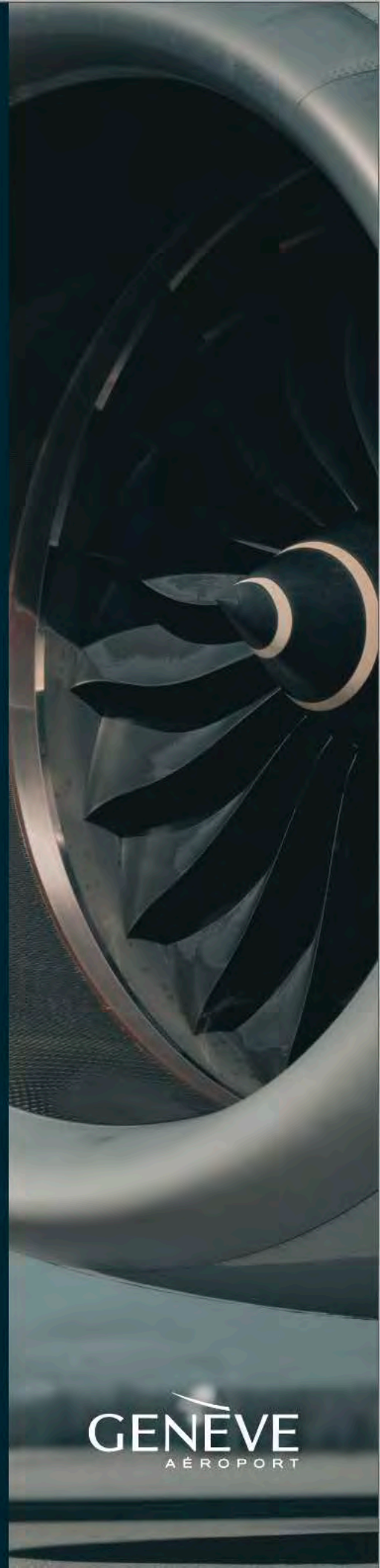


RAPPORT
ANNUEL

2024



GENÈVE
AÉROPORT

The logo for Geneva Airport features the word "GENEVE" in a large, bold, black, sans-serif font. A thin, light blue curved line is positioned above the "E" in "GENEVE". Below "GENEVE", the word "AÉROPORT" is written in a smaller, black, sans-serif font, with wide letter spacing.

GENEVE
AÉROPORT



RAPPORT ANNUEL

Sommaire

<i>Les chiffres clés</i>	p05
<i>Editorial de Gilles Rufenacht, Directeur général</i>	p08
<i>Editorial de Christian Lüscher, Président du Conseil d'administration</i>	p09
<i>Membres du Conseil d'administration</i>	p10
<i>Gouvernance</i>	p12
<i>Membres de la direction</i>	p14
01 Solidité financière retrouvée	p16
02 Le niveau de passagers de 2019 retrouvé, avec moins de vols	p24
03 Dynamisme des activités commerciales	p40
04 Centre de tri-bagages déjà opérationnel	p44
05 Un projet phare nommé AOS	p50
06 Limiter notre empreinte sur l'environnement	p54
07 Dialogue et engagement des collaboratrices et collaborateurs	p60
08 Une ouverture sur le monde	p64
09 Conseil d'administration : rapport d'activité 2024	p68



Les chiffres clés





RAIN RPLNT

WIPER

STRIVE

BATON

MASTER SW

5.4

CSTR. WPT VOR.D NDB ARPT
ROSE NAV ARC 40 80
VOR VOR PLAN 10
LS LS
ADF 1 VOR ADF 2 VOR
OFF OFF

MACH HDG HDG WS
HDC TRK WS FPA
AP1 AP2
A/THR

MACH ALT CRZ NAV
AP1
1 FD 2
A/THR

MEN 048°
58NM
15:37

HB-AYPKM-AR

LIMIT - SPD/IAS
VLE 280K/1657
VLO EXT 250K1
RET 270kt
VFE 1 230KT
2 14F 135KT
3 200KT
FULL 185K1
177K1



FOB : 6300 KG
SEAT BELTS



TERR ONND

ACTIVE ATC: LFBB
BORDEAUX CTL
NEXT - ATC: LFMM

CRUISE

ENG 400 F-USED 1-2 730 KG
14.0 OIL QT
0.4 VIB N1 N2
0.6
AIR LDG EL
ΔP 7.5 PSI
CKPT FWD AFT °C
27 24 25
TAT -17 °C
SAT -31 °C 15 H 28
IDA +6 °C

