

*Date de dépôt : 15 septembre 2021*

## **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 2020**

*Rapport de majorité de M. Jean-Marc Guinchard (page 1)*

*Rapport de première minorité de M. Jean Burgermeister (page 23)*

*Rapport de deuxième minorité de M. Pierre Eckert (page 24)*

*Rapport de troisième minorité de M<sup>me</sup> Badia Luthi (page 26)*

### RAPPORT DE LA MAJORITÉ

#### **Rapport de M. Jean-Marc Guinchard**

Mesdames les députées,  
Messieurs les députés,

La commission de l'économie, présidée par M. Serge Hiltbold, a consacré une partie de sa séance du 21 juin 2021 à l'examen de ce PL 12952, en présence de M. le conseiller d'Etat Serge Dal Busco et de M<sup>me</sup> Léonie Chevret, juriste au sein du département des infrastructures.

Le procès-verbal a été tenu avec précision par M<sup>me</sup> Melissa Hochuli, à qui nous adressons nos vifs remerciements.

## Séance du lundi 21 juin 2021

### Présentation du rapport annuel 2020 de Genève Aéroport

#### Auditions de M<sup>me</sup> Corine Moinat, présidente du conseil d'administration, et de M. André Schneider, directeur général

M. Schneider va exposer les grandes lignes de l'année 2020. Il explique qu'il y a eu 86 000 mouvements, ce qui est faible en comparaison de 2019 qui avait enregistré 180 000 mouvements. Il y a eu 5,6 millions de passagers par rapport aux 17,9 millions en 2019. Cependant, le nombre de compagnies aériennes est inchangé à 54. Le chiffre d'affaires a fortement chuté de 490 millions à 191 millions, et malgré une réduction de plus de 25% des coûts, un déficit de 129 millions est survenu. De plus, il y a aussi eu une réduction de 80 postes, même si cette baisse ne se voit pas complètement sur 2020. Le fret a aussi baissé de 40%. L'année 2020 a clairement été influencée par les effets de la crise sanitaire liée au COVID-19 avec une perte massive de 129,5 millions pour Genève Aéroport contre un bénéfice de 84,1 millions en 2019. Cette crise, sans précédent depuis la Seconde Guerre mondiale, a durement touché le secteur aérien car, sous l'effet des mesures sanitaires, le trafic aérien s'est effondré. En 2020, les revenus ont plongé à 191 millions contre 493,9 millions en 2019. De plus, une baisse du trafic passagers a entraîné une baisse des revenus aéronautiques de 194,3 millions, soit 184 millions de moins par rapport à 2019. Finalement, les recettes non aéronautiques reculent à 96,9 millions, soit une baisse de 118,4 millions par rapport à 2019. Pour couvrir ce manque de liquidité, payer la recapitalisation de la CPEG de 127 millions et un dû de 140 millions pour les bénéfices de l'année précédente, un emprunt obligataire de 300 millions a été levé fin avril pour un coupon de 0,5% et pour une durée de 3 ans. Une stratégie de refinancement est en cours d'élaboration.

L'EBITDA est passé dans le négatif, le cashflow opérationnel est aussi négatif et le cashflow d'investissement aussi. D'ailleurs l'investissement a été fortement réduit car il est passé de plus de 250 millions à 134 millions. Cette somme était pratiquement incompressible car il reste les deux chantiers principaux qui sont contractuels. L'endettement net a donc été augmenté à 619 millions, ce qui représente les 300 millions d'emprunt obligataire. Cet effet se retrouve dans tous les chiffres. L'aéroport estime retrouver la santé financière, c'est-à-dire de retrouver les chiffres noirs jusqu'en 2030.

La répartition entre les produits aéronautiques et non aéronautiques reste la même car tout dépend des flux des passagers et la baisse a été la même des deux côtés. Il y a eu une réduction de coût de -69,2% de passagers par rapport au budget donné, ce qui a engagé une réduction globale de -61,3%.

Les charges d'exploitation ont été baissées de -25% avec pratiquement 9% pour les charges de personnel. Sur ce point, il n'y a pas eu de licenciements mais un non-renouvellement des postes libérés par l'incitation à la préretraite. Les dépenses de fonctionnement ont pu baisser de 30%. Ainsi la perte peut être contenue même si elle reste importante.

Du côté des activités aéronautiques en 2020, 5,6% de passagers ont voyagé, ce qui représente 68,8% de moins qu'en 2019. Entre mars et juin de l'année 2020, aucun vol n'a été opéré sauf les rapatriements. Les décollages et atterrissages ont reculé de 53,6%. Il faut noter une légère augmentation dans les premiers mois puis dès la mi-mars une chute est à enregistrer. L'aéroport de Genève n'a jamais cessé d'opérer malgré la crise car un certain nombre de vols sanitaires, de cargos ou de rapatriements ont été maintenus pour l'acheminement du matériel médical. Au total, 140 millions de masques et de protections médicales ont transité par l'aéroport de Genève. Le fret s'est aussi vu impacter avec un recul de 40%. Ce recul n'est pas forcément dû à un ralentissement des industries, mais comme il n'y avait plus de vol passagers le transport du fret n'avait plus de capacité de transport. Finalement, l'aviation d'affaires a pu contenir l'impact de la crise en limitant le recul des mouvements en 2020 de 20% par rapport à 2019. Pour certaines organisations, l'avion était la manière de voyager la plus sûre pendant certaines phases.

Depuis les années 2000, il y a un décrochage entre la croissance des passagers et la croissance des mouvements d'avions. Pour 2020, une chute vertigineuse s'est produite avec la crise, au-dessous des niveaux de 1985. Le trafic en janvier et février était en croissance avant de chuter à plat pour les mois d'avril à juin. Début août, il y a eu une montée à 37%, mais la mise en place de la quarantaine contre la deuxième vague a supprimé tout effet positif. La reprise entre novembre et décembre s'est totalement détruite avec le variant anglais qui a introduit l'interdiction des vols anglais. Le pourcentage des vols dernière génération est presque à 23%. Avec l'arrivée des 3 avions d'easyJet, ce chiffre va encore monter comme dans la lignée prévue. Ceci est aussi dû à la taxe bruit modulée autour des avions de dernière génération et d'un retour financier pour les avions de dernière génération. Sur la distribution des avions, les changements sont moindres. easyJet reste le premier avec 45,7% des parts de marché et Swiss avec 14%. Finalement, tout le monde a dû réduire la voilure par rapport aux passagers. Au niveau des destinations, il y a eu quelques changements dans le top 10. Par exemple, Londres et Paris ont perdu des passagers à la suite de l'impact de la crise. Dès le début de l'année, une task force COVID a été créée pour

gérer des décisions urgentes et rapidement. Plus de 50 séances en 2020 ont été conduites.

