

Date de dépôt : 3 février 2020

Rapport

de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2018

Rapport de majorité de M. André Pfeffer (page 1)

Rapport de minorité de M. Cyril Mizrahi (page 24)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. André Pfeffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission de l'économie a consacré deux séances (les 11 novembre et 2 décembre 2019) à traiter de ce projet de loi sous la présidence de M^{me} Isabelle Pasquier.

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

Audition de M^{me} Léonie Chevret, secrétaire générale adjointe, département des infrastructures, et M. André Schneider, directeur général de l'AIG

M. Schneider commence par indiquer que l'élément principal de 2018 concerne l'amorçage d'une réorientation de Genève Aéroport. Il explique en effet que c'est une année où il y a eu -1,9% de mouvements d'avion malgré une petite croissance de +1,9% des passagers. Il explique que pour cette

année encore, il y aura une croissance négative des mouvements et une croissance positive des passagers de 1,25%. Il explique qu'on arrive vraiment à un niveau de maturité de la plateforme, c'est-à-dire à une connectivité qui ne permet plus une augmentation des destinations.

En ce qui concerne les chiffres généraux, il explique qu'ils ont pu finir avec un résultat positif puisque le bénéfice net a été de 85,1 millions, ceci malgré un investissement consenti de 151,3 millions. Il indique, à ce propos, que les coûts d'investissement sont, en finalité, consentis pour permettre de mettre à jour une infrastructure vieillissante puisque la majorité des bâtiments utilisés, que ce soit le terminal ou les satellites, datent des années 60. Il explique qu'ils ont d'ailleurs fêté l'année passée les 50 ans du terminal principal qui, à l'époque, a été créé pour 5 millions de passagers. Les prédécesseurs de la direction générale de l'aéroport ont fait un super travail pour étendre ce terminal, mais aujourd'hui on arrive réellement au bout de tout cela.

Il explique qu'ils ont aussi eu un bon résultat en ce qui concerne le fret puisqu'il a continué de croître. Il précise qu'il s'agit essentiellement de fret pour la région, ce qui est un signal de la bonne marche des affaires en 2018. Cette année, il explique qu'il y a plutôt eu un tassement économique qui s'est ressenti sur le fret.

M^{me} Chevret indique que le département n'a pas de commentaire particulier à faire sur ce rapport qui est positif et qui est représentatif à la fois des efforts consentis au niveau économique et au niveau de l'environnement.

Un commissaire S remarque qu'il y a eu beaucoup d'échos dans les médias sur les affaires qui ont touché l'aéroport, notamment en matière de gouvernance. Par rapport à la sûreté, il remarque que les charges en matière de sous-traitance de sûreté et de surveillance ont augmenté entre 2017 et 2018. Il demande pourquoi ces charges sont passées de 29 millions à 37 millions. Il demande également ce qui a été entrepris par rapport aux problématiques d'urgence en lien avec ces questions de sous-traitance par rapport au processus d'octroi des mandats aux types de sociétés déjà dans la sûreté. Il demande ce qui est fait actuellement pour éviter ce genre d'épisode et pour avoir une plus grande transparence.

M. Schneider répond, à la question sur la croissance des coûts de sûreté, qu'en hiver 2016-2017, ils ont dû faire face à de gros problèmes de gestion de pics de passagers en matière de sûreté. Il explique qu'une bonne partie de ces investissements sont dus au fait que des lignes supplémentaires ont été créées. Il y a d'ailleurs une ligne supplémentaire qui a été créée avec de nouvelles machines grâce auxquelles on n'a plus besoin de sortir les appareils

électroniques ni les liquides des bagages à main. Il explique que ce sont des investissements dans des coûts opérationnels auxquels ils ont dû consentir. Ils ont aussi dû augmenter le personnel pour permettre de mieux répondre à ces pics de passagers.

On peut toutefois voir, dans les résultats 2019, que l'aéroport a atteint un niveau qui est pratiquement stable. Il explique par ailleurs qu'avec cette infrastructure un peu vieillissante, ils doivent de plus en plus faire face à des situations où ils doivent investir dans des gens parce qu'ils n'ont pas de solution infrastructurelle. Par exemple, ils ont dû ajouter une personne par ligne aux contrôles pour fluidifier les choses. Ce genre d'opération qui se fait presque 24h/24 et 7j/7 a des impacts financiers importants.

Il explique que les coûts de sûreté ont aussi augmenté parce qu'ils ont consenti, dans l'appel d'offres, à aller au-delà de la CCT offerte par les entreprises de sûreté. Ils ont en effet estimé que le règlement des pauses n'était pas satisfaisant. Ils ont exigé des pauses supplémentaires que les sous-traitants ont fait payer à l'aéroport.

En ce qui concerne les problèmes de gouvernance, il rappelle quand même que les problèmes qu'il y a eu concernaient deux personnes qui ont clairement eu un comportement inacceptable. D'ailleurs, ils se sont séparés de ces deux personnes.

Il indique en outre qu'ils se sont retrouvés dans un temps de changement de culture. Il explique en effet que, depuis son arrivée à la direction générale, ils ont beaucoup renforcé la qualité des appels d'offres. Il explique que l'appel d'offres qui a posé problème est tombé un peu entre deux temps. Aujourd'hui, il explique que des mesures sont mises en œuvre et qu'ils contrôlent un certain nombre d'appels d'offres au hasard. Il y a aussi des groupes transversaux qui supervisent tous les appels d'offres. Il y a donc des avancées très importantes en la matière.

Après, le monde est très petit et il y a pas mal de gens qui connaissent beaucoup de monde. Il explique qu'ils font donc un très grand travail pour éviter les conflits d'intérêts. Ils ont aussi développé un département d'achat qui assiste tous les métiers dans ce type de procédures d'appels d'offres qui sont assez complexes. Il y a également eu une augmentation du nombre d'appels d'offres à faire. Après, s'il y a des personnes qui ont une volonté criminelle de faire mal, ce n'est pas toujours évident de les détecter malgré toutes les mesures qui sont prises.

Il termine en déclarant que les méthodes qui ont été utilisées par la police pour détecter ces deux cas problématiques sont des moyens dont l'aéroport ne dispose pas.

Le commissaire S remarque que les mesures de sécurité et de contrôles internes qui ont été prises depuis permettent quand même d'avoir tous les moyens pour détecter les volontés criminelles sans enquête policière. Déjà à l'interne, il y a suffisamment de contrôles et de processus pour éviter qu'il y ait une responsabilité sur une seule personne. Il explique qu'il est intéressant de connaître les éléments mis sur pied par l'aéroport pour éviter que ce genre de problème revienne et remonte à la surface.

M. Schneider répond qu'en finalité ils n'ont pas pu démontrer ni valider qu'il y avait eu des actions de triche dans les appels d'offres. Il y a eu un certain nombre de procédures qui n'ont pas été appliquées comme elles auraient dû l'être, mais ils n'ont pas pu démontrer qu'il y avait eu des actions de triche dans les appels d'offres.

Un commissaire Ve remarque que l'aéroport achète des compensations carbonées. Il demande combien représentent ces compensations en termes de volume.

M. Schneider répond que ça représente environ 8000 tonnes. Il précise qu'avec l'introduction de GeniLac ils vont réduire de 60% les émissions de CO₂. Leur objectif est d'être neutres pour leurs opérations sans apport de compensations.

Le commissaire Ve remarque que pour l'instant l'aéroport compense 8000 tonnes sur des projets environnementaux au Kenya et en Turquie. Il demande si ce sont des projets dans lesquels ils mettent seulement de l'argent ou s'ils ont un rôle de surveillance.

M. Schneider répond qu'ils ont choisi des projets qui répondent au plus haut niveau de compensation CO₂. Il explique que l'idée était pour eux de s'assurer que ce soit des projets qui garantissent réellement le résultat voulu. Il explique qu'ils ne disposent pas des ressources pour faire plus de travail, d'où aussi la volonté de réduire les émissions directes pour ne plus dépendre des compensations.