UN27 UTC 225021 6-4
ARRVD 1855 -54 PL267
UN271 1855 -54 PL267
LPT 1855 -54 PL267
UN216 1855 -54 PL248
BELUS 1855 -54 PL197
BELUS 1855 -54 PL197
BELUS 1855 -54 PL197
DEST 1855 -54 PL184
WTC 1855 -54 PL184
LS0622 1855 -54 PL184



SWITCHING



**Gilles Rufenacht**

Directeur général

Une année particulière vient de s'écouler pour Genève Aéroport qui enregistre un bénéfice solide, avec un retour à une fréquentation de passagers d'avant-Covid. Nous pouvons désormais tourner la page de cette crise sanitaire et aller de l'avant. Grâce aux efforts réalisés par toutes et tous pour diminuer la dette, l'entreprise est désormais prête à investir sereinement. Genève Aéroport va ainsi pouvoir accélérer les projets de transformation et de rénovation, particulièrement au niveau de ses infrastructures devenues vieillissantes au fil du temps.

La modernisation de notre plateforme, dont une partie date de 1948, est aussi une formidable opportunité de nous réinventer et de poser des objectifs ambitieux pour réduire notre impact environnemental et limiter le bruit et les nuisances pour nos riverains.

Des succès malgré des vents contraires

2024 est une année au cours de laquelle les conditions externes dans lesquelles nous opérons sont devenues plus complexes: une situation géopolitique tendue, une pression plus forte de la société civile sur le transport aérien, un manque de personnel qualifié et un réseau aérien européen sérieusement congestionné.

Malgré tout, nous pouvons nous réjouir et saluer plusieurs succès à notre échelle.

Nous avons réduit drastiquement les décollages en retard, avons maintenu un taux élevé d'avions de dernière génération, avons testé avec succès le nouveau système de quotas de retard et renégocié à satisfaction les redevances pour l'exercice 2025-2027, pour n'en citer que quelques-uns.

Vision 2040 et CAP2030

La vision 2040 adoptée par le Conseil d'administration est claire et trace la voie. Genève Aéroport va devenir un centre de mobilité intégrant tous les modes de transport. Le projet CAP2030 et sa plateforme multimodale constituent un jalon essentiel dans la mise en œuvre de cette vision.

S'agissant de CAP2030, même si un recours est encore pendant, nous avons commencé à dévoiler le projet au grand public qui s'est montré particulièrement enthousiaste. Ce programme ambitieux améliorera nettement l'expérience de nos passagers.

Destinations long-courriers et aviation d'affaires

Bahreïn, Oslo, Copenhague, Tromsø et Rovaniemi ont enrichi notre réseau au départ de Genève en 2024. Elargir l'offre directe vers des destinations intercontinentales, notamment en Amérique du Nord ou en Asie du Sud-Est, reste un défi permanent pour Genève Aéroport.

Quant à l'aviation d'affaires, elle représente en 2024 un quart des mouvements à Genève Aéroport, ce qui nous place parmi les trois leaders européens dans ce domaine. Au-delà d'être essentielle pour notre économie, cette activité opère avec des modèles d'aéronefs plus petits et plus aptes à intégrer les nouvelles technologies. Nous gardons un œil très attentif sur cette évolution en marche.

L'humain au cœur de l'entreprise

Reprendre les commandes d'une institution qui est au centre de l'attention de l'économie, des organisations internationales, des riverains, du monde politique cantonal, fédéral et français, et bien entendu de ses presque 18 millions de passagers annuels, est une grande responsabilité.

J'ai consacré mes premières semaines passées à Genève Aéroport à la découverte de toutes les activités et métiers qui coexistent sur la plateforme. Cette période d'immersion m'a offert une occasion unique d'aller à la rencontre de celles et ceux qui font l'aéroport. A leurs côtés, j'ai pu vivre intensément la passion des équipes qui anime l'ensemble du personnel œuvrant sur notre plateforme. C'est une force pour l'entreprise. Genève Aéroport est riche de ce capital humain et peut s'appuyer sur cet enthousiasme pour engager sa modernisation et construire un futur dans lequel chacun et chacune est essentiel.