Le 16 mars 2020, du chômage partiel a été introduit, ce qui a permis d'éviter des licenciements. Le 30 avril, les flux de passagers étaient au plus bas niveau, avec une baisse de 99,6%. Le 25 mai, le premier plan de protection sanitaire est validé par l'OFSP en préparation de la reprise. L'obtention d'une accréditation de l'ACI et de l'OACI, qui est l'organe onusien qui gère l'aviation civile. De plus, environ 16% d'heures ont été faites en home office. Ce chiffre est bas car il y a peu de fonctions qui sont seulement du bureau. Finalement, de mars à décembre, le taux de RHT était de 27,5%.

Un député Ve se questionne sur l'emprunt de 300 millions. Il se demande si le taux de 1,05% ce sont les intérêts et quelles sont les institutions qui l'ont financé.

M. Schneider confirme le taux et répond que ce sont quelques banques, Credit Suisse, la BCGE et la ZKB et des investisseurs inconnus qui ont souscrit à des obligations pour toucher aux coupons. L'aéroport s'engage à verser cette somme et à reprendre la dette dès que la crise est finie.

Le même député demande si l'emprunt de 300 millions était déjà prévu avant la crise.

M. Schneider déclare qu'il y avait deux paiements importants qui auraient été couverts par l'aéroport seul si aucun n'était intervenu. Ces deux paiements étaient la recapitalisation de la CPEG avec 127 millions et le paiement pour la participation aux bénéfices de 41 millions. Certains scénarios pour juger des besoins financiers ont été établis.

Ce même député prend note qu'il faut rester optimiste. Il remarque que les investissements ont été maintenus à hauteur de 135 millions. Il pense qu'une telle somme dans une crise est un investissement énorme.

M. Schneider dit que les chantiers sont des engagements contractuels à long terme. Il rappelle que les deux engagements étaient celui de l'Aile Est et celui du Centre de tri-bagages, qui était obligatoire car sinon les bagages n'auraient plus pu être traités dès 2023.

Ce député revient sur les montants énormes et sur l'emprunt de 180 millions en 2021. Il se demande à quel taux.

M. Schneider répond qu'il se situe à 0,95%.

Le député souligne qu'il y a un projet de loi de subvention de 200 millions du Conseil d'Etat qui n'est pas un emprunt.

M. Schneider répond que c'est une ligne de crédit évaluée à un taux d'intérêt de 1,5%. Au fil des discussions, l'idée d'une ligne de crédit a germé pour pouvoir engager cet argent seulement dans le cas où la crise se durcirait. Il faut être prudent et s'assurer d'avoir les moyens de continuer à faire fonctionner l'aéroport.

Le député en question trouve que 300 millions plus les 180 millions d'emprunts et la ligne de crédit en sus sont des grandes sommes pour l'aéroport. Il se demande s'il n'y a pas d'autres moyens de réduire les frais.

M. Schneider explique que, si toutes les sommes sont additionnées, un total de 800 millions d'endettement est estimé. L'aéroport a une capacité d'endettement de 1 milliard, qui ne doit pas être atteinte, mais ce n'est pas un surendettement. D'ailleurs les investissements ont été coupés sur les années à venir pour garder seulement ce qui était nécessaire au maintien des opérations de l'aéroport. Dans la situation actuelle, il faudra jusqu'en 2030 pour retrouver le même ratio entre dette et EBITDA de 2019 qui comptait une dette de 300 millions.

M. Schneider partage les craintes du député, car la crise sanitaire est énorme pour toutes les industries. Cependant, il pense que beaucoup d'actions ont été menées et que d'autres seront menées s'il le faut. De plus, l'aéroport devrait retrouver les chiffres noirs l'année prochaine et donc entrer dans un désendettement. Il dit que ce sont les prévisions qui sont partagées par les experts même si personne ne peut contrôler l'évolution de la COVID.

Un autre député Ve pense que des réflexions stratégiques ont eu lieu sur la suite. Il se demande si le même modèle d'affaires va être repris, avec du low cost et des faibles marges.

M<sup>me</sup> Moinat explique que ce n'est pas l'aéroport qui décide quels vols peuvent partir de Genève ou pas. La seule chose qui peut être faite c'est de privilégier la qualité, donc les long-courriers, par rapport à la quantité. Pour ce faire, les compagnies sont encouragées à faire du long-courrier. Mais ce ne sont pas des compétences du conseil d'administration ou du Conseil d'Etat de décider des vols en provenance ou en partance de Genève.

Le même député réplique qu'il doit y avoir un département qui recherche de nouveaux clients. Il se demande quelle est sa stratégie.

M<sup>me</sup> Moinat répond que la qualité plutôt que la quantité est privilégiée. Quelques long-courriers sont souhaités pour répondre à la demande.

Un député S a deux questions, premièrement sur les RHT. Il se demande s'il y a des employés qui étaient en RHT et qui ont, simultanément, touché des indemnités pour représentation. Si oui, pourquoi, pour quelles fonctions et pour quel montant.

M. Schneider répond que non, les personnes en RHT ne touchent pas des indemnités pour représentation.

Ce député a pu lire que les parts de TGV pour Paris augmentent et il se demande si cette tendance a été observée sur le trafic aérien à Genève.

M. Schneider dit qu'il n'a pas les chiffres en tête mais, pour les vols sur Paris, le TGV est clairement plus avantageux, même si le prix n'est pas attractif. Le but n'est pas d'attirer des passagers qui vont seulement jusqu'à Paris et qui s'y arrêtent. En principe, les gens transitent pour prendre des vols Air France.

Un député PLR le remercie. Il a été ravi de découvrir le scénario des avions de dernière génération qui émettent moins de nuisances sonores. Il aimerait entendre les prévisions sur la part croissante de ces nouveaux avions et savoir quelle est la stratégie pour accueillir un maximum de ces appareils.

M. Schneider répond que la taxe bruit favorise les avions de dernière génération. De plus, il y a les redevances aéroportuaires qui alimentent un fonds redistribué et qui valorisent les avions de dernière génération. Le but est d'augmenter la présence massive de ces avions-là, car c'est la première étape de la décarbonisation, la deuxième étape étant de trouver des carburants alternatifs. Les objectifs ont été annoncés très tôt, notamment dans le cadre de la négociation du PSIA. Toutes les interactions avec les compagnies vont dans ce sens.

Il ajoute que, sur les courbes de bruits, l'objectif 2030 a presque été atteint en 2019. Sur l'action CO<sub>2</sub>, d'autres actions vont suivre, comme les compensations des compagnies ou des kérosènes alternatifs, comme le bio ou le synthétique. Dans un deuxième temps, de nouvelles générations seront encore moins gourmandes en carburant et en 2050 les avions seront électriques ou à hydrogène. Les aéroports et l'aviation d'affaires sont convaincus qu'en 2050, le domaine sera exempté d'émission CO<sub>2</sub>.

Le même député demande si Genève est allé plus loin, en termes de limitation, que Zurich dans le plan PSIA.

