 2025. Après 2025, l'hypothèse de croissance du trafic passagers est faible. Cette tendance de ralentissement avait déjà été observée avant la crise sanitaire. En 2018 la croissance était de +1.9 % et en 2019 de +1.4 % seulement, ce qui contrastait avec la croissance moyenne +4.8% observée sur la période 2000 à 2017.
2. Sur les quatre années de ce plan d'affaires, l'AIG parvient à préserver le niveau de rentabilité et à maintenir les optimisations de coûts identifiées pendant la crise sanitaire. Mais les conséquences négatives sur les revenus commerciaux des travaux du projet CAP2030 se font déjà sentir sur la dernière année de ce plan d'affaires. Les activités commerciales souffrent des contraintes d'espace et du fait que les travaux de remplacement du terminal principal doivent se faire sur le site actuellement déjà exploité par l'aéroport.
3. Ce plan d'affaires confirme la capacité de désendettement de l'AIG à l'horizon 2028. Le plan d'assainissement, qui fait suite à la crise sanitaire, permet de retrouver un niveau de ratio d'endettement (dette nette sur EBITDA) de 2.5 en 2028. Ce niveau est proche du ratio observé avant la crise sanitaire. L'objectif initial de l'AIG était un ratio de 2 à l'horizon 2028, il convient donc de rester vigilant et de suivre attentivement l'évolution de cet indicateur sur la durée du plan.
4. Enfin, il convient de rappeler l'extrême sensibilité du modèle économique de l'AIG à la donnée « trafic passagers ». L'évolution du résultat net, de l'endettement et par conséquent du ratio d'endettement sont fortement dépendants de l'évolution à la hausse ou à la baisse du trafic passagers par rapport aux hypothèses retenues dans ce plan d'affaires.

Hypothèses et points clés retenus pour ce plan d'affaires

Le résultat net 2024 devrait atteindre un niveau élevé, proche du résultat 2023, malgré un trafic passagers toujours légèrement inférieur à celui d'avant crise.

Le plan d'affaires tient compte des éléments et hypothèses principaux suivants :

- Hypothèse d'adaptation à la hausse des tarifs de la redevance tri-bagages suite à la mise en service du nouveau système de tri des bagages ;
- Hypothèse d'adaptation à la hausse de certaines redevances régulées pour la période 2025-2027, conformément au droit européen. Nouveau cycle de négociations avec les compagnies aériennes actuellement en cours ;
- Hypothèse d'introduction d'une nouvelle redevance dédiée au recouvrement d'une première partie des indemnités bruit qui devront être versées aux riverains ;

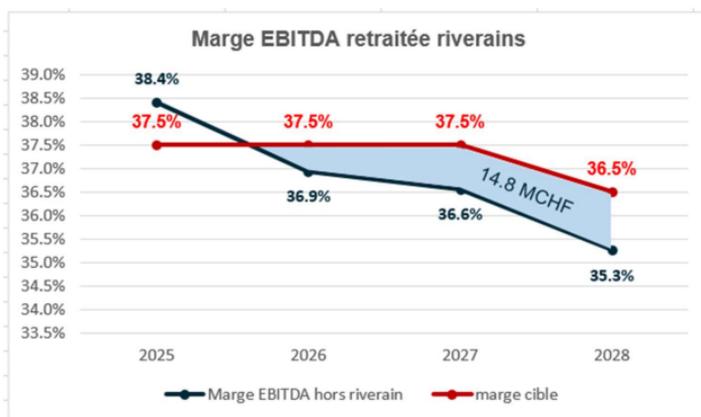
- Pour assurer la pérennité économique de l'établissement à long terme et compte tenu de la période de grands travaux qui se prépare, un objectif de marge sur EBITDA minimum cible a été fixé. L'atteinte de cet objectif passe par la maîtrise des coûts d'exploitation sur la période du plan ;
- La planification des décaissements d'investissement a fait l'objet d'une profonde revue. Un décalage dans le temps, de 2 à 3 ans par rapport aux prévisions initiales, a dû être consenti pour certains projets d'investissement afin de poursuivre la stratégie de désendettement sur la durée du plan d'affaires et d'atteindre l'objectif cible de ratio d'endettement à l'horizon 2028. Cette réduction du plan d'investissement ne nuit pas à l'opérabilité de la plateforme ni à l'atteinte des objectifs stratégiques.