Christian Lüscher
Président du Conseil
d'administration

2024 aura été une année de changement partiel des équipes à la tête de Genève Aéroport, mais aussi une année de continuité dans les résultats et la stratégie.

S'agissant des résultats, Genève Aéroport a connu le plus important bénéfice de son histoire, ce qui montre à quel point il constitue un outil stratégique essentiel pour la Genève internationale, économique et touristique. L'État y trouve évidemment son compte puisque Genève Aéroport verse 50 % - soit en 2024 plus de 55 millions de francs - de son bénéfice à son propriétaire, le solde étant affecté à son désendettement, gage de santé financière et de sa capacité d'investir pour les échéances à venir.

Par ailleurs, la page de la crise COVID de 2020 se tourne, le nombre de passagers étant presque équivalent à celui connu en 2019, mais avec moins de mouvements, ce qui est réjouissant et constitue l'un des objectifs pour l'avenir.

Évoquons justement les buts que l'aéroport doit atteindre en accord avec le Conseil d'État ! En 2024, la nouvelle Convention d'objectifs entre l'État de Genève et l'AIG (Aéroport international de Genève) a été signée. Elle définit les attentes consensuelles des parties pour les années 2024 à 2029. Selon cette Convention, Genève Aéroport doit veiller à remplir sa fonction de structure critique nationale tout en tenant compte des aspects environnementaux tels que la diminution des nuisances sonores et de pollution créées par l'aviation.

Dans ce contexte, il faut saluer les efforts entrepris en vue de la diminution drastique des vols après 22 heures au départ de Genève, grâce à des redevances incitatives fortes mais acceptées par les compagnies aériennes, et la volonté d'encourager lesdites compagnies à utiliser autant que possible des avions de dernière génération.

2024 aura aussi marqué le retour à la paix du travail après une très courte grève - de quelques heures dans une histoire longue de 100 ans ! - grâce à une médiation sagement préconisée par le Conseil d'État et à laquelle les partenaires se sont livrés de bonne foi et dans un esprit constructif.

Dans le domaine de "l'expérience client", il faut bien reconnaître que beaucoup reste à faire, en gardant à l'esprit que l'infrastructure actuelle, vieille de 60 ans, a été construite pour accueillir 5 millions de passagers alors qu'elle en reçoit aujourd'hui presque 18 millions.

Réduire les nuisances pour les riverains et être à leur écoute, en même temps opérer un outil stratégique pour Genève et pour la Suisse et donner satisfaction aux utilisateurs, c'est le défi quotidien que tentent de relever les équipes de l'aéroport, avec une passion et un enthousiasme qui m'ont frappé dès mon arrivée.

Le changement, c'est celui qu'amène un nouveau Directeur général, Gilles Rufenacht, rompu aux principes de l'hôtellerie qu'il a pu éprouver dans le domaine des cliniques privées durant près de 25 ans et qui, sans vouloir révolutionner l'opérationnel, est mobilisé nuit et jour dans la volonté d'offrir une meilleure expérience à nos clients, tant au niveau aérien que commercial. Je me réjouis de pouvoir décrire les premiers résultats dans l'éditorial du Rapport annuel 2025 !

Gilles Rufenacht est soutenu dans cette tâche par un Conseil d'administration lui aussi fortement renouvelé, et je tiens à remercier ici chaque membre dont j'ai pu m'assurer qu'il avait à l'esprit le seul intérêt de l'aéroport dans l'exercice de son mandat.

Enfin, c'est un plaisir de collaborer avec notre "ministre de tutelle", Nathalie Fontanet, pour qui l'autonomie n'est pas un vain mot et dont le soutien et l'écoute nous sont précieux.

En un mot comme en cent, c'est un président heureux qui signe cet avant-propos au Rapport annuel 2024 et qui s'engage, avec son Conseil d'administration, à continuer d'œuvrer pour le bien de l'aéroport, de son actionnaire et de la population genevoise, tout en étant particulièrement attentif aux enjeux environnementaux et à la satisfaction de ses usagers.