M. Schneider répond qu'il a fallu d'après négociations avec le canton pour obtenir un accord du DETEC car il le trouvait trop optimiste. De plus, la courbe de bruit démontre que les objectifs peuvent être atteints et que le bruit peut être réduit. Le plan de développement est mature, avec une faible croissance mais avec quelques ajouts intercontinentaux et donc une stabilisation des mouvements des passagers qui sont producteurs de CO<sub>2</sub>.

Un autre député PLR déclare que l'impact de la pandémie et de la crise économique a été énorme. Il ne partage pas le point de vue du maire de Vernier qui parlait de miracle de la COVID car une baisse de la circulation

avait été remarquée. Il souligne la volonté des Verts de réduire drastiquement le trafic aéroportuaire, qui aurait des conséquences sur l'emploi. Si le trafic s'effondrait définitivement, des emplois seraient menacés. Les Verts envisagent des mesures de reconversion. Il se demande donc ce qu'il en est des reconversions à l'aéroport de Genève. De plus, il se demande si les syndicats sont engagés dans les discussions.

M. Schneider aimerait clarifier quelques éléments. Il précise que, sur la plateforme, 11 000 employés travaillent, il n'y a pas eu de licenciements majeurs. Grâce aux RHT, il y a environ 1000 employés à Genève. De plus, toute cette activité induit 22 000 autres postes. Genève Aéroport peut seulement se prononcer pour les 1000 employés engagés, car souvent c'est simplement une concession et l'AIG ne peut pas influencer. Mais la reprise est en train d'être préparée pour redonner des postes.

Pour Genève aéroport, il doit y avoir des mesures de reconversion mais aucune réduction, au-delà de ce qui a été fait, n'est envisagée. Il aimerait souligner que, sans les employés, un accueil comme celui du sommet Biden-Poutine n'aurait pas été possible. En outre, l'aéroport va se sortir de la crise. Il rappelle l'importance de l'aéroport pour Genève et cite le rapport de la CICG qui estimait que l'aéroport est primordial, notamment pour les besoins de la Genève Internationale. Il invite à regarder les chiffres entre les passagers et les connexions offertes ; un lien linéaire est observable.

Un député EAG a deux questions. Il remarque que la courbe du nombre de passagers a augmenté plus rapidement que celle des mouvements (nombre d'avions qui atterrissent et décollent). Et il aimerait savoir quelle est la marge de progression.

M. Schneider déclare que le taux d'occupation se situe entre 60 et 75% pour un avion. Pour les deux compagnies principales sur le site, un taux de plus de 90% était atteint, ce qui veut dire qu'il y a plus de personnes véhiculées avec moins d'avions. Cela s'observe avec un nombre constant de destinations. Il est plus intéressant de mieux remplir les avions que d'en rajouter un. L'industrie va vers un type d'optimisation avec des engins de taille moyenne et une optimisation des passagers. La croissance va tomber vers 1%.

Il ajoute que la majorité des avions d'easyJet sont des A319. Pour des avions plus grands, il existe les A320 ou A321. Par ailleurs, la majorité de la flotte de Swiss est composée de A220-100. Il y a une marge et cela, avec des croissances faibles, laisse de belles années.

Le même député EAG a été surpris de voir que l'infrastructure aurait pu être fermée.

M. Schneider répond qu'il n'a pas le droit de fermer, mais une pression aurait pu être exercée sur Berne. Mais la plateforme doit être un minimum opérationnel et l'aéroport a contribué à une fonction de service public. Plusieurs demandes à la Confédération pour percevoir une aide sur ce point ont été faites, mais elles n'ont pas eu de suite.

Un député UDC remercie d'avoir rappelé les intérêts et les avantages des aéroports. Il se demande s'il existe un pourcentage du PIB lié à l'aéroport. Il se demande si une telle démarche a été faite pour la France voisine et le canton de Vaud. Si cela existe, il aimerait connaître les intérêts des deux régions pour l'aéroport.

M. Schneider explique que l'enquête a été menée par la CICG. L'étude économique a montré que l'impact positif de l'aéroport de Genève se situe entre 20% et 25%. Mais il n'a pas de détails précis. C'est un moyen important d'être désenclavé et attractif.

Un député PLR aimerait revenir sur le contexte de low cost. Il se demande si, pour des destinations comme Londres, la majorité des personnes y vont pour des affaires, car Genève est une ville internationale et une place financière.

M. Schneider confirme. Il y a autant de passagers business que de passagers touristiques pour easyJet. Sans grande différence.

Le même député PLR explique que l'autre critique qui revient souvent est de dire que certaines destinations européennes devraient être interdites. Cependant certaines familles qui rentrent dans leurs pays sont importantes. Il se demande si des comparaisons avec le train ont été faites pour ces courts trajets.

M. Schneider explique qu'il y a des destinations proches avec lesquelles le train est une bonne alternative. Sur les trajets de moins de 5h en train, il y a moins de 15% de passagers car l'aéroport a peu de trajets de courte distance. Par exemple, Paris est aussi une destination de transit. Sur l'application des CFF, les heures peuvent être visionnées, et par exemple pour le Portugal il faut compter 20h de train. Ces personnes ne vont pas prendre le train mais la voiture, ce qui est pire. En effet, avec les trains de nuit, le trajet devient rapidement compliqué. Il rappelle que le directeur général des CFF a déclaré qu'économiquement les trains de nuit ne survivraient pas, car les passagers ne sont pas assez nombreux et que des subventions seront nécessaires.

Il ajoute que ces personnes sont des piliers de la Genève internationale et qu'ils ne viendront plus si facilement à Genève s'ils ne peuvent pas retrouver leurs familles dans un temps de trajet décent.

Un député UDC dit que le représentant de la Confédération a déclaré qu'il y aurait une baisse de rotation avec des suppressions le soir. Il se demande si l'aéroport de Genève a déjà envisagé un tel scénario et quelles seront les conséquences.

M. Schneider aimerait rappeler que Swiss sera aussi touchée, car elle a des avions basés à Genève et donc a un besoin d'un certain nombre de rotations. De plus, une compagnie aérienne n'est pas subventionnée. La réduction des vols est un facteur  $\times 2$  ou  $\times 3$  plus grand que des vols fermés plus tôt. En effet, les vols dans la journée seront réduits, car si un avion ne peut plus faire des aller-retour alors il n'est pas rentable. Il pourrait donc y avoir entre 20% et 30% de vols en moins et donc des réductions d'emplois considérables.

Aujourd'hui, la contraction n'est pas observée, car il y aura une reprise et l'aéroport ne veut pas reformer des personnes s'il a procédé à des licenciements. Cependant, la réduction d'un pourcentage important du trafic conduirait à 93% à 95% de réduction de ce pourcentage des ressources dans tous les domaines. Cependant, il n'y a pas eu de calcul précis.

Le même député prend note que, s'il devait y avoir un horaire de fermeture, alors il y aurait un risque de 20% de vols en moins, ce qui risque d'impacter les emplois de 17% à 18%.