Ce plan d'affaires prend également en compte les hypothèses suivantes :

- Reprise du niveau de trafic « pré crise sanitaire » retardée en 2025 ;
- Croissance du nombre de passagers assez limitée pour la période de 2025-2028, en raison, notamment, de l'incapacité de certaines compagnies aériennes à répondre à la demande et des problèmes rencontrés par certains constructeurs aéronautiques pour fournir des pièces moteurs :
 - Trafic 2024 : -3.9 % par rapport au trafic enregistré en 2019 (situation pré crise sanitaire) ; précédemment l'hypothèse était de -2 % ;
 - Taux de croissance annuel moyen pour 2019-25 : 0 % avec retour au niveau de trafic pré crise sanitaire en 2025 ;
 - Taux de croissance annuel moyen pour 2025-2027 : 0.9 % donc un faible niveau de croissance attendu sur la période ;
- Adaptation de la redevance bagages, suite à l'introduction du nouveau système de tri des bagages. Négociations des redevances actuellement en cours avec les compagnies aériennes pour la période 2025-2027 ;
- Les redevances commerciales sont alignées sur la progression du trafic et tiennent compte de différents facteurs ayant un impact sur la consommation (baisse du panier moyen, fréquentation, travaux prévisionnels) :
 - +4% au budget 2024 ;
 - +1.8% en 2025 ;
 - +3.4% en 2026 ;
 - +1.2% en 2027, et ;
 - +0.8% en 2028 par rapport à la prévision initiale, en raison de travaux du terminal pour le projet CAP2030.
- Les revenus issus des parkings bénéficient d'une hausse tarifaire de +7 % dès la mi-2023 mais subissent les effets négatifs de travaux prévus en 2024 et 2025. Dès 2027, un étage entier du parking P1 devient inexploitable en raison de travaux prévus pour la réalisation de la plateforme multimodale du projet CAP2030 ;

- L'évaluation des charges salariales reste dépendante de l'issue des négociations relatives au projet de nouvelle politique de rémunération. Un médiateur a été nommé pour encadrer les discussions entre les instances de décision de l'AIG, la commission du personnel et le syndicat. L'objectif est de parvenir à un accord pour une mise en œuvre du nouveau système au début de l'année 2025 ;
- D'une manière générale, les coûts de fonctionnement demeurent stables (hors fonds environnement) par rapport à 2024 avec une indexation liée à l'inflation de 1.1 % en 2024, puis de 1.5 % en 2025 (hypothèses GPE) et de 1 % par an dès 2026. Par hypothèse, ces coûts sont répercutés sur la base de coûts pris en compte dans le modèle de calcul des redevances aéronautiques sur la période tarifaire 2025-2027 ;
- Un plafonnement des dépenses de fonctionnement est prévu pour atteindre un objectif de marge sur EBITDA minimum cible, hors impact indemnités riverains, de 37.5 % en 2026 et 2027, puis de 36.5 % en 2028. La baisse de taux en 2028 tient compte de l'impact des travaux du projet CAP2030 sur les revenus commerciaux.

L'effort de performance économique qui correspond à l'écart entre la marge EBITDA hors riverain et cet objectif de marge cible s'élève ainsi à MCHF 14.8 sur la période du plan 2026-2028 ;



- L'endettement de l'AIG se réduit jusqu'à fin 2027, conformément au plan de désendettement volontariste adopté par le Conseil d'administration. À partir de 2028, la dette augmente à nouveau sous l'effet de l'augmentation significative des investissements prévus pour la réalisation du programme CAP2030 et de la baisse des revenus non aéronautiques occasionnée par la gêne des travaux sur les activités commerciales ;
- Pour autant qu'aucune autre crise majeure ne vienne perturber la mise en œuvre de la stratégie de désendettement, le ratio « dette nette/EBITDA » devrait descendre à 2.5 à l'horizon 2028, et ainsi retrouver un niveau proche de celui observé avant la crise sanitaire.