Le commissaire Ve demande combien coûtent ces 8000 tonnes à l'aéroport.

M. Schneider répond qu'elles coûtent entre 40 000 et 50 000 francs. Il explique qu'aujourd'hui, même en achetant les meilleures qualités, les prix sont extrêmement bas. Il explique qu'ils se sont d'ailleurs adjoint une entreprise externe pour choisir les bons projets et avoir une assurance qu'ils soient de bonne qualité.

Le commissaire Ve remarque que le chiffre d'affaires de l'aéroport est de 490 millions pour 17,7 millions de passagers. Cela signifie que le produit par passager est de 27,70 francs.

M. Schneider rappelle que les passagers paient une taxe quand ils partent. Il faut donc diviser le montant de 17,7 millions par deux, ce qui fait qu'on arrive à 55,40 francs par passager. Après, il explique qu'avec la taxe globale qu'il faut distribuer, on arrive autour des 24 francs par passager.

Il explique qu'il faut aussi savoir que les taxes sont définies selon une ordonnance de la Confédération qui ne veut pas qu'on puisse demander plus de taxes que les coûts qui sont engendrés par cette activité. Il explique qu'ils doivent aussi négocier ces taxes avec les compagnies aériennes et que pour les négocier ils donnent une comptabilité analytique de leurs activités pour pouvoir démontrer que ce qui est demandé ne dépasse pas ce que cela coûte. Cela signifie en résumé qu'il n'est pas possible de librement définir les redevances.

En ce qui concerne les coûts, il explique qu'il y a des coûts environnementaux, par exemple l'insonorisation des bâtiments qui représente environ 88 millions de francs. Il explique que cela a justement donné suite à l'augmentation de la redevance atterrissage par rapport au type d'avion de 130%. Le reste des revenus, qui représentent environ 44% du total, sont essentiellement tirés de la présence des magasins et des restaurants sur le site ainsi que du parking.

Le commissaire Ve remarque que le bénéfice est tiré seulement des 44%, c'est-à-dire des produits non aéronautiques.

M. Schneider acquiesce.

Le commissaire Ve demande si cela signifie que les produits aéronautiques sont une opération blanche.

M. Schneider acquiesce. Il explique qu'il y a une pression très importante et que les compagnies aériennes ont un certain nombre d'outils. Il explique quand même que 30% des bénéfices des activités non aéronautiques doivent être comptés contre les coûts aéronautiques. Le régulateur estime en effet qu'il n'est pas possible de faire ces bénéfices non aéronautiques sans la présence de passagers.

Le commissaire Ve demande si les taxes prennent en charge la sécurité.

M. Schneider acquiesce. Il explique qu'il y a une taxe sûreté.

Le commissaire Ve demande si cela signifie que si la sécurité coûte plus cher, elle est prise en charge par les taxes.

M. Schneider répond par la négative. Il explique qu'ils doivent démontrer qu'ils font des coûts au mieux. La qualité du service est par ailleurs contrôlée par le régulateur. Il explique qu'aujourd'hui, ils peuvent payer plus cher, mais qu'ils ne peuvent pas automatiquement le faire valoir auprès des

compagnies aériennes parce qu'elles risquent de dire que ce n'est pas de leur responsabilité de payer la différence de coût alors que le service délivré est le même.

Le commissaire Ve remarque que les compagnies aériennes se lient pour obliger l'aéroport à choisir des moins-disants qui fournissent des salaires qui ne permettent pas de vivre à Genève.

M. Schneider répond qu'il ne partage pas l'analyse du commissaire Ve sur la question de ce que peuvent couvrir ou pas les salaires. Il explique que dans le cadre des appels d'offres, il y a d'autres critères qui sont aussi liés à la qualité. D'ailleurs, dans les trois lots qui ont été adjugés, il déclare qu'il n'y a aucun lot qui a été adjugé automatiquement ou au moins cher. C'est une combinaison de différentes choses qui permet d'adjuger un appel d'offres. Il explique qu'ils ont d'ailleurs ajouté à tous les contrats des conditions supplémentaires en demandant des arrangements de temps de travail et de pause qui vont au-delà de la CCT.

La présidente remarque que la convention entre l'aéroport et le Conseil d'Etat est arrivée à son terme puisqu'une nouvelle convention a été signée en 2010. Elle demande s'il y a un bilan qui a été fait de cette convention ou si les éléments sont plutôt précisés dans ce PL.

M^{me} Chevret répond que le bilan est fait au fur et à mesure de la nouvelle convention puisque c'est vraiment un partenariat entre l'aéroport et le département. Elle indique d'ailleurs que la nouvelle convention est entrée en vigueur avant la fin de la précédente. Un vrai travail de négociation a été fait entre l'aéroport et le département pour mettre en œuvre les nouvelles mesures et pour être en adéquation avec la fiche PSIA. Tout cela a été fait en amont de la fin de la précédente convention.

La présidente remarque, par rapport au programme d'activités, que la page 20 du rapport parle d'une desserte toujours plus qualitative qui est définie par la satisfaction des clients et la pérennité économique pour les compagnies aériennes. Elle demande si c'est vraiment comme cela que se mesure la qualité de la desserte.

M. Schneider répond que la satisfaction des clients et la pérennité économique pour les compagnies aériennes jouent un rôle dans la qualité de la desserte. Il précise qu'il y a aussi un travail visant à réduire la courbe de bruit qui est fait. Il explique en effet qu'ils aimeraient arrêter d'étendre le réseau européen et en même temps réussir à réduire ou à implémenter la courbe de bruit sur les années à venir. Déjà pour 2018, la courbe s'est resserrée. Il indique, à ce propos, que la courbe de bruit soumise avec le projet pour les courbes de bruit admissibles est déjà plus petite que ce qui

était prévu dans le cadre du bruit admissible pour le PSIA. Il explique qu'il y a aussi une réduction des mouvements de vols, ce qui fait partie du tout.

La présidente remarque que dans la qualité de ce qui est proposé il n'y a aucune mention des questions de bruit.

M. Schneider répond que le dernier paragraphe de ce point parle clairement de la réduction des mouvements d'avions. Il explique qu'ils auraient toutefois effectivement pu être plus explicatifs en expliquant que cela avait directement un impact sur la réduction du bruit. Il termine en déclarant qu'il ne s'agit pas seulement de parler du développement des destinations ou de la satisfaction des passagers mais qu'à la fin, la satisfaction des passagers fait partie du mixe.

La présidente remarque qu'il y a encore des avions qui circulent et qui sont de classe 1 et 2, c'est-à-dire des classes bruyantes. Elle demande s'il y a une possibilité d'agir à ce niveau-là.

M. Schneider répond que pour la classe 1, il y a eu 21 mouvements en 2018. Il explique qu'officiellement ils ne peuvent pas interdire un avion d'atterrir ou de décoller de Genève Aéroport s'il a une autorisation de l'OFAC de voler. Après, il explique qu'ils ont quand même introduit des taxes atterrissage avec des montants plus élevés pour les avions les plus bruyants. On peut par ailleurs clairement voir, sur ces dernières années, une baisse considérable de ce type de mouvements, qui vont d'ailleurs être appelés à disparaître. Il rappelle en outre qu'ils sont soumis à une réglementation mondiale qui ne leur donne pas tous les droits de contenir cela. Là-dedans on peut aussi avoir un certain nombre d'avions étatiques et, ces avions, Genève Aéroport a encore moins le droit de les interdire. C'est une décision qui appartient à la Confédération et au DFAE.