Membres du Conseil d'administration

Président du Conseil d'administration

- M. Christian Lüscher

Membres désignés par le Grand Conseil

- Mme Céline Amaudruz (UDC)
- M. Denis Chiaradonna (S)
- M. Lulzim Jahiu (MCG)
- Mme Caroline Monod (Ve)
- M. Patrick Schmied (LC)
- M. Philippe Schwarm (PLR)
- Mme Rebecca Stevens Alder (LJS)

Membres désignés par le Conseil d'État

- Mme Corinne Momal-Vanian
- Mme Birgit Sambeth
- Mme Virginie van Doorn
- M. Stanislas Zuin



Membres désignés en leur sein par les Conseils administratifs de 2 communes genevoises sur le territoire desquelles s'étendent les zones de bruit de la plateforme aéroportuaire, désignées par le Conseil d'État

- M. Willy Creteigny
- M. Bernard Taschini

Membre du Conseil administratif du Grand-Saconnex

- M. Laurent Jimaja

Membre du Conseil administratif de Meyrin

- M. Laurent Tremblet

Membres désignés par le Conseil d'État, sur proposition de la Conférence des chefs des départements de l'économie publique de la Suisse occidentale

- Mme Marie De Freminville
- M. David Pignolet

Membre désignée par le Conseil d'État, sur proposition des présidents des Conseils généraux des départements français limitrophes

- Mme Aurélie Charillon

Membres élus par le personnel de l'établissement

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

Représentante désignée par le Conseil d'État avec voix consultative

- Mme Emanuela Dose Sarfatis

Nouvelle Convention d'objectifs

Le 1^{er} juillet 2024, la République et canton de Genève et l'Aéroport international de Genève (AIG)* ont conclu une Convention d'objectifs pour la période 2024 à 2029. Cet accord fixe les jalons essentiels de l'exploitation et du développement maîtrisé de la plateforme aéroportuaire, y compris son accessibilité terrestre et sa politique de mobilité. S'agissant de la dimension environnementale des activités aéroportuaires, les signataires de la convention ont souhaité maintenir l'absence de mouvements entre 5h et 6h et leur limitation après 22h, ainsi que les incitations financières favorisant les avions de dernière génération, moins bruyants. Afin de maintenir la compétitivité de l'aéroport, les parties se sont mises d'accord concernant la performance opérationnelle et l'efficacité financière de l'AIG. Enfin, la part du bénéfice de l'aéroport devant être rétrocédée à l'État est maintenue à 50%.

Quelques semaines plus tôt, le 30 avril 2024, le Conseil d'administration de Genève Aéroport a défini sa stratégie et son plan d'affaires à moyen et à long termes (de 2024 à 2030). Ceux-ci devront être approuvés par le Conseil d'État, puis transmis sous forme de rapport au Grand Conseil, qui se prononcera par voie de résolution (art. 18

al. 1 à 3 de la Loi sur l'Aéroport international de Genève - LAIG).

Nouveau Directeur général

Désigné le 16 novembre 2023 par le Conseil d'administration, M. Gilles Rufenacht, arrivé le 2 août 2024 au sein de l'entreprise, a officiellement pris ses fonctions de Directeur général le 1^{er} octobre 2024. Il a succédé à André Schneider, Directeur général depuis 2016, qui a pris sa retraite à 65 ans.

En l'honneur de son départ, en présence de quelque 300 invités, collègues, partenaires de la plateforme, professionnels du monde aérien et responsables politiques et économiques, une fête - dont le contenu était une surprise pour la majorité des participants - a eu lieu le 19 septembre dans le cadre exceptionnel de l'amortisseur de bruit, dans la partie ouest du tarmac.

Dès les premiers jours de sa prise de fonction, M. Gilles Rufenacht a partagé avec la direction générale et les collaborateurs sa volonté de renforcer le lien de confiance avec l'ensemble du personnel, de privilégier l'expérience passagers et de donner une place forte à l'innovation au sein de la plateforme.



Cérémonie de départ de M. André Schneider dans le cadre exceptionnel de l'amortisseur de bruit.