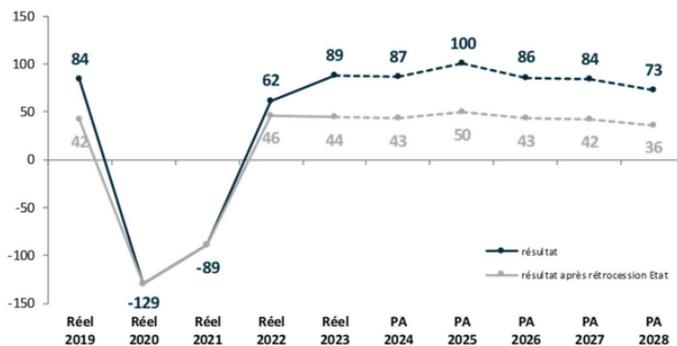
Définition scénario 2024-2028

Croissance passagers :

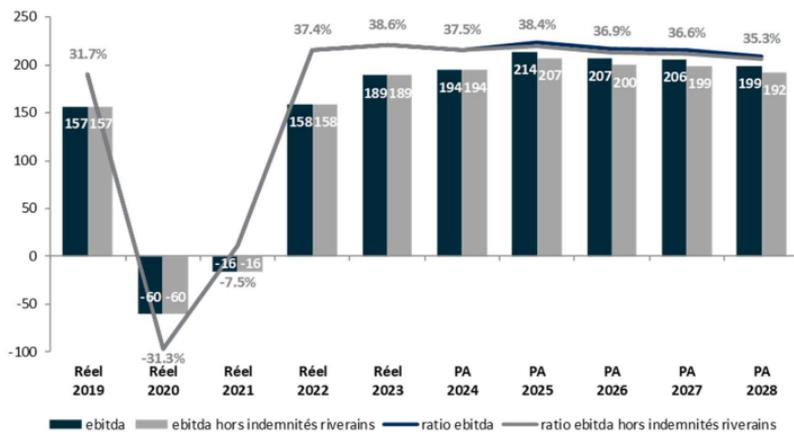
- -8.8 % vs 2019 en 2023 ;
- -3.9 % vs 2019 en 2024 ;
- Retour au niveau de trafic de 2019 en 2025 ;
- +0.94 % vs 2025 en 2026 ;
- +0.94 % vs 2026 en 2027 ;
- +0.94 % vs 2027 en 2028.

Évolution du résultat net et de la profitabilité

Résultat en MCHF

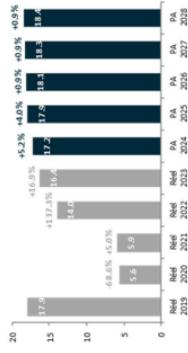


Évolution de l'EBITDA et de la marge sur EBITDA [MCHF]



Chiffres clés pour le plan d'affaires

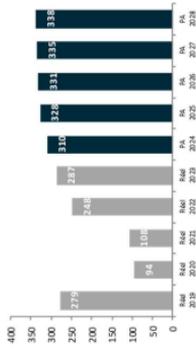
Evolution du trafic 2020-2028 (M PAX)



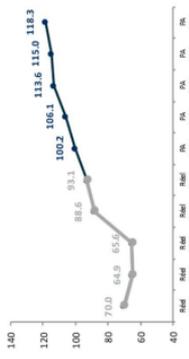
Investissements en MCHF



Evolution de la redevance aéronautique en MCHF



Evolution de la charge d'amortissements en MCHF



Evolution de la répartition des revenus par activité



Evolution de la dette nette en MCHF (ratio d'endettement)



Rapport de la sous-commission « Stratégie et Plan d'affaires » 27 septembre 2024

Préambule

« la commission consultative préavise la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long termes, visé à l'article 18, avant leur transmission aux autorités cantonales et présente chaque année un rapport sur ses activités au Conseil d'Etat, qui en prend acte. » (Article 23 al. 5 de la LAIG)

Lors de sa séance du 25 mars 2024, la CCAEPA a décidé de la création d'une sous-commission dédiée à l'analyse de la stratégie et du plan d'affaires de l'Aéroport International de Genève (AIG), composée des membres suivants :

Marie-Pierre Berthier
Jean-François Bouvier
Mathias Buschbeck
Karen Guinand
Christophe Kobler
Alan Rosset
Adam Rudny
Laurent Wülser

Cette sous-commission s'est fixée pour objectif de revoir le document « Stratégie et plan d'affaires de l'Aéroport International de Genève 2024-2028-2030 » dans le détail, de poser à la direction de l'Aéroport les questions nécessaires pour comprendre les hypothèses et conclusions qui y figurent, et de rédiger un rapport.