La présidente remarque qu'il y a un enjeu très important autour des mouvements qui ont lieu la nuit. Il y a eu 1836 décollages l'année passée, 8746 atterrissages et environ 30 avions qui ont circulé la nuit. Elle remarque qu'on ne retrouve pas ces chiffres dans le rapport d'activité de Genève Aéroport. Puisqu'il y a un enjeu autour de cette problématique, elle demande si c'est quelque chose qui pourrait figurer dans les futurs rapports.

M. Schneider répond qu'ils publient ces chiffres sur leur site. Il explique que chaque rapport d'activité est une question de choix, parce qu'ils ne peuvent pas tout mettre dedans. Il rappelle qu'ils ont aussi publié, l'année dernière, un rapport sur le développement durable qui reprend plus ce thème des mouvements de nuit. Il précise néanmoins que, fin octobre, il y a eu une réduction des vols après 22h de 5,8%. Il précise que c'est la première fois depuis plusieurs années qu'il y a eu une telle réduction. Il indique qu'ils

continueront de travailler sur cela. Il explique que déjà aujourd'hui, il n'y a pas de vols planifiés après 22h et que les avions qui décollent après cette heure sont ceux qui ont du retard. En 2016, il y a eu une réduction de la capacité après 22h, mais à cause des retards il y a quand même eu une croissance. Il termine en déclarant que c'est à cela qu'ils s'attellent aujourd'hui.

La présidente remarque que l'art. 7 al. 5 de la convention entre Genève Aéroport et le Conseil d'Etat prévoit que « les parties prendront les dispositions nécessaires pour contribuer à atteindre les objectifs fixés dans le plan climat cantonal adopté par le Conseil d'Etat en 2015 ». Comme l'activité de l'aéroport est responsable d'un quart des émissions de CO₂ du canton, elle demande si quelque chose a été entrepris sur ce thème.

M. Schneider répond qu'ils ont développé des prévisions autour de cela et qu'ils collaborent avec les différents services de l'Etat sur la gestion de cette courbe pour la contenir et la faire baisser dans les années à venir.

Un commissaire S remarque qu'il y a 628 106 passagers qui ont voyagé vers Zurich en 2018. On sait qu'une partie de ces passagers prennent d'autres vols depuis Zurich. Il demande néanmoins si on connaît le pourcentage de passagers qui s'arrêtent à Zurich.

M. Schneider répond qu'ils sont de l'ordre de 5 à 10%.

Le commissaire S demande quels sont les rôles exacts du conseil d'administration et du département en matière d'appels d'offres, de processus de décision et de contrôle liés à ces appels d'offres. Il demande si le conseil d'administration a son mot à dire par rapport aux appels d'offres, s'il voit les offres et s'il fait partie du processus décisionnel. Il demande la même chose pour le processus de contrôle ainsi que pour le département.

M. Schneider répond qu'il y a des règles qui prévoient que certaines décisions d'achat ne peuvent pas se faire sans le conseil d'administration. C'est par exemple le cas pour les appels d'offres de plus de 20 millions de francs. Pour les appels d'offres qui se situent au-dessus de 10 millions de francs, une décision doit être précisée par la direction générale ou le conseil d'administration. La direction générale peut aussi s'occuper d'autres appels d'offres s'ils sont d'importance stratégique.

En ce qui concerne le processus décisionnel, il explique que les gens du métier définissent, avec l'équipe d'achat, le contexte d'un appel d'offres. Le service juridique est aussi impliqué dans ce processus. Il explique qu'au-dessus de 10 millions de francs et si c'est stratégiquement important, la direction générale est impliquée dans le processus décisionnel et qu'au-dessus de 20 millions de francs, le conseil d'administration l'est aussi. Il

explique qu'ils définissent ensemble plusieurs points de contrôle ainsi que le contenu de ce qui est publié. A ce moment-là, il s'agit également de finaliser la matrice d'évaluation. Après cela, il n'y a plus vraiment de processus décisionnel parce qu'il faut appliquer la matrice d'évaluation et accepter le résultat produit. Il n'est en effet pas possible, après la procédure d'un appel d'offres public, de changer l'évaluation.

Il explique que lorsque l'appel d'offres entre dans le cadre décisionnel de la direction générale, il est présenté à la direction générale qui adopte le résultat. Il précise que la direction générale peut en discuter mais qu'en finalité elle ne peut pas vraiment le changer. Elle peut seulement décider d'adjuger ou de ne pas adjuger. Si c'est dans le domaine décisionnel du conseil d'administration, l'appel d'offres est présenté au conseil d'administration qui doit l'adjuger. De nouveau, il ne peut pas changer les résultats, il peut seulement décider d'adjuger ou pas. Pour les projets infrastructurels, il explique que le conseil d'administration donne un budget. L'appel d'offres lui est ensuite présenté. Il précise que la décision est automatiquement prise si l'appel d'offres reste dans le cadre du montant adjugé pour le crédit de construction.

Il explique pour finir qu'il y a un certain nombre de contrôles. Il explique qu'ils ont en effet créé, il y a maintenant plusieurs mois, un comité de conformité qui s'assure que les appels d'offres soient faits dans les règles. Chaque étape est consacrée dans un document qui est signé par les intervenants et qui est tout le temps accessible. Il explique que cette manière de faire permet vraiment de suivre le processus.

Le commissaire S demande si le marché en matière de sûreté qui a posé problème avait été présenté au conseil d'administration.

M. Schneider acquiesce.

Le commissaire S demande si le conseil d'administration n'avait rien trouvé à redire.

M. Schneider répond qu'il a reçu les résultats et les évaluations, qu'on lui a expliqué les risques, mais qu'en finalité il ne pouvait que décider d'adjuger ou de ne pas adjuger. Il souligne le fait que ce processus est extrêmement contraignant.

Le commissaire S demande ce qu'il en est du département.

M^{me} Chevret répond que le département a un pouvoir de contrôle du fait de la délégation d'un de ses membres au sein du conseil d'administration. Au-delà de cela, le département n'a pas de pouvoir décisionnel. Elle explique qu'ils sont souvent mis au courant en amont de la fin des marchés publics et donc de la nouvelle mise à l'enquête de futurs marchés.

Le commissaire S demande si le représentant du département au conseil d'administration peut informer le département que quelque chose ne fonctionne pas.

M^{me} Chevret acquiesce. Elle explique que c'est justement le but de cette personne.

Le commissaire S explique qu'au vu des problèmes qu'il y a eu, il se pose légitimement la question de savoir comment cela a pu arriver.

M. Schneider répond que cette problématique est intervenue avant que tout ce processus soit mis en œuvre. Il était en préparation, mais il n'était pas encore mis en œuvre. Il explique qu'ils ont fait des vérifications parce qu'il y avait beaucoup de rumeurs, mais qu'ils n'ont pas pu prouver que quelque chose avait été véritablement fait pour adjuger à la mauvaise entreprise. Il indique qu'il y a plusieurs étapes qui ne se sont pas passées comme elles auraient dû l'être dans ce processus et que c'est pour cela aussi qu'ont été faits des contrôles après coup. Aujourd'hui, il explique qu'ils ont notablement amélioré le processus et les méthodes de contrôle.

Le commissaire S remarque que ce rapport d'activité 2018 ne parle pas du 1% d'utilisation de biocarburant proposé aux compagnies aériennes. Il demande si c'est un projet qui a été abandonné définitivement ou s'il a été suspendu.

M. Schneider explique qu'ils avaient besoin d'une aide de la Confédération qui a finalement décidé, au dernier moment, que ce n'était pas quelque chose qu'elle voulait soutenir. Aujourd'hui, il explique qu'ils sont en train de réfléchir pour reprendre ce projet. Il indique surtout qu'il pourrait éventuellement y avoir une manière de financer cela avec les contributions des billets. Il explique que ce serait en effet une manière intéressante de ne pas seulement taxer les billets plus cher, mais aussi d'utiliser cela pour décarboniser l'industrie. Aujourd'hui, le problème qui se pose est celui du prix du biokérosène, puisqu'il est 4-5 fois plus cher que le kérosène normal. Il explique qu'il y a quelques signaux en la matière qui vont être étudiés. Il termine en déclarant que dès qu'ils auront trouvé le moyen de financer ce projet, alors ce projet sortira à nouveau du tiroir. Le problème c'est que l'aéroport ne peut pas se permettre de financer cela totalement par lui-même. Le montant est trop important.