M. Schneider confirme et dit que ça réduirait de 20% les revenus.

Un député PLR voulait revenir sur le low cost. Il y a des légendes sur le fait que c'est plus polluant et que cela ne sert à rien sauf à assouvir le plaisir de voyager. Il aimerait avoir confirmation que le low cost est apparu avec des différences tarifaires suite à l'apparition d'internet. Il y a des prestations différentes et les gens paient seulement les services dont ils ont besoin.

M. Schneider répond qu'en effet le low cost n'offre plus de gratuité totale, ce qui était le cas, avant, dans les compagnies dites « legacy ». L'arrivée d'easyJet a permis de développer un réseau point à point de Genève. Avant, Genève risquait de perdre beaucoup de connectivités, car les compagnies de l'époque développaient des vols depuis des hubs européens. Si Genève n'était pas un hub, elle devrait se contenter des miettes. Aujourd'hui, Swiss a intégré le même système et toutes les compagnies se dirigent de plus en plus vers ce modèle. Ce n'est plus du low cost mais une autre manière de voir les choses et de ne pas atteindre la gratuité pour des vols courts, car économiquement ce n'est pas viable. easyJet est low cost, car ils sont particulièrement agiles financièrement.

Le président dit qu'il est important de dialoguer dans cette commission. Il demande si les documents pourront être envoyés.

M. Schneider confirme.

Le président remercie les auditionnés et prend congé de ces derniers.

### **Discussion interne**

Le président propose de passer au vote d'entrée en matière sur le PL 12952.

Un député Ve aimerait faire une déclaration préliminaire avant d'entrer en matière. Il a été affligé par le débat. Il a demandé s'il y avait une volonté de changement de stratégie et la réponse a été négative. Il pense que n'importe quelle entreprise doit pouvoir s'adapter à l'environnement externe. Il n'est pas d'accord avec la stratégie de l'aéroport de ne rien changer, il pense que des adaptations peuvent être faites. Dans l'initiative, il y avait la volonté populaire de changer de paradigme. La Genève internationale accueille 200 000 délégués dans les organes. A cela s'ajoutent la place financière et les personnes issues de diasporas. Toutefois, les 15 millions de personnes ne sont pas atteints. Il faut se rappeler que l'aéroport de Genève, il y a 15 ans, avait la moitié du trafic. Il ne comprend pas pourquoi il doit y avoir une volonté d'aller toujours plus en avant. Dans ce sens, il va refuser ce PL.

Le président propose que tous les groupes fassent leurs déclarations car, dans le PL, il n'y a qu'un article qui doit être accepté ou non.

Un député EAG refusera ce rapport, car les dirigeants n'ont aucune bonne volonté de trouver une solution. Il ne peut pas cautionner une impossibilité d'améliorer les choses et une plateforme qui procède à des sous-enchères salariales, des licenciements abusifs, etc. De plus, la question environnementale et la question sonore sont centrales, mais aucune solution n'est apportée. Les arguments ne sont pas convaincants et il faudrait se diriger vers une réduction de l'aéroport. Le mettre sous contrôle public serait une manière de mieux le contrôler. Il entend bien que la réduction de l'aéroport touche le développement économique du canton, mais il faudrait peut-être accorder moins d'importance à la place financière. Quoiqu'il en soit, il refusera ce PL.

Une députée S dit que, depuis 2018, il y a un manque de transparence des rémunérations des dirigeants. De plus, il y a un manque d'équilibre et le maintien de conditions de travail difficiles. Le parti socialiste refusera le rapport.

Un député PLR dit que c'est un rapport d'activité qui doit être accepté ou non, mais recommencer à reparler des salaires des dirigeants qui ont été publiés n'a pas de sens. M. Schneider gagne moins de la moitié que le

dirigeant de l'aéroport de Zurich. Ce n'est pas avec ces arguments qu'il faut torpiller l'aéroport. Il faut être clair et, si les partis se positionnent pour la décroissance pour que Genève devienne une bourgade, alors il faut le dire clairement. La sous-enchère salariale a été débattue et il n'y en a pas. De plus, les syndicats ont confirmé ce point. Pareil pour les vols low cost, toutes les compagnies qui officient sur la plateforme genevoise sont là pour gagner de l'argent. Il y a des nuisances sonores, mais sinon les gens prendront les voitures pour rejoindre Lyon ou Zurich, ce qui n'est pas écologique. En effet, le besoin de voyager est existant et donc les personnes voyageront d'une manière ou d'une autre. La vision de la société malthusienne de certains n'est pas celle du PLR et donc le rapport sera accepté. Il est cohérent et les efforts sont énormes, avec 310 millions de diminution des revenus mais seulement 200 millions de diminution du résultat. Niveau gestion, l'aéroport est exemplaire et les salaires ont été payés à 100%.

Un député PDC constate que les deux points de l'ordre du jour sont mélangés dans les déclarations, engendrant une confusion. L'année 2020 était une année de crise et le rapport prouve que des mesures ont été prises. La réaction était bonne dans une crise catastrophique. Concernant les salaires des dirigeants, ils étaient connus du monde politique bien avant leurs publications dans la presse. Le seul point noir, c'est le maintien des problèmes sociaux avec les sous-traitants, même si l'aéroport ne peut rien changer. Le PL 12952 sera accepté par le centre.

Un député MCG dit que son groupe soutiendra le rapport. Le parti est critique envers les Verts car le pouvoir d'achat n'était pas le même 15 ans en arrière. Les gens doivent pouvoir voyager pour découvrir de nouvelles cultures. Les valeurs telles que le vivre ensemble, le respect des minorités et l'appréciation de nouvelles cultures sont importantes. Il est content que les prix qui sont low cost le restent.

L'UDC approuvera aussi ce rapport de gestion. Cet aéroport est très important car c'est l'épine dorsale de l'économie ou de la Genève internationale, mais aussi pour une bonne partie de la Suisse romande et de la France voisine. En ce qui concerne le rapport de gestion, il sera accepté sans réserve.

Une députée S déclare que la demande de transparence du parti socialiste reste légitime et qu'elle n'a jamais été entendue. Elle rappelle que le parti, depuis 2018, a toujours pris le rapport de minorité.

### 1<sup>er</sup> débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12952

Oui : 10 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 1 Ve)  
Non : 3 (1 S, 1 Ve, 1 EAG)  
Abstentions : 2 (2 S)

### 2<sup>e</sup> débat

Le président dit qu'il y a un seul article. Il ne constate pas d'opposition donc l'article est adopté.

### 3<sup>e</sup> débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 12952 :

Oui : 9 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)  
Non : 3 (1 Ve, 1 S, 1 EAG)  
Abstentions : 3 (2 S, 1 Ve)

**Le PL 12952 est accepté.**

Un député Ve demande si le traitement rentre dans le débat sur les comptes.