Ce rapport, transmis à l'ensemble des membres de la CCAEPA, est conçu pour être débattu et permettre à la CCAEPA de finaliser le préavis qui sera transmis au Grand Conseil, conformément à la loi.

Les comptes-rendus joints à ce rapport présentent les discussions lors des quatre réunions de la sous-commission dédiées aux échanges avec AIG (15 avril, 28 mai, 17 juin et 19 août 2024).

Préavis global

Par 5 voix contre 3, la sous-commission émet un préavis globalement défavorable à la stratégie et au plan d'affaires de l'AIG

La majorité, défavorable à la stratégie et au plan d'affaires, précise les motifs suivants :

- Le document « Stratégie et plan d'affaires de l'Aéroport International de Genève 2024-2028-2030 » est mal structuré et ne contient pas tous les éléments prévus dans l'article 18 al. 2 et 3 de la LAIG
- Les mesures énoncées par l'AIG pour « satisfaire les objectifs de durabilité et de diminution des nuisances induites par son activité, en prenant en compte son infrastructure au sol, le trafic aéroportuaire et le trafic routier dans les communes riveraines » (article 18 al. 3 de la LAIG) sont insuffisantes

Recommandations

Les recommandations suivantes sont soutenues par les membres de la sous-commission.

1. Il est recommandé de **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. [Recommandation soutenue à la majorité].¹
2. Il est recommandé d'**interroger l'OFAC quant à la possibilité d'intégrer un volet incitatif dans les redevances**, à l'instar de ce qui est pratiqué à Zurich. Ceci permettrait de renforcer le niveau de ces redevances et de se donner véritablement les moyens d'atteindre l'objectif de diminution de nuisances inscrit dans la LAIG. A ce sujet, la sous-commission regrette vivement que les recommandations en matière de redevances contenues dans le rapport annuel 2023 de la CCAEPA n'ait pas été intégrées dans les négociations les plus récentes que l'AIG a menées avec les compagnies aériennes. [Recommandation soutenue à la majorité]²
3. Il est recommandé d'**élargir les critères d'octroi de subventions pour l'insonorisation des habitations**, de manière à permettre à un plus grand nombre de riverains d'en bénéficier. [Recommandation soutenue à la majorité]³
4. Il est recommandé de **renforcer la concertation entre l'AIG et les compagnies aériennes concernant les projets en cours et ceux à venir**, notamment le projet CAP 2030. Malgré les assurances de l'AIG concernant le montant financier, l'impact de ces projets sur la plateforme et sur la communauté nécessite un dialogue transparent et permanent sur les besoins réels. [Recommandation soutenue à la majorité]⁴
5. Il est recommandé de **s'assurer que la plateforme est exploitée de manière efficace et efficiente**. L'AIG doit inclure des objectifs et indicateurs précis de maîtrise des charges et optimisation dans sa stratégie. En même temps, l'AIG devait être plus transparent en matière de qualité de service en présentant la performance (e.g. temps d'attente) et la satisfaction des usagers. Ceci peut impliquer davantage d'échanges avec les compagnies aériennes. [Recommandation soutenue à la majorité]⁵
6. Il est recommandé que **la stratégie de l'aéroport vise une vraie intermodalité, en plus de l'accès à des infrastructures de transport publics**. C'est-à-dire notamment pouvoir offrir aux passagers la possibilité de traitement de bout en bout des bagages (transport intégré). Ceci nécessite une coopération entre l'AIG, les CFF, les TPG, les compagnies aériennes et d'autres acteurs, ainsi qu'une réelle information destinée aux clients. [Recommandation soutenue à l'unanimité]
7. Il est recommandé d'**établir un chiffrage 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. [Recommandation soutenue à la majorité]

¹ Avis divergent : Ceux opposés à cette recommandation considèrent que l'Aéroport International de Genève est mandaté d'exploiter une concession fédérale pour une infrastructure publique et – de ce fait – ne peut pas choisir quelles compagnies opèrent sur la plateforme. Les compagnies répondent à la demande du marché, non pas aux sollicitations de l'aéroport et cette recommandation ne peut pas être mise en œuvre.