Un commissaire S remarque, en ce qui concerne les salaires dans le conseil d'administration, que le rapport fait mention du fait que « la LOID impose désormais de rendre publique la réglementation élaborée par Genève Aéroport. La transparence est donc de mise, et les prescriptions autonomes sont depuis le 1^{er} novembre 2018 accessibles sur le site web de l'Etat de

Genève ». Il remarque que l'art. 22 LOIDP ne dit pas exactement cela puisqu'il prévoit que « le montant de la rémunération de chaque membre du conseil, y compris de toutes éventuelles indemnités forfaitaires pour frais, est public ». Il demande comment s'est passée cette publication et pourquoi dans le rapport il est indiqué qu'il y a seulement eu une publication dans le recueil systématique du système de rémunération, alors que la loi exige que ce soit la rémunération de chaque membre du conseil d'administration qui soit publique.

Il demande ensuite, en ce qui concerne la transparence par rapport aux salaires de la haute direction, si, vu que le législateur n'a pas imposé d'obligation à cet égard, en tout cas pas d'obligation spécifique, il y a des mesures qui seront prises volontairement par l'aéroport ou s'il compte attendre que le législateur change le cadre légal.

Il relève également que l'exposé des motifs du PL 12500 indique que « une nouvelle feuille de route 2018-2025 a par ailleurs été mise en place pour la gestion du personnel. Les axes forts de cette dernière sont les suivants : la révision du statut du personnel, la gestion des compétences (talent management), la politique de rémunération et la digitalisation ». Il explique que dans le cadre du rapport de minorité qu'il a rédigé sur le PL 11391-C en lien avec la loi sur l'organisation des institutions de droit public, il avait listé un certain nombre de chiffres qui mettaient en évidence le fait que la rémunération du directeur général se montait à 455 808 francs et que la rémunération moyenne de la haute direction était de l'ordre de 322 709 francs. Il demande si ces chiffres ont évolué et dans quelle direction.

En ce qui concerne la question des bonus, il demande si cette part variable existe toujours et quels en sont les critères de calcul. Il demande si ces critères sont publics et s'ils peuvent être communiqués à la commission de l'économie.

M^{me} Chevret répond à la première question qu'on peut trouver les chiffres dans le ROIDP. On y retrouve en effet le montant du salaire de la présidente du conseil d'administration, du vice-président et des jetons de présence. Tout est public et consultable sur le recueil systématique. Elle précise que c'est listé pour toutes les institutions de droit public autonome. Typiquement, le salaire du président du conseil d'administration se chiffre à 120 000 francs.

Le commissaire S demande si on trouve aussi, dans le ROIDP, les éventuelles indemnités forfaitaires pour frais.

M^{me} Chevret acquiesce. Elle explique qu'on y trouve le prix des jetons de présence.

Le commissaire S remarque qu'on ne sait pas exactement combien chaque membre du conseil d'administration a touché par année. Il explique qu'il aimerait connaître les chiffres nominaux car la loi parle de transparence.

M^{me} Chevret répond au commissaire S qu'elle répondra à la commission par écrit.

Le commissaire S remarque que le montant des indemnités forfaitaires n'est pas indiqué dans le règlement. Il demande si l'aéroport estime qu'il y a quelque chose à faire sur ce point-là ou s'il estime que la publication des éléments qui ont été donnés par le règlement est suffisante à cet égard.

M. Schneider répond qu'ils estiment que c'est une affaire entre le Conseil d'Etat et Genève Aéroport, en particulier le conseil d'administration.

Le commissaire S demande si cela signifie qu'ils estiment qu'il n'y a pas d'éléments supplémentaires à apporter en matière de transparence par rapport à ce qui est publié par le Conseil d'Etat.

M. Schneider acquiesce.

Le commissaire S demande ensuite une réponse à sa question sur la transparence des salaires de la haute direction.

M. Schneider répond qu'ils ne publient actuellement pas les salaires de la haute direction. Ils pourraient le faire, mais à l'heure actuelle ce n'est pas le cas. En ce qui concerne la distribution des salaires, il répond que le salaire du directeur général est plus ou moins de l'ordre de 450 000 francs par année. Pour les membres de la direction, il répond que la rémunération a baissé par rapport au montant que le commissaire S a formulé.

En ce qui concerne les bonus, il explique qu'ils existent encore à différents niveaux. Aujourd'hui, ils sont calculés sur la base d'une dizaine de critères qui sont définis pour le directeur général par le conseil d'administration et pour les membres de la direction par le directeur général et le conseil d'administration. Il termine en déclarant qu'ils pourraient envisager de publier cela, mais que pour l'instant ce n'est pas prévu. Ces règles sont des règles internes sur la bonne gestion entre la direction générale et le conseil d'administration.

Le commissaire S demande s'il serait possible de transmettre à la commission de l'économie les montants de la rémunération actualisée pour la direction générale, la haute direction et les critères de définition des parts variables.

M. Schneider répond qu'il n'est pas sûr de pouvoir faire cela. Il explique qu'il va vérifier et qu'il reviendra par écrit vers la commission.

Un commissaire PLR considère que le fait que les salaires de certaines personnes soient publiés dans un rapport de commission qui sera public pose problème. Il demande à ce que la demande des S soit vérifiée par le secrétariat général du Grand Conseil. Il faut qu'ils vérifient qu'il n'y ait pas une violation de la protection des données des collaborateurs qui sont au conseil d'administration ou qui font partie de la direction.

Un commissaire S remarque que ce sont des informations qui sont publiées dans le rapport de la Cour des comptes. Il considère que ce rapport n'a pas violé les normes en matière de protection des données. Il répète qu'il aimerait connaître deux chiffres ; celui pour le poste de directeur général, toutes indemnités comprises, et le chiffre moyen pour la haute direction. Il précise qu'il s'agit seulement d'une actualisation des chiffres publiés, en son temps, par la Cour des comptes. Il demande également quels sont les critères de fixation des bonus.

Un commissaire Ve demande au département si les indemnités forfaitaires ont changé depuis 2012.

M^{me} Chevret répond qu'elle ne croit pas.

Le commissaire Ve remarque que la dernière fois que les indemnités forfaitaires des établissements autonomes pour les conseils d'administration ont été fixées c'était en 2012. Ces indemnités forfaitaires sont donc connues.

M^{me} Chevret remarque que le commissaire S parle d'autres indemnisations forfaitaires.

Le commissaire Ve remarque qu'il n'y a qu'une indemnité forfaitaire et que c'est celle qui est indiquée dans le ROIDP. Il remarque ensuite qu'en ce moment se développe l'avion hydrogène qui représenterait une baisse des coûts assez importante pour le futur.

M. Schneider acquiesce. Il explique que dans l'industrie aéronautique, les processus d'examen de nouvelles technologies prennent beaucoup de temps. Il explique qu'ils suivent des avions électriques mais surtout hybrides. Cela risque de prendre 10-20 ans avant qu'on ait de tels avions. Il explique que si on veut couvrir les 10-15 années à venir, il faudrait se pencher surtout sur des questions de biokérosène ou de kérosène synthétique. Il explique qu'il faut poursuivre plusieurs pistes et travailler sur des réductions directes comme des réductions de mouvements et des moteurs plus efficaces. Malheureusement, dans le domaine de l'aviation, les technologies ne sont pas immédiatement disponibles. Il termine en déclarant qu'ils suivent cela, mais que tout prend énormément de temps parce que cette industrie est très attentive à la sécurité.