*Dans ce rapport, sauf pour les éléments en relation avec le Conseil d'État et références législatives, il est utilisé le nom Genève Aéroport de préférence à Aéroport international de Genève (AIG)





Directeur général
Gilles Rufenacht



**Directrice commercial
et développement**
Kristina Mees



Directeur des opérations
Giovanni Russo



Directeur des infrastructures
Philippe Moraga



**Directrice des ressources
humaines**
Susanna Swann



Directrice des finances
Aline Vaglio



Directeur des technologies
Massimo Gentile

Membres de la direction de Genève Aéroport



Sont associées :

**Secrétaire générale et responsable
des affaires juridiques**

Christine Widmann

**Cheffe du Service environnement
et développement durable**

Nathalie Rossier-Iten

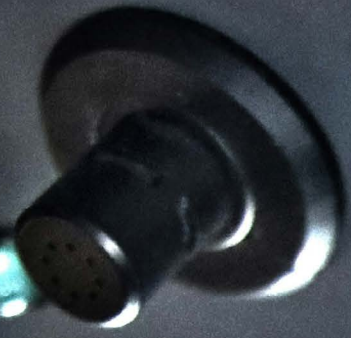
**Cheffe du Service communication
& porte-parole**

Sandy Bouchat

COCKPIT VOICE RECORDER



TEST
HOLD 5 SEC.



HEADSET

ERASE



ALT
HORN
CUTOUT



AUTO

32000

FLT ALT

CLOSE

AUTO

01
SOLIDITÉ FINANCIÈRE
RETROUVÉE

LOG

WING ALT 2000
FL140 FL22

WING

En 2024, Genève Aéroport enregistre un bénéfice, avant rétrocession à l'État de Genève de 110,4 millions de francs, et de 55,2 millions de francs après rétrocession.

Ce résultat n'a jamais été atteint jusqu'ici. Il témoigne du dynamisme de l'activité, de la pertinence des choix de gestion opérés ces dernières années et du sérieux avec lequel Genève Aéroport poursuit son processus d'assainissement financier suite à la crise sanitaire.

Avec 17,8 millions de passagers enregistrés en 2024, Genève Aéroport renoue presque avec le niveau de trafic de 2019 (17,9 millions en 2019), et confirme les prévisions retenues pour l'élaboration de la stratégie de sortie de crise. Le désendettement se confirme et même s'accélère, la marge sur EBITDA progresse, témoignant ainsi des efforts engagés par l'entreprise pour améliorer son efficacité. L'entreprise peut maintenant entrer avec confiance dans l'exercice 2025 et se tourner résolument et sereinement vers l'avenir avec des projets d'envergure.

EBITDA 2024 en hausse

La marge sur résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et amortissements (EBITDA) s'établit à près de 40 % : +39,6 % en 2024 contre +38,6 % en 2023. Sous l'effet de l'augmentation du trafic passagers, du dynamisme des activités commerciales non aéronautiques également, de la maîtrise exigeante des charges d'exploitation, de l'amélioration continue de la performance opérationnelle, des processus d'arbitrage rigoureux opérés dans l'allocation des dépenses, Genève Aéroport réussit à améliorer sa rentabilité. Les adaptations tarifaires opérées en 2024 contribuent également, mais dans une moindre mesure cette année, à la progression de la marge.

Une fréquentation des passagers qui stimule les revenus

Le nombre de passagers augmente de +8 % par rapport à l'exercice précédent (16,5 millions en 2023). Cette fréquentation stimule les revenus de l'entreprise qui progressent de +9 % par rapport à 2023. Les revenus atteignent 533,7 millions de francs (489,6 millions de francs en 2023). Pour mémoire, le chiffre d'affaires d'avant-crise, à fin 2019, s'élevait à 493,9 millions de francs.

Les revenus aéronautiques augmentent de +10,7 %

par rapport à 2023 pour atteindre 343,8 millions de francs. Ils évoluent proportionnellement au trafic. A un effet volume important vient s'ajouter un effet prix lié à la réintroduction du prélèvement de la redevance bruit jour, après trois années de suspension. L'augmentation, à partir d'août 2024, de la redevance pour l'utilisation du nouveau système de tri des bagages contribue également à cet effet prix.

La part des recettes aéronautiques dans le total des produits de Genève Aéroport progresse légèrement par rapport à 2023. Elle représente 64,4 % à fin 2024 (63,4 % en 2023).

Les revenus non aéronautiques (35,6 % du total des recettes) augmentent de +6,1 % à 189,9 millions de francs. Les activités commerciales sont particulièrement dynamiques, même s'il n'y a pas eu de changement profond dans les concepts offerts aux passagers. La progression des revenus des commerces, notamment celles du duty free et de la restauration, est parfaitement corrélée à l'évolution du trafic (+8,3 %).