Le président dit que non, les états financiers doivent venir dans les comptes mais le rapport d'activité peut être voté après.

### **Conclusion**

Mesdames les députées,  
Messieurs les députés,

Avant la crise sanitaire, l'AIG versait à l'Etat la moitié de son bénéfice annuel, soit 40 millions de francs. Des chiffres cités par son directeur général lors de son audition, je retiendrais les plus marquants : 129 millions de déficit pour cet exercice 2020 malgré une diminution des coûts de 25 millions. Ces éléments illustrent à eux seuls l'importance de l'impact de la crise sur le fonctionnement de notre aéroport et les capacités de la direction de réagir de façon efficace.

La minorité de la commission, en plus des reproches récurrents et infondés concernant la sous-enchère salariale et les salaires des dirigeants, s'attache cette année à revendiquer une réorientation stratégique de l'aéroport, en se référant aux activités, bien moindres évidemment, de la fin du siècle passé.

C'est faire fi de plusieurs éléments que cette minorité s'obstine à ne pas prendre en compte.

Notre aéroport est une plateforme internationale, au bénéfice d'une concession de la Confédération, et il est soumis de ce fait à des obligations imposées par l'Etat fédéral et par la réglementation internationale.

Sur un plan économique, et concurrentiel, il doit accueillir des compagnies qui trouveront sur ce site des avantages et des prestations conformes à leurs exigences et à celles de leurs passagers. A part l'instauration de surtaxes pour les avions les plus bruyants et les plus polluants, ce qui se fait, l'AIG n'a dès lors que peu de moyens d'intervention. Ce n'est en tout cas pas à lui, pas plus qu'à ce Grand Conseil, d'imposer des modèles d'affaires privilégiant les déplacements en train plutôt que par les airs pour les distances les plus courtes. Il s'agit ici d'une responsabilité individuelle et collective des usagers dont on verra ces prochaines années et en temps normal si leurs votes écologistes ont une réelle conséquence sur leurs actes.

Qui plus est, Genève a une vocation internationale, dont elle bénéficie quant à son image, mais qu'elle doit assumer quant à l'attractivité de sa plateforme aéroportuaire au service des organisations internationales et des rencontres et congrès qu'elles organisent, au profit de notre économie.

Enfin, l'activité de l'AIG et de ses usagers a un impact direct sur la vie économique de notre canton, en produisant des recettes non négligeables pour nos entreprises et notre fiscalité. Le souhait de décroissance affichée par la gauche et les Verts aura donc une conséquence directe sur ces éléments, mais aussi sur les prestations sociales qu'ils garantissent.

Sur cette base, en remerciant les responsables de l'AIG pour leur gestion de crise, la majorité de la commission vous recommande d'approuver ce rapport de gestion en adoptant ce projet de loi.

*Annexe : Présentation du rapport annuel 2020 de Genève Aéroport*

## **Projet de loi (12952-A)**

### **approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2020**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 ;  
vu l'article 34 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 ;  
vu l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 ;  
vu l'article 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 2020 ;  
vu la décision du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève du 9 mars 2021,  
décrète ce qui suit :

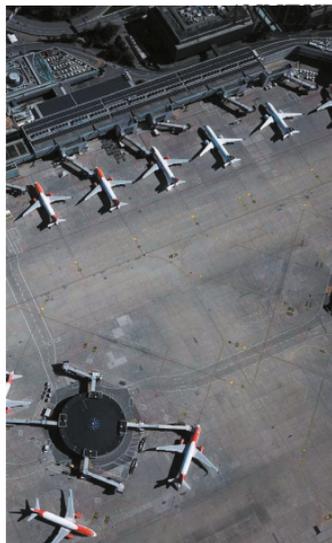
#### **Article unique Rapport d'activité**

Le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2020 est approuvé.

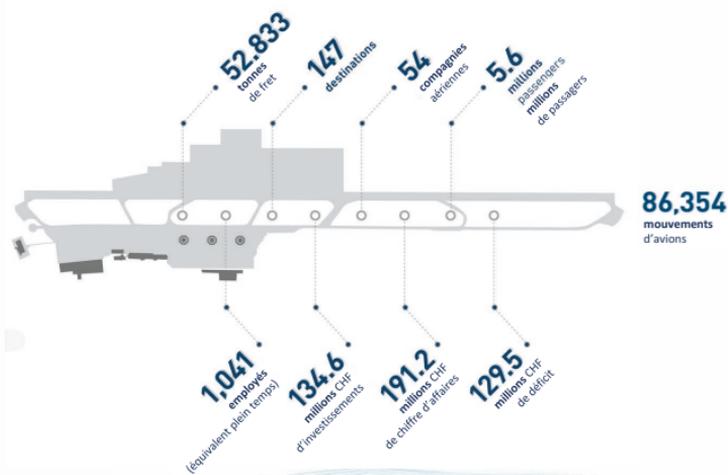
## RAPPORT ANNUEL 2020

### Présentation à la commission de l'économie

21.06.2021



## 2020 EN BREF



21.06.2021

## FINANCES

- L'année 2020 a été marquée par les effets de la crise sanitaire liée au COVID-19. Pour la première fois de son histoire, Genève Aéroport enregistre une perte massive de 129,5 millions de francs contre un bénéfice de 84,1 millions de francs en 2019.
- Cette crise, sans précédent depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, a durement touché le secteur aérien. Sous l'effet des mesures sanitaires décidées par les gouvernements tout au long de l'année pour lutter contre la propagation du virus, le trafic aérien s'est effondré. Pour Genève Aéroport, les revenus en 2020 ont plongé à 191,2 millions de francs contre 493,9 millions de francs en 2019. La baisse du trafic passagers entraîne une réduction des revenus aéronautiques à 94,3 millions de francs, soit 184,4 millions de moins qu'en 2019. Les recettes non aéronautiques reculent à 96,9 millions de francs, soit une baisse de 118,4 millions par rapport à 2019.
- Fin avril 2020, Genève Aéroport est retourné sur les marchés financiers pour sécuriser le niveau de financement de l'entreprise. Un emprunt obligataire, d'un volume de 300 millions de francs pour un coupon de 1,050% sur une durée de trois ans, a été émis.

21.06.2021



## FINANCES

### CHIFFRES CLÉS

en millions de CHF

	2020	2019
Chiffre d'affaires	191,2	493,9
EBITDA	-59,7	156,7
Bénéfice net	-129,5	84,1
Cash-flow opérationnel	-8,6	171,3
Cash-flow d'investissement	-126,5	-232,5
Endettement net*	619,0	325,1

### RATIOS

	2020	2019
EBITDA / Chiffre d'affaires	-31,3%	31,7%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires	-67,7%	17,0%
Cash-flow opérationnel /		
Cash-flow d'investissement	-6,8%	73,7%
EBITDA / Endettement net	-9,7%	48,2%

\* Emprunts et autres dettes non courants et courants, diminués des disponibilités.