Poursuite des débats du 2 décembre 2019

Un commissaire S remarque que, suite à sa demande, la commission a reçu un certain nombre d'éléments concernant les rémunérations des membres du conseil d'administration et de la direction de l'aéroport. Ces éléments sont intéressants et mériteraient d'être publiés dans le cadre du rapport de commission.

S'agissant du conseil d'administration, il rappelle que l'art. 22 LOIDP prévoit la transparence des rémunérations alors que l'aéroport semble considérer qu'il suffit de publier un règlement pour que la transparence soit assurée. En réalité, c'est un peu plus compliqué que cela. Si on veut une réelle transparence, il faut que les rémunérations des membres du conseil d'administration soient publiées comme cela a été fait volontairement par l'aéroport pour la direction. Il faut qu'on ait au minimum la rémunération de la présidence du conseil d'administration et pour les autres membres le montant global de la rémunération, car ce n'est pas aux citoyens de faire un calcul hasardeux sans même connaître le nombre de séances.

On donne ici le montant par séance alors qu'on ne sait pas du tout à quelle fréquence cet organe siège. Du point de vue de la transparence, cette manière de faire ne permet pas de se faire une idée sur ce qui prévaut en termes de rémunérations.

Il demande formellement que la commission puisse obtenir des informations complètes par rapport à cela. Les informations données en l'état ne sont pas suffisantes. Il faudrait également que l'aéroport publie spontanément ces chiffres dans son rapport annuel. Si on doit aller chercher dans le rapport de commission pour trouver des informations sur la transparence cela ne va pas. Il faut aller jusqu'au bout de la démarche et publier ces éléments dans le rapport annuel de l'aéroport afin d'avoir une information complète sur les membres du conseil d'administration.

Il demande formellement un complément pour le conseil d'administration car les chiffres ne suffisent pas.

Le président demande s'il veut plus d'informations de la part de l'aéroport.

Le commissaire S répond que la réponse de l'aéroport n'est pas suffisante. Si on veut garantir une transparence, il faut connaître la rémunération des membres du conseil d'administration.

Un commissaire PLR demande si l'idée est de connaître le montant de la rémunération pour chaque membre du conseil d'administration individuellement.

Le commissaire PLR répond qu'il faudrait au minimum connaître le montant de la rémunération de la présidente du conseil d'administration ainsi que le montant moyen des autres membres du conseil d'administration, un peu comme ce qu'a fait l'aéroport pour les membres de la direction. Il n'a pas transmis nominativement la rémunération de chaque membre de direction.

Le commissaire S répond qu'il ne faudrait en effet pas avoir quelque chose de nominatif.

Un commissaire PLR rappelle que tout cela a fait l'objet d'un arrêté du Conseil d'Etat. Les rémunérations sont donc assez claires et transparentes. Si on demande ce genre d'informations pour l'aéroport, alors on devrait aussi le faire pour tous les organismes, sinon cela n'a pas de sens. Il remarque qu'en ce moment une partie de la population et des groupes politiques veulent attaquer l'aéroport. Si l'objectif est de faire du voyeurisme pour savoir qui touche quoi, alors il faut le demander pour tous les organismes dans le détail. Il indique d'ailleurs qu'on risque d'être très surpris de voir comment les choses fonctionnent dans certains organismes.

Le président répond qu'il s'agit de limiter la demande à l'aéroport, puisqu'il s'agit ici du PL concernant le rapport d'activité de l'aéroport.

Le commissaire PLR explique qu'il veut comprendre le but de cette demande. Transparence pour transparence, on peut aussi nommer une délégation qui va auditer les comptes de l'aéroport pour voir si les factures sont bien libellées. A un moment donné, la transparence a ses limites. S'il y a trop de transparence, pour finir le biais c'est qu'il n'y ait plus de transparence.

Le commissaire S explique que le fait de savoir combien les membres du conseil d'administration touchent par séance n'est pas suffisant. Il faut savoir précisément et de manière globale quelle est la rémunération moyenne d'un administrateur par rapport au nombre de séances. C'est quand même cela qui est important. La rémunération par séance toute seule ne dit pas grand-chose en termes de transparence. Ce n'est pas une information suffisante pour se faire une idée.

A la question des PLR sur le but de la démarche, il répond que le but est la transparence. Cette démarche de transparence est importante parce que, pour les conseils d'administration, elle est inscrite dans la loi. Pour la direction générale, l'aéroport a spontanément rendu publics ces chiffres. Il est important que les citoyens connaissent précisément la politique de rémunération de l'aéroport. Il explique que c'est une demande qu'il fait aujourd'hui pour l'aéroport, mais que si on était en train de discuter du rapport d'un autre établissement public, alors il ferait exactement la même

démarche. Il n'y a pas d'opprobre spécifique à l'aéroport. L'aéroport est un service public, comme d'autres établissements publics, c'est donc pour cela qu'il y a un objectif de transparence des rémunérations.

Il remarque ensuite qu'on nous signale quelle est la politique des bonus, mais pas quels sont les critères. On dit « qu'une part du salaire variable est attribuée en lieu et place de la prime T3 qui désormais n'est plus appliquée aux membres de la direction générale. Pour calculer la part variable, divers facteurs clés de performance sont définis pour chaque membre de la direction générale ». Le problème c'est de savoir comment on fixe cette part variable. Est-ce qu'on tient compte d'éléments uniquement économiques ou est-ce qu'on tient aussi compte d'objectifs autres que celui du trafic, comme la réduction sonore ? De ce point de vue aussi, la réponse de l'aéroport n'est pas satisfaisante.

Un commissaire UDC déclare qu'il est clairement contre la demande des socialistes d'avoir accès aux rémunérations des membres du conseil d'administration pour trois raisons. Il rappelle tout d'abord que la LOIDP, qui régit l'ensemble des institutions de droit public, prévoit clairement le cadre des rémunérations des conseillers d'administration. Il trouve qu'il est inapproprié de revenir sur ce point, d'autant plus qu'on vient de le faire. Il indique ensuite qu'il est contre le fait de connaître les rémunérations par membre et par administrateur. Cela n'a aucun sens et n'apporterait strictement rien. Il rappelle pour finir qu'on parle ici du rapport annuel de l'aéroport 2018, il propose donc de le voter. Il termine en déclarant que l'UDC acceptera ce rapport annuel 2018.

Un commissaire PLR remarque que le représentant du groupe socialiste au sein du conseil d'administration de l'aéroport pourrait répondre à toutes les questions des S. Le PLR sait exactement qui il faut appeler s'il a besoin d'un contact au sein du conseil d'administration pour avoir tous les renseignements nécessaires. Pour finir, on dilue les responsabilités et ce n'est pas le Grand Conseil qui va modifier ce qui se passe à l'aéroport. Si l'objectif du groupe socialiste est de faire de l'aéroport un établissement non autonome avec une tutelle considérable du Grand Conseil, alors dans ce cas-là il faut en faire un service de l'Etat.

Un commissaire PDC considère qu'on peut se poser la question de la transparence lorsque, à la lecture des comptes, on se rend compte qu'il y a des postes budgétaires qui sont dépassés au niveau comptable, notamment dans ce qui est donné aux administrateurs. La deuxième chose pour laquelle on trouve souvent des réponses dans les comptes, c'est dans le cadre de l'évaluation des risques. Si on a des administrateurs qui deviennent des gens qui sont à l'opérationnel, cela peut poser un vrai risque et ce risque on le

retrouve dans les comptes. Si les administrateurs font le travail qui leur est dévolu, la loi y répond parfaitement et il n'y a pas besoin d'aller plus loin. Cette lecture se fait au niveau des comptes. Il ne s'agit pas d'inscrire cela dans la loi aujourd'hui. Si on a un conseil d'administration qui fait de l'opérationnel au quotidien, il peut y avoir des moments plus denses, mais ce n'est pas le rôle du conseil d'administration. A son sens, il n'est donc pas nécessaire d'aller plus loin dans la démarche. Il faut plutôt faire confiance aux représentants des partis qui sont au sein du conseil d'administration.