² Avis divergent : Ceux opposés à cette recommandation indiquent que des incitations financières pour les compagnies aériennes pour renouveler les avions et voler avec des avions de génération sont déjà fortes.

³ Avis divergent : Ceux opposés à cette recommandation sont prêts à entendre des options concernant davantage d'insonorisation, mais rappellent qu'aujourd'hui l'AIG peine à suivre le rythme avec le budget actuel et que la réduction du bruit à la source (des avions) bénéficie à l'intégralité de la population et que les incitations financières réduisent la capacité des compagnies à renouveler leur flotte.

⁴ Avis divergent : Ceux opposés à cette recommandation estiment que les compagnies aériennes exercent déjà une influence prépondérante au sein de l'Aéroport International de Genève. Ils estiment que la recherche de la maximisation de leur profit a tendance à augmenter les conflits sociaux sur la plateforme. La pression qu'elles exercent auraient également tendance à repousser la mise en œuvre de mesures environnementales et de réduction des nuisances.

⁵ Idem que point précédent

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.

PREAMBULE¹

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.

* * * * *

¹ 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

¹ 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.

² 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.

³ 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.

⁴ 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

¹ 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.

² 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.

³ 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.

⁴ 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

¹ 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.

² 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.

³ 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

¹ 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.

² 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.

³ 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.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ 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

¹ 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.

² 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.

³ 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.

⁴ L'AIG favorise et encourage le recours aux carburants SAF (*sustainable aviation fuels*) respectueux de l'environnement.

⁵ L'AIG s'assure d'un approvisionnement en électricité 100% renouvelable.

⁶ 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

¹ 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.

² 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.

³ 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

¹ L'AIG œuvre au maintien et au développement d'une desserte aérienne qui réponde aux besoins du pays et de la région.

² 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).

³ 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.

⁴ L'AIG fournit les données requises par l'article 5A alinéa 1 LAIG.

⁵ L'AIG et le canton travaillent ensemble sur les modalités de mise en forme desdites 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² L'AIG prête une attention particulière aux usagers à mobilité réduite et prend les mesures nécessaires de nature à faciliter leurs déplacements.

³ 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

¹ 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.

² 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.

³ 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.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ 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.

⁹ 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² 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.

³ Dans le cadre de l'accès au travail, l'AIG favorise l'engagement d'apprentis et la réinsertion des demandeurs d'emploi.

⁴ 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

¹ L'adjudicateur tient compte du développement durable dans ses marchés dès la conception du projet.

² Il prévoit des critères et des spécifications techniques portant sur les aspects environnementaux et sociaux pertinents, lorsque cela est applicable.

³ 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

¹ L'AIG adapte son statut du personnel à ses besoins et offre un cadre attractif pour les collaborateurs actuels et futurs.

² L'AIG met en place, en concertation avec les partenaires sociaux, une nouvelle politique de rémunération permettant un pilotage de la masse salariale.

³ L'AIG développe une culture d'entreprise et managériale, en renforçant l'esprit d'équipe et d'innovation dans les équipes.

Art. 18 Mobilité

¹ 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.

² L'AIG s'emploie à ce que son personnel privilégie les transports publics pour les destinations professionnelles de courtes et moyennes distances.

³ En particulier l'AIG subventionne les abonnements UNIRESO et la mobilité douce pour ses employés.

Art. 19 Transition numérique

¹ 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.

² 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.

³ 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² 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

¹ La présente convention entre en vigueur dès sa signature par les deux Parties et remplace la convention d'objectifs conclue en 2019.

² La présente convention est conclue jusqu'au 30 juin 2029.

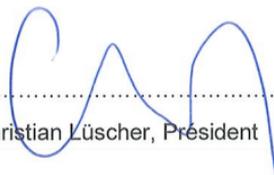
Titre VIII : Signatures

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

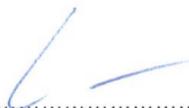
Pour l'Aéroport International de Genève



Nathalie Fontanet, Conseillère d'Etat



Christian Lüscher, Président



André Schneider, Directeur général

Genève, le

1^{er} juillet 2024