21.06.2021



# FINANCES 2020

## CHIFFRES CLÉS

en millions de CHF

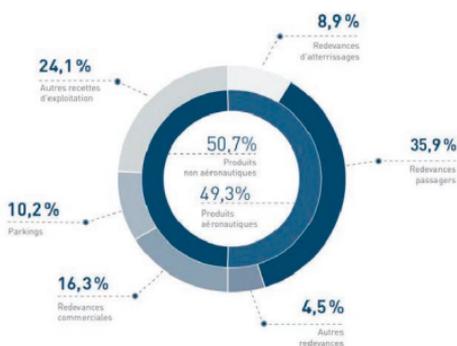
	2020	2019
Chiffre d'affaires	191,2	493,9
EBITDA	-59,7	156,7
Bénéfice net	-129,5	84,1
Cash-flow opérationnel	-8,6	171,3
Cash-flow d'investissement	-126,5	-232,5
Endettement net*	619,0	325,1

## RATIOS

	2020	2019
EBITDA / Chiffre d'affaires	-31,3%	31,7%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires	-67,7%	17,0%
Cash-flow opérationnel /		
Cash-flow d'investissement	-6,8%	73,7%
EBITDA / Endettement net	-9,7%	48,2%

\* Emprunts et autres dettes non courants et courants, diminués des disponibilités.

21.06.2021



GENÈVE  
AÉROPORT

# RÉDUCTION DES COÛTS EN 2020

	Réel 2019	Budget 2020	Clôture	Clôture sur Budget 2020	Clôture sur Réel 2019
<b>Passagers</b>	17.93	18.15	5.59	-69.2%	-68.8%
<b>Produits</b>	493.9	498.0	191.2	-61.6%	-61.3%
Redevances aéronautiques	278.7	282.4	94.3	-66.6%	-66.2%
Recettes non aéronautiques	215.2	215.6	96.9	-55.1%	-55.0%
<b>Charges d'exploitation</b>	337.2	339.8	250.9	-26.2%	-25.6%
Charges de personnel	159.2	171.5	145.7	-15.0%	-8.5%
Dépenses de fonctionnement	171.4	164.0	105.2	-35.9%	-38.6%
dont sous-traitance sûreté /surveillance	37.2	37.4	20.5	-45.2%	-44.9%
<b>EBITDA</b>	156.7	156.0	-59.7	-138.3%	-138.1%
Amortissements	70.0	70.9	64.9	-8.5%	-7.3%
Charges d'intérêt	2.6	3.0	4.8	60.0%	84.6%
<b>Résultat net</b>	84.1	82.1	-129.5	-257.7%	-254.0%

21.06.2021

GENÈVE  
AÉROPORT

## ACTIVITÉS AÉRIENNES 2020

- En 2020, Genève Aéroport a accueilli 5'600'906 passagers, soit 68,8 % de moins qu'en 2019, en raison de la pandémie qui a fortement entravé le transport aérien ( annulations de vols, fermetures de frontière, restrictions d'entrée, quarantaines obligatoires ). En 2019, Genève Aéroport avait accueilli 17'926'625 passagers. Parallèlement, durant les douze derniers mois, le total des atterrissages et des décollages a reculé de 53,6 % par rapport à l'année précédente. L'année 2020 avait pourtant démarré sur des chiffres positifs... Mais dès la mi-mars, le trafic aérien a fortement chuté n'enregistrant que 200 à 300 passagers quotidiens en avril et en mai.

21.06.2021

GENÈVE  
AÉROPORT

## ACTIVITÉS AÉRIENNES 2020

- L'aéroport n'a jamais cessé d'opérer durant la crise, accueillant vols sanitaires, vols de rapatriements et cargos chargés de matériels médicaux. Au printemps, une trentaine ( 28 ) de gros-porteurs, remplis de matériel de protection médicale, a déchargé sa cargaison à Genève Aéroport pour approvisionner notamment les différents établissements hospitaliers en Suisse. Au total, 140 millions de masques et du matériel de protection médicale auront ainsi transité par Genève Aéroport.
- Le tonnage du fret aérien traité à Genève Aéroport a été fortement impacté par la crise sanitaire, s'inscrivant à 52'833 tonnes. Il s'agit d'un repli de 37,7 % par rapport à la même période en 2019. Pour la seule aviation d'affaires, le nombre de mouvements est en recul de 19,9 % en 2020 par rapport à 2019.

21.06.2021

GENÈVE  
AÉROPORT

## RÉSULTAT TRAFIC GLOBAL

Passagers	2020	2019	Variation
Trafic de ligne*	5'513'856	17'755'766	-68,9%
Trafic charter*	33'473	86'126	-61,1%
Autre trafic commercial	37'958	54'818	-30,8%
Total trafic non commercial	15'619	29'915	-47,8%
Total trafic global	5'600'906	17'926'625	-68,8%

### Mouvements

Trafic de ligne passagers	51'915	143'303	-63,8%
Trafic charter passagers	272	667	-59,2%
Autre trafic commercial	20'878	26'442	-21%
Total trafic non commercial	13'289	15'631	-15%
Total trafic global	86'354	186'043	-53,6%

\* trafic de ligne et charter passager

21.06.2021

GENÈVE  
AÉROPORT

## ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS ET DE MOUVEMENTS

Tous types de trafic (1985-2020, 1985 : indice 100)

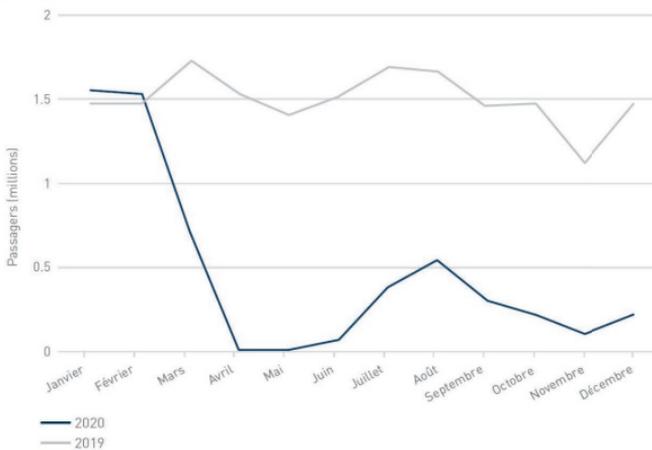


21.06.2021

GENÈVE  
AÉROPORT

# ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS PAR MOIS

Tous types de trafic

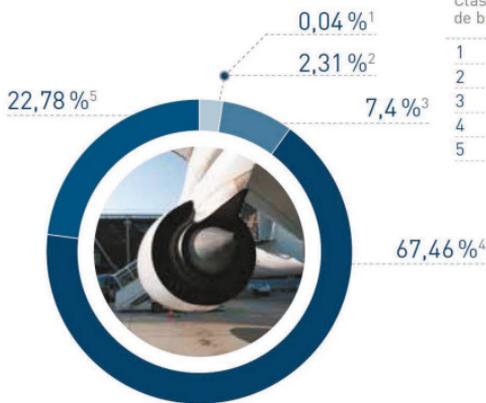


21.06.2021

GENÈVE  
AÉROPORT

## RÉPARTITION PAR CLASSE DE BRUIT

90,24% DES AVIONS SONT PARMIS LES PLUS SILENCIEUX (CLASSES 4 ET 5)