Un commissaire PLR déclare, en écho à ce qui vient d'être dit, qu'on dispose effectivement d'informations dans les comptes. Au-delà de cela, il remarque que l'interpellation du jour met clairement en évidence le risque du politique de se supplanter dans son rôle, de façon quasi caricaturale, cet établissement qui est encore aujourd'hui autonome.

Il remarque que le commissaire S se plaint du fait qu'il n'y a pas suffisamment de critères en matière de bonus. La question qui se pose est celle de savoir jusqu'où nous souhaitons aller en termes d'inquisition investigatrice. Selon lui, il faut respecter la répartition des rôles, sauf à imaginer qu'on fasse de l'aéroport une entité totalement publique et que chacun déclare selon quel critère on doit déterminer une augmentation ou non d'un éventuel bonus. Cela se traduirait par toutes les lenteurs qui ne sont pas compatibles avec le fonctionnement d'un établissement public. Et puis, encore une fois, on est en train de décrire ici les prémisses de ce qui pourrait être l'aéroport que certains appellent de leurs vœux avec tous les risques que cela représente. Selon lui, le Grand Conseil doit rester dans le cadre de ses attributions. Il y a un signal très clair qui doit être donné pour freiner ce genre de velléités.

Une commissaire EAG remarque, en ce qui concerne l'évaluation que d'aucuns font ici sur le résultat de l'acceptation de l'initiative, qu'il y a des interprétations très différentes sur la question de l'autonomie de l'aéroport. Aujourd'hui, l'AIG est un établissement autonome au sens de la LOIDP, simplement l'initiative sanctionne cela dans la Constitution pour éviter que les choses ne puissent changer. Aujourd'hui, cela ne change rien dans les rapports de dépendance de l'aéroport à l'Etat. Là où il y a un message politique clair qui a été donné, c'est sur le développement équilibré. Il y a quelque chose qui a été expressément exprimé pour éviter cette inflation du développement de l'aéroport.

En ce qui concerne la demande des socialistes, elle considère que la transparence ne se négocie pas. On a déjà, par le passé, obtenu ces informations pour de grandes institutions publiques autonomes dans le canton, sans que cela ait posé un quelconque problème ou provoqué un

esclandre. Il s'agit d'être clair et transparent. Pour cela, il faut connaître le montant des rémunérations des présidents des conseils d'administration. Il y a des tables qui sont établies par le Conseil d'Etat, il s'agit donc qu'elles soient données. Il s'agit aussi de connaître le nombre de séances. C'est un élément important, car cela permet de vérifier si la volonté du législateur et du Conseil d'Etat est respectée en matière de gestion rigoureuse des jetons de présence.

Elle remarque qu'on avait déjà eu beaucoup de peine à cadrer cette question des rémunérations, que ce soit des directions générales ou des présidences des conseils d'administration. Elle rappelle quand même que la LOIDP a fait l'objet de 3-4 retours en plénière sur ces questions.

Elle relève également que tout le monde n'est pas égal à l'égard de la possibilité d'augmenter ses propres jetons. Elle explique par exemple qu'elle connaît des organismes autonomes qui ont vu leurs jetons de présence diminuer. C'est possible, c'est bien venu et cela n'a pas été contesté. Tout ne va pas dans le sens d'une augmentation et d'une distribution discrétionnaire des jetons de présence. Un minimum de regard de l'autorité publique sur ces questions n'est pas déplacé.

Elle termine en déclarant qu'elle soutient la demande des socialistes.

Un commissaire S répond au commissaire PLR, qui a dit qu'il faudrait transformer l'aéroport en service de l'Etat, que ce n'est pas de cela qu'il est question ici. Pour d'autres établissements autonomes, comme l'Hospice général, on serait les premiers à demander d'avoir des informations complètes. Il faut donc adopter la même politique pour le grand Etat. Il précise que ce n'est pas une politique interventionniste qui remet en cause l'autonomie. C'est simplement une politique de transparence. Il n'est pas en train de dire qu'il faut changer les critères qui sont fixés pour les parts variables ou changer le système de rémunération. Il est simplement en train de dire que nous devons avoir ces éléments sur la table pour comprendre comment les choses sont gérées.

A la question de savoir où doit s'exercer la transparence, il répond que si ce n'est pas dans le rapport annuel alors il ne voit pas bien où. On parle des comptes, mais ce qu'on vérifie c'est que le rapport soit conforme et complet. Ce n'est donc pas une discussion à proprement parler sur les comptes. C'est une discussion sur la transparence qui doit avoir lieu.

Concernant la remarque des PLR selon laquelle il suffirait de contacter le représentant socialiste qui siège au conseil d'administration de l'aéroport, il répond qu'ils sont en contact régulier avec cette personne pour discuter de la politique aéroportuaire, mais qu'il s'agit aussi d'être respectueux du cadre

légal. Ce n'est pas un membre du conseil d'administration tout seul qui décide quelles informations sont transmises. Les choses ne se passent pas de cette manière. Il y a des règles et un secret de fonction à respecter. Le rapport annuel est donc la juste place pour demander ces informations.

Un commissaire PLR remarque que l'aéroport fait partie du champ d'application de la LOIDP. Il remarque aussi que l'art. 22 LOIDP est assez clair puisqu'il prévoit que «le Conseil d'Etat détermine, par voie réglementaire, le montant et les modalités de la rémunération des membres du conseil, conformément aux principes de rémunération de la fonction publique et en respectant le principe d'égalité de traitement. Le montant de la rémunération de chaque membre du conseil, y compris de toutes éventuelles indemnités forfaitaires pour frais, est public.» Si on reste dans ce cadre-là, il n'y a pas de problème à appliquer la loi, mais ce n'est pas forcément dans le rapport d'activité que cela doit se trouver. Il demande si c'est vraiment juste de se poser la question des rémunérations des membres du conseil d'administration au moment du vote du rapport d'activité de l'aéroport.

Le président explique que ce n'est en effet pas dans le cadre de ce PL qu'on peut faire la demande à l'aéroport que les montants des rémunérations soient dans le prochain rapport. Il est toutefois possible de demander au Conseil d'Etat ou au conseil d'administration qu'ils donnent à la commission les chiffres actuels. Il déclare que les Verts n'y voient aucun problème, parce qu'on est dans le cadre de la vérification de ce que la loi prévoit et de ce qui a été arrêté. Le groupe des Verts soutiendra donc la demande des socialistes.

Un commissaire S explique qu'il a de la peine à voir quel problème cela pose de demander, en conformité avec la loi, que les rémunérations des membres du conseil d'administration soient transmises à la commission. La Cour des comptes avait fait la lumière sur les rémunérations des différents conseils d'administration des régies publiques. Ce n'est pas nécessaire d'attendre un rapport de la Cour des comptes pour obtenir ces informations. Le meilleur élément pour rendre publique cette information c'est d'avoir cela dans le rapport de gestion. Le fait de demander ces informations serait la meilleure chose à faire, car cela permettrait d'avoir les éléments complets et de pouvoir les ajouter au rapport par la suite.

Votes

Le président met aux voix la proposition des socialistes de demander au Conseil d'Etat de transmettre à la commission les rémunérations des membres du conseil d'administration de l'aéroport :

Oui : 7 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 MCG)
 Non : 8 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 1 MCG)
 Abstentions : –

Cette demande est refusée.

1^{er} débat :

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12500 :

Oui : 12 (1 EAG, 1 S, 1 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
 Non : –
 Abstentions : 3 (2 S, 1 Ve)

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat :

Le président procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule	pas d'opposition adopté
Article unique	pas d'opposition adopté

Un commissaire S indique que le groupe socialiste va s'opposer à ce rapport, faute d'avoir reçu l'ensemble des éléments nécessaires.