Classes  
de bruit\*

Rotations

1	20
2	1'207
3	3'864
4	35'207
5	11'889

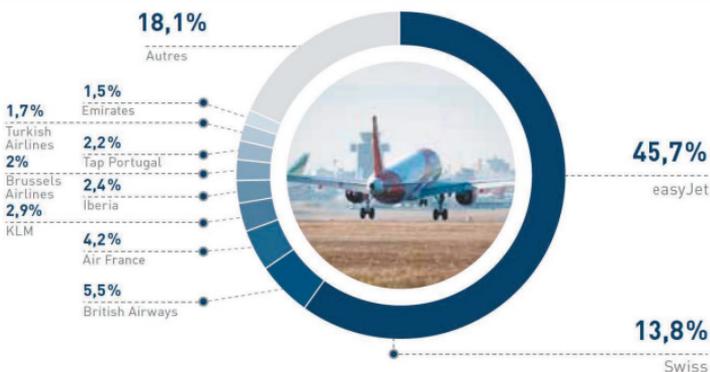
\*1 étant la plus bruyante,  
5 la moins bruyante.

21.06.2021

GENÈVE  
AÉROPORT

## PARTS DE MARCHÉ PAR COMPAGNIE

Trafic de ligne



21.06.2021

GENÈVE  
AÉROPORT

## TOP 20 DES DESTINATIONS PAR VILLE

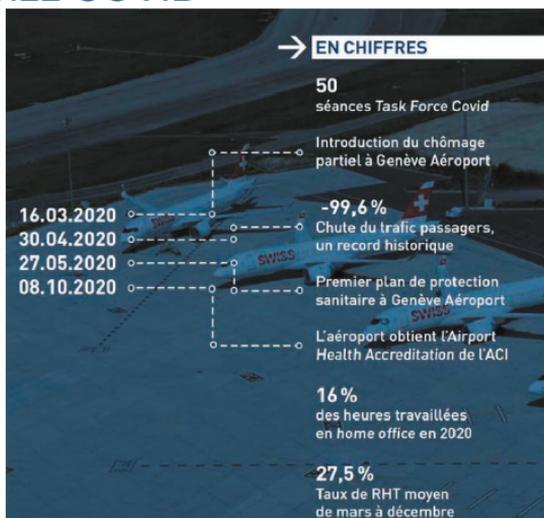
Trafic de ligne

Villes	Passagers	Variation
Londres	865'883	-65,5%
Paris	324'823	-69,3%
Porto	288'784	-57,5%
Lisbonne	259'053	-58,3%
Amsterdam	239'144	-66,0%
Bruxelles	175'029	-71,3%
Zurich	172'359	-72,9%
Madrid	164'319	-71,5%
Nice	132'942	-65,4%
Barcelone	132'607	-79,2%
Istanbul	132'058	-64,4%
Francfort	121'915	-71,9%
Nantes	98'943	-52,1%
Athènes	96'419	-54,7%
Rome	91'998	-71,5%
Manchester	88'189	-67,4%
Dubai	84'394	-72,2%
Bristol	79'255	-62,3%
Copenhague	73'572	-66,6%
Bordeaux	71'884	-66,4%

21.06.2021

GENÈVE  
AÉROPORT

## 2020, L'ANNÉE COVID



21.06.2021

**GENÈVE**  
AÉROPORT

*Date de dépôt : 18 août 2021*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de M. Jean Burgermeister**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Il n'est pas possible d'aborder l'activité de l'Aéroport international de Genève sans se pencher sur les graves problèmes de sous-enchère salariale et les dégradations des conditions de travail au sein de la plateforme, en particulier au sein de Swissport. Certes, il ne s'agit pas là de l'aéroport à proprement parler, mais c'est bien celui-ci qui octroie les concessions et sa direction n'a jamais manifesté la moindre intention de garantir des conditions de travail correct. Car le conflit de Swissport est loin d'être un cas isolé, comme le soulignait la Tribune de Genève dans son édition du 12 février, 35% des conflits sociaux enregistrés par la Chambre des relations collectives de travail en 2020 provenaient de la plateforme aéroportuaire de Cointrin. Pire : sur les dix dernières années, entre 15% et 48% des conflits enregistrés par la CRCT se déroulaient au sein de l'aéroport, ce qui représente tout de même 48 conflits, presque cinq par année ! Un tel niveau de conflictualité ne peut être le fruit du hasard, il démontre un problème structurel qui réclame la mise en place d'une véritable politique de protection des salaires et des conditions de travail à l'aéroport.

Par ailleurs, alors que la question environnementale est devenue plus brûlante que jamais, il est aujourd'hui urgent de réduire massivement le nombre de vols. Il est impensable de tabler sur une neutralité carbone au niveau cantonal à l'horizon 2050 sans réduire la voilure du côté du trafic aérien. De surcroît, il est certain que l'accroissement continu du transport aérien, à l'échelle internationale, est un facteur favorisant les pandémies mondiales comme celle que nous connaissons. Alors que celle-ci a durement touché le canton – et notamment l'aéroport – il est absurde que la seule préoccupation des autorités cantonales et de la direction de l'AIG soit le retour à un trafic aérien comparable à 2019.

Pour ces raisons, le groupe Ensemble à Gauche vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser ce projet de loi.

*Date de dépôt : 19 juillet 2021*

## RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

### **Rapport de M. Pierre Eckert**

Mesdames les députées,  
Messieurs les députés,

L'Aéroport international de Genève, connu sous l'appellation de Genève Aéroport (GA), a vécu une situation compliquée durant l'année 2020. A partir du milieu de mois de mars, le trafic a en effet été réduit à sa portion congrue par la situation de pandémie déclarée à l'échelle mondiale. Le rapport de majorité détaillera certainement la gestion financière de cette crise, d'autres rapports de minorité mettront le doigt sur les questions liées au personnel.

Ce rapport de minorité est destiné à mettre en évidence le manque d'anticipation stratégique à moyen terme de la part de GA au sortir de la crise. Une profonde réflexion aurait dû être entreprise durant l'année 2020 afin d'assurer un avenir plus durable. Il est en effet connu que GA était précédemment assis sur une bulle et que les perspectives de reprise du trafic au niveau de 2019 ne sont pas réalistes.

Diverses études indiquent que, même à l'horizon 2024, le nombre de passagers ne devrait retrouver qu'environ 80% des chiffres antérieurs à la pandémie, plus particulièrement pour les voyages d'affaires, auxquels GA est particulièrement sensible. On se référera par exemple à l'estimation de l'institut McKinsey<sup>1</sup> à ce sujet. Cet article met par ailleurs en évidence les modifications d'habitudes auxquelles la branche aéronautique aura à se confronter une fois la phase aiguë de la COVID-19 dépassée.

On aurait pu souhaiter que, durant cette année de crise, GA entreprenne une réflexion stratégique sur la façon de réorienter ses activités et ses investissements pour les années futures. Or, à la lecture du rapport de gestion, on s'aperçoit qu'aucune ligne n'est consacrée à ces perspectives à moyen terme.

---

<sup>1</sup> <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/back-to-the-future-airline-sector-poised-for-change-post-covid-19#>

Afin de combler cette lacune, nous avons demandé à la direction et au conseil d'administration de GA lors de leur audition en commission si le même modèle d'affaires basé sur les bas prix et les faibles marges allait être poursuivi. La réponse qui a été apportée est restée fort évasive, mentionnant juste qu'un accent allait être placé sur la qualité plutôt que sur la quantité. Il a aussi été mentionné que GA chercherait à attirer quelques long-courriers supplémentaires, qui occuperont probablement les créneaux de fin de soirée. Aucune réflexion stratégique en profondeur qui chercherait à s'adapter aux nouvelles configurations du marché mentionnées précédemment n'a été évoquée. Or, dans n'importe quel cours de management, on vous apprend qu'il est essentiel de surveiller et d'anticiper l'évolution des conditions extérieures afin de minimiser les risques futurs pour l'entreprise.

Certains membres de la commission se sont d'ailleurs lourdement exprimés ensuite pour conforter GA dans sa position de ne surtout rien changer et de reprendre en 2022 comme si rien ne s'était passé. Dans leur argumentation, ils expliquent par ailleurs qu'il faut absolument laisser voyager la Genève internationale, le monde des affaires et les nombreuses diasporas présentes dans la région. Tout cela est bien, mais en additionnant l'ensemble de ces catégories, on n'arrive qu'à une mince fraction des 25 millions de passagers visés par le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). On voit donc bien que la poursuite d'une stratégie basée sur le PSIA est absurde.

Continuer comme avant est non seulement irréaliste, mais ne peut depuis longtemps plus être soutenu pour notre environnement, que cela soit du point de vue du bilan carbone (l'aéroport compte pour environ 30% du bilan du canton), de la pollution de l'air ou du bruit. Il est largement temps de mettre en œuvre les intentions de l'IN 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève » et d'apporter une contribution à la réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre à laquelle le canton s'est engagé.

L'année 2020 a bien entendu été difficile pour GA, mais aurait représenté une occasion idéale pour développer des stratégies alternatives de gestion de la plateforme qui auraient préservé les intérêts économiques de la région tout en tenant compte de la santé de la population riveraine et de la planète. Cette occasion n'a manifestement pas été saisie, si bien que nous vous invitons à refuser le rapport de gestion qui est l'objet du présent projet de loi.

*Date de dépôt : 16 août 2021*

## RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Badia Luthi**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Comme chaque année, l'Aéroport international de Genève a soumis son rapport d'activité pour l'année 2020 au Conseil d'Etat. Ainsi, ce dernier nous présente le PL 12952 afin d'approuver ce rapport. L'importance de ce rapport est le fait qu'il s'agisse d'un outil de communication autant à l'échelle interne qu'à l'échelle externe. Il s'agit donc d'un document qui joue un rôle très important dans la transmission du compte rendu des activités qui jalonnent cette institution de droit public.

La carence d'écho pour ce rapport exprimé par le refus et l'abstention de la minorité est motivée par le constat que ce rapport d'activité présente toujours la lacune du manque de visibilité de la rémunération du conseil d'administration et de la haute direction. Ce problème était déjà soulevé quelques années auparavant. Nous avons toujours formulé notre volonté à ce que ce point soit structuré dans le rapport d'activité annuel de l'Aéroport international de Genève. Cela explique l'étonnement des socialistes de voir que ce rapport ne respecte pas l'article 22 al. 1 de LOIDP.

Il est très important de pointer que nous considérons que ce document constitue un miroir qui reflète l'ensemble des objectifs et des réflexions menées sur les activités et les services présentés par cet établissement. De ce fait, il est primordial que notre requête soit prise en considération, puisqu'elle est légitime, tout simplement parce que le manque de traçage du salaire du conseil d'administration et de la haute direction diminue la transparence qui est demandée à tout établissement public et à laquelle nous sommes attaché-e-s. Cela érode l'équilibre dans le système financier de la direction d'un établissement de droit public. Ce document ne permet pas de vérifier l'application du système de rémunération établi par les autorités, ni d'éclairer sur la comparaison avec les années précédentes. Il ne communique aucune information sur le nombre de séances tenues au cours de l'année 2020, ni sur le nombre d'heures de travail rémunérées.

Si la droite ne voit pas la nécessité de publier ces données, nous tenons à rappeler que, dernièrement, nos voix se sont levées afin de défendre les droits des travailleurs et travailleuses au sein de l'AIG. Nous avons dénoncé certaines pratiques injustes concernant le licenciement et le recrutement avec des contrats désavantageux. Nous avons également dénoncé l'écart croissant qui continue à se creuser entre les bas et les hauts salaires. C'est pour cela que nous maintenons notre ligne politique. Notre revendication de transparence s'inscrit dans la continuité de notre combat. Le rapport d'activité qui reste un outil d'évaluation devrait refléter les indemnités des hauts dirigeants d'une manière claire, efficace et compréhensible pour les membres externes.

Nous ne cautionnons pas l'ensemble du rapport d'activité, car nous estimons qu'il doit contenir d'une manière explicite la charge financière des dirigeants. En effet, il ne faut pas perdre de vue que la transparence la plus élémentaire est demandée dans l'action publique pour que cette dernière soit comprise. A ce sujet, la réponse de la droite que les rémunérations du conseil d'administration et de la haute direction sont communiquées par la presse et connues par le CE nous étonne. Comme nous l'avons mentionné auparavant, cette question doit être traitée avec une grande précision en reflétant tous les critères de la rémunération.

En conclusion, la déception des socialistes devant le rapport d'activité de l'AIG pour l'année 2020 revient à la question du manque de transparence de la rémunération du conseil de l'administration et de la haute direction. A noter que cette question qui continue à nous préoccuper revient chaque année. Pourtant, la transparence de la structure du système d'indemnisation est garantie par la loi LOIDP qui présuppose que toutes les informations importantes sont publiques et accessibles aux tiers. Ainsi, nous espérons que les arguments mentionnés et que les réflexions développées dans ce rapport de minorité puissent vous avoir convaincus de rejeter ce projet de loi 12952 proposant d'approuver le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2020.