Une commissaire EAG explique qu'elle a encore un certain nombre d'interrogations sur la gestion de l'aéroport et que, même si cette question n'est pas tellement celle qui est posée ici, elle est mal à l'aise par rapport à une acceptation de ce rapport d'activité sans réserve. Cela étant, le fait qu'on estime que la transparence peut simplement se solder par l'évocation d'un règlement n'est pas correct. Elle déclare qu'elle ne voit pas ce qu'il y a à cacher en matière de rémunérations des membres du conseil d'administration de l'aéroport. Cette raison sera un motif d'abstention, si ce n'est de refus.

Un commissaire PLR remarque qu'il y a une petite nuance entre le discours des EAG qui est assez cohérent et celui des S qui montre tout de suite la couleur et qui veut supprimer toute forme d'autonomie de l'aéroport pour en faire un service de l'Etat. C'est typiquement ce genre de questions qu'on pose dans les comptes sur la rémunération du personnel de

l'administration. On voit bien que les socialistes sont dans cette logique et on a vu qu'ils l'étaient aussi pour d'autres institutions autonomes.

Le groupe PLR ne suivra pas cette logique et approuvera le rapport d'activité de l'aéroport. S'opposer au rapport d'activité de l'aéroport parce qu'on n'a pas reçu l'ensemble des éléments nécessaires est historique. Il déclare qu'il trouve cela dommage de refuser un rapport d'activité pour cette raison. Les socialistes ouvrent une nouvelle voie dans la non-autonomie ou la « désautonomisation » de l'aéroport. Il déclare que le PLR va soutenir le rapport d'activité.

Un commissaire S répond qu'il n'est pas contre l'autonomie de l'aéroport. Il remarque que le commissaire PLR n'arrive pas à comprendre la différence entre l'autonomie et la transparence. Il considère que c'est le bon endroit dans un rapport annuel de s'occuper de cette question fondamentale de transparence.

Un commissaire Ve remarque que ce rapport est objectif, notamment en ce qui concerne la partie sur la fiche PSIA. Par contre, il remarque qu'il manque très nettement un chapitre sur les conflits syndicaux et sur tout ce qui se passe en matière de sous-traitance. Il explique qu'il ne comprend pas très bien pourquoi il n'y a rien qui est mentionné à ce sujet. Cette problématique manque dans ce rapport de gestion. Il termine en déclarant qu'il ne sait pas encore s'il va s'y opposer ou s'abstenir.

Un commissaire UDC indique que le groupe UDC soutiendra ce rapport d'activité 2018 qui est très complet. Si l'aéroport ne mentionne pas les conflits sociaux, c'est parce que cette problématique doit être réglée en premier lieu par le partenariat social. Il considère que cette problématique n'a pas sa place dans un rapport de gestion de l'aéroport. A son sens, il faut voter ce rapport. On verra pour 2020 quelles seront les modifications liées à la votation qui a eu lieu il y a 10 jours.

Un commissaire PLR remarque que l'aéroport est le principal responsable de tous les maux du canton. Il répond aux Verts que si on ne parle pas de la privatisation de la sécurité dans le rapport d'activité 2018 de l'aéroport c'est parce que ce n'était absolument pas à l'ordre du jour en 2018. L'aéroport a toujours dit qu'il n'en voulait pas, ils ne vont donc pas expliquer ce qu'ils ne veulent pas. Ils expliquent seulement ce qu'ils font. C'est un PL de M. Dandrès qui a commencé à évoquer la privatisation. Il termine en déclarant qu'il est surpris que les Verts mentionnent le fait qu'on ne parle pas de la privatisation dans le rapport d'activité et que c'est à cause de cela qu'ils vont refuser ce rapport d'activité.

3^e débat :

Le président met aux voix le PL 12500 :

Oui : 9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Non : 4 (1 EAG, 3 S)

Abstentions : 2 (2 Ve)

Le PL 12500 est accepté.

Catégorie de débat préavisée : II, 30 minutes

Projet de loi (12500-A)

approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2018

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative
et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 ;
vu l'article 34 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du
22 septembre 2017 ;
vu l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG), du
10 juin 1993 ;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du
10 décembre 2014 ;
vu le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année
2018 ;
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de
Genève du 11 mars 2019,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport d'activité

Le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année
2018 est approuvé.

Date de dépôt : 4 février 2020

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Cyril Mizrahi

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le présent rapport de minorité porte sur la question de la transparence des rémunérations du conseil d'administration et de la haute direction de l'aéroport. Il s'inscrit dans le prolongement des rapports de l'auteur de ces lignes sur la résolution 715, la loi 11391 sur l'organisation des institutions de droit public (LOIDP) ainsi que du projet de loi 12220 relatif au plafonnement de la rémunération et à l'interdiction des bonus au sein des institutions de droit public¹.

Ces rapports et ce projet de loi portent tous sur la politique de rémunération des conseils d'administration et directions de nos régions publiques. La politique prônée par la minorité est toujours et encore fondée sur trois piliers essentiels : la transparence, l'utilisation parcimonieuse des deniers publics et l'équité.

Le rapport d'activité de l'aéroport, dont il est ici question pour 2018, est l'occasion de faire un point de situation de ces trois principes chers à la minorité, s'agissant de notre aéroport. Celui-ci constitue en effet, à teneur de l'article 191A de notre constitution, un « établissement de droit public ». Et dans « établissement de droit public », il y a « public », comme *service public*, ce qui justifierait amplement, du point de vue de la minorité, une politique de rémunération et de transparence exemplaires.

Qu'en est-il dans les faits ?

En page 15 du rapport (annexé à la page 23 du PL 12500), il est indiqué ce qui suit : « La LOIDP impose désormais de rendre publique la réglementation élaborée par Genève Aéroport (prescriptions autonomes). La

¹ L'exposé des motifs de ce PL contient notamment un aperçu et des références aux objets précédents ainsi qu'aux rémunérations des conseils d'administration et directions des régions : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12220.pdf>

transparence est donc de mise, et les prescriptions autonomes sont depuis le 1^{er} novembre 2018 accessibles sur le site web de l'Etat de Genève (www.ge.ch/legislation). »

Pourtant, l'art. 22 al. 1 LOIDP (loi 11391) dispose que « le montant de la rémunération de chaque membre du conseil, y compris de toutes éventuelles indemnités forfaitaires pour frais, est public ». La minorité s'est donc étonnée de voir le rapport, pour toute forme de publication, se limiter à un renvoi au recueil systématique de la législation. La minorité a également demandé à l'aéroport si, nonobstant l'absence d'obligation de transparence concernant la rémunération de la haute direction, il entendait communiquer des chiffres actualisés par rapport au rapport n° 82 de la Cour des comptes reposant sur des données de 2013².

Il est intéressant de relever que certains à droite ont tenté de faire obstacle à la communication de ces éléments. Nonobstant, la direction de l'aéroport a donné suite en partie à ces demandes, ce qu'il convient de saluer. Les réponses reçues sont annexées au présent rapport de minorité.

Il ressort de cette annexe l'évolution suivante par rapport aux données de la Cour des comptes :

	2013	2019
Direction générale	455 808 francs	474 427 francs
Haute direction (minimum)	306 152 francs	246 442 francs
Haute direction (plafond)	353 287 francs	387 632 francs

Ainsi, la rémunération du directeur général ascende à près du double du salaire d'un membre du Conseil d'Etat. En parallèle, près des deux tiers du personnel assurant la sûreté de l'aéroport sont employés par des sociétés privées³, aux conditions de la convention collective de la branche, de sorte que l'écart salarial au sein de l'institution aéroportuaire est de l'ordre de 1:10, ce qui est très conséquent pour un établissement étatique. Au sein même de la haute direction, les écarts se sont creusés.

Au-delà de ces constats, la minorité a constaté que les réponses de la direction de l'aéroport concernant le conseil d'administration sont en réalité moins transparentes que celles fournies concernant la haute direction, alors

² <http://www.cdc-ge.ch/fr/Publications/Rapports-d-audit-et-d-evaluation/2014-N-76-a-85/Rapports-d-audit-et-d-evaluation-2014.html>

³ Voir l'exposé des motifs du PL 12541 contre la sous-traitance à l'aéroport, en particulier dans le domaine de la sûreté : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12541.pdf>

même que l'obligation légale de transparence porte sur le conseil d'administration. En effet, la direction de l'aéroport se limite à reprendre dans sa réponse la réglementation telle que publiée, sans aucune information sur les montants, même globaux, effectivement touchés. Aucune information n'est fournie non plus sur le nombre de séances ou d'heures rémunérées, de sorte que la question du poids de la gouvernance dans le budget de l'institution ne peut être évaluée par le public à la lecture du rapport annuel de l'aéroport, comme cela devrait pourtant être le cas. On ne peut donc parler de transparence ni d'ailleurs de respect de la LOIDP !

Un autre point problématique est le fait qu'il ne figure dans les réponses de l'aéroport aucune information quant aux critères pris en considération dans le calcul de la part de rémunération variable de la haute direction (*bonus*). Or il est fondamental, du point de vue de la transparence, de savoir comment on fixe cette part variable. Est-ce qu'on tient compte d'éléments uniquement économiques ou est-ce qu'on tient aussi compte d'objectifs autres que celui du trafic, la réduction sonore par exemple ?

Nonobstant, la majorité a refusé les compléments d'information demandés et a souhaité voter sans attendre, montrant ainsi le peu de cas fait d'un système de rémunération juste, économique et transparent au sein de l'aéroport, qui ne semble pas pour demain.

Enfin, il est piquant de relever que la majorité semble confondre autonomie et opacité. Comme si s'intéresser au système de rémunération d'un établissement public et exiger la transparence (prévue en partie dans la loi !) équivalait à remettre en cause le statut de l'institution ! Une réflexion qui en dit long sur la vision de l'autonomie chez certains à droite.

Au vu des explications qui précèdent, le rapporteur de minorité vous invite à ne pas accepter le rapport d'activité de l'aéroport pour 2018.



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département des infrastructures
Le Secrétaire général

DI - SG
Case postale 3918
1211 Genève 3

Commission de l'économie
Présidence
Secrétariat général du Grand Conseil
Case Postale 3970
1211 Genève 3

N/réf. : PMLCH/mpo

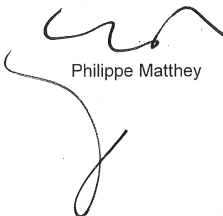
Genève, le 25 novembre 2019

**Concerne : réponse aux questions posées lors d'audition du 11 novembre 2019
relative au rapport d'activité de l'Aéroport International de Genève (AIG)**

Madame, Monsieur,

Faisant suite à la sollicitation de la Commission de l'économie lors de l'audition du 11 novembre dernier, je vous prie de trouver, ci-joint, les réponses aux questions posées au Directeur général de l'AIG ainsi qu'à la représentante du Département des Infrastructures relatives aux salaires et bonus pratiqués au sein de l'établissement.

Veuillez recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.



Philippe Matthey

Annexe mentionnée

NOTE DU DI

De : Léonie Chevret

A : Commission de l'économie du Grand Conseil

Date : 21 novembre 2019

Objet : Réponses aux questions posées lors de l'audition du 11.11.2019 relativement à l'évaluation du rapport d'activité 2018 de l'Aéroport international de Genève.

- Comme indiqué lors de la séance du 11 novembre dernier, les rémunérations prévues par la LOIDP ont été fixées par le Conseil d'Etat dans le Règlement d'application de la loi (ROIDP), à l'article 5, lequel prévoit les rémunérations annuelles suivantes :

a) président	120 000 francs
b) vice-président	7 500 francs
c) président de commission ou de comité	7 500 francs
d) membre	5 000 francs

Les jetons de présence des membres du conseil des établissements de droit public principaux sont les suivants :

a) président	aucun
b) vice-président	500 francs par séance
c) président de commission ou de comité	500 francs par séance
d) membre	500 francs par séance

Il n'y a pas d'indemnités forfaitaires pour frais.

- S'agissant des questions de rémunération de la direction générale et de la fixation des bonus, certains critères énumérés dans le rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014 sont toujours d'actualité, à savoir :

Traitement de base selon:

a. le Statut du personnel

- Art. 24 : « L'ensemble des postes fait l'objet d'une classification établie sur la base d'une méthode d'évaluation adoptée par le Conseil d'administration ».

- Art. 25 : « La rémunération des cadres supérieurs est fixée par le Conseil de direction sur la base des rémunérations usuelles du marché ».

- Art. 27 : « Le personnel a droit à une prime de fidélité dont le montant est fixé dans le « Règlement sur la prime de fidélité » ».

- Art. 41 al.2 : « Tant que durent les rapports de service, il est interdit de remplacer les vacances par des prestations en argent ou d'autres avantages ».

b. le Règlement sur la rémunération des cadres supérieurs

- Art. 3 al. 1 : « La rémunération globale est constituée des éléments suivants: salaire fixe, participation à la caisse maladie, prime de fidélité ... ».

Les changements :

Bonus / Part variable selon les Principes relatifs à la rémunération variable des membres de la direction générale et du chef de service d'audit interne de l'AIG (en vigueur depuis le 1.1.2019)

Une part de salaire variable est attribuée en lieu et place de la prime P3, qui désormais n'est plus appliquée aux membres de la direction générale. Pour calculer la part variable, divers facteurs clés de performance sont définis pour chaque membre de la direction générale. Chacun des facteurs est évalué sur une échelle allant de 50 à 135%.

Très Mauvais	50%
Mauvais	75%
Médiocre	85%
Moyen	92%
Bon	100%
Très Bon	110%
Excellent	125%
Exceptionnel	135%

A chacun des facteurs est attribué un poids allant de 25 à 200% :

Très Faible	25%
Faible	50%
Moyen	100%
Fort	150%
Très Fort	200%

La part de salaire variable se calcule de la manière suivante :

- $\text{résultat}_{\text{par évaluation}} = \text{évaluation}^{\text{poids}}$;
- ces résultats par évaluation sont ensuite multipliés les uns par les autres, puis le résultat total est normalisé par une racine quatrième ($\sqrt[4]{\text{résultat total}}$)¹ ;
- finalement, ce résultat est multiplié par la prime de base définie comme suit :

Directeur général	CHF 125'000.-
Directeurs d'unités d'affaires	CHF 72'500.-
Directeurs d'unités de soutien	CHF 15'000.-
Chef du service d'audit interne	CHF 15'000.-

La part de salaire variable est limitée à 150% de la prime de base.

Les montants indiqués à la page 26 du rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014 ont évolué de la manière suivante, entre l'exercice 2013 et celui de 2019 :

Montant de la rémunération du directeur général en 2019		
Salaire de Base.		319'066.20
Participation maladie		1386
Prime de Fidélité		0
Sous total		320'452.20
Part Variable 2018		135'975.00
Débours Forfaitaires		18'000.00
Total Rémunération		474'427.20

	Rémunération minimum	Rémunération maximum
Rémunération globale	246'441.85	387'632.10
Dont :		
Salaire de base	223'805.40	272'792.40
Participation maladie	1386	1386
Prime de fidélité	2797.55	22'732.70
Sous Total	227'988.95	296'911.10
Part Variable	6452.9	78'721.00
Débours forfaitaires	12'000	12'000

Nous restons bien entendu disponibles pour toute autre question.

Nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Léonie Chevret