Des charges d'exploitation toujours très surveillées

Les dépenses de fonctionnement s'élèvent à 165,6 millions de francs en 2024, et progressent moins vite que les recettes (+7,1 % par rapport à 2023). Les effets de l'inflation restent contenus. Le maintien en exploitation de l'ancien tri des bagages en parallèle de la montée en puissance du nouveau système entraîne des surcoûts non récurrents en 2024. La mise en service complète de cette nouvelle installation aura lieu en 2025.

Les charges de personnel augmentent de 10,9 millions de francs pour atteindre 157 millions de francs (+7,5 % par rapport à 2023). Cette évolution s'explique par les augmentations d'effectifs, les annuités accordées, l'indexation des salaires et une prime exceptionnelle octroyée à tous les employés suite aux négociations salariales ayant eu lieu en fin d'année.

Investissements

Le cash-flow d'investissement s'élève à 90,1 millions de francs en 2024, un niveau en progression par rapport à 2023 avec notamment la construction du nouveau système de tri des bagages.

Stratégie de désendettement volontariste

Grâce aux bons résultats enregistrés en 2022, 2023 et 2024, Genève Aéroport poursuit rigoureusement son processus de désendettement et confirme la pertinence de la stratégie de sortie de crise sanitaire validée par le Conseil d'administration.

Cette stratégie volontariste a pour but de préparer l'aéroport à une phase d'investissement qui procédera à une modernisation de son infrastructure, notamment au remplacement du terminal principal (projet CAP2030).

La dette nette est passée de 685 millions de francs en 2022 à 482 millions de francs à fin 2024.

Avec un ratio d'endettement de 2,3x à fin 2024, Genève Aéroport est parfaitement aligné sur le cap fixé. Le ratio d'endettement cible (dette nette/EBITDA) de 2x devrait être atteint plus rapidement que prévu. Les conditions favorables sont donc désormais réunies

pour permettre à l'entreprise de déployer sereinement son plan d'investissement.

Succès des négociations tarifaires avec les compagnies aériennes

Les négociations menées avec les compagnies aériennes en 2024 ont permis d'aboutir à un accord qui verra la taxe passager augmenter de 20 centimes par passager à partir du 1^{er} janvier 2025 pour la période 2025-2027.

L'introduction d'une nouvelle redevance pour indemnisation des riverains, de 60 centimes par passager, a également été acceptée par les compagnies. Les montants collectés visent à couvrir les éventuelles indemnités que l'aéroport serait appelé à payer à des riverains en raison des nuisances qu'ils pourraient subir du fait de l'exploitation de l'aéroport. Une provision a été constituée progressivement dans les comptes de Genève Aéroport depuis 2011.



Bilan au 31 décembre

	2024	2023
ACTIFS		
Immobilisations corporelles	1'232'127	1'235'237
Immobilisations incorporelles	35'382	33'547
Placements à long terme	60'000	-
Total des actifs non courants	1'327'509	1'268'784
Stocks	7'087	6'728
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	7'704	6'327
Débiteurs clients	61'194	67'123
Disponibilités	84'419	48'494
Total des actifs courants	160'404	128'672
Total des actifs	1'487'913	1'397'456
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		
CAPITAUX PROPRES		
Réserves	251'342	214'815
Résultat de l'exercice	55'202	44'280
Total des capitaux propres	306'544	259'095
PASSIFS		
Fonds environnement	18'153	14'769
Emprunts et autres dettes non courants	625'884	626'238
Provisions non courantes	83'495	82'107
Engagements de prévoyance et autres avantages à long terme	301'795	283'254
Instruments financiers dérivés non courants	-	-
Autres passifs non courants	13'145	12'032
Total des passifs non courants	1'042'472	1'018'400
Emprunts et autres dettes courants	532	529
Instruments financiers dérivés courants	-	507
Rétrocession due à l'État	55'202	44'281
Comptes de régularisation passifs	48'484	45'886
Fournisseurs	34'679	28'758
Total des passifs courants	138'897	119'961
Total des passifs	1'181'369	1'138'361
Total des passifs et des capitaux propres	1'487'913	1'397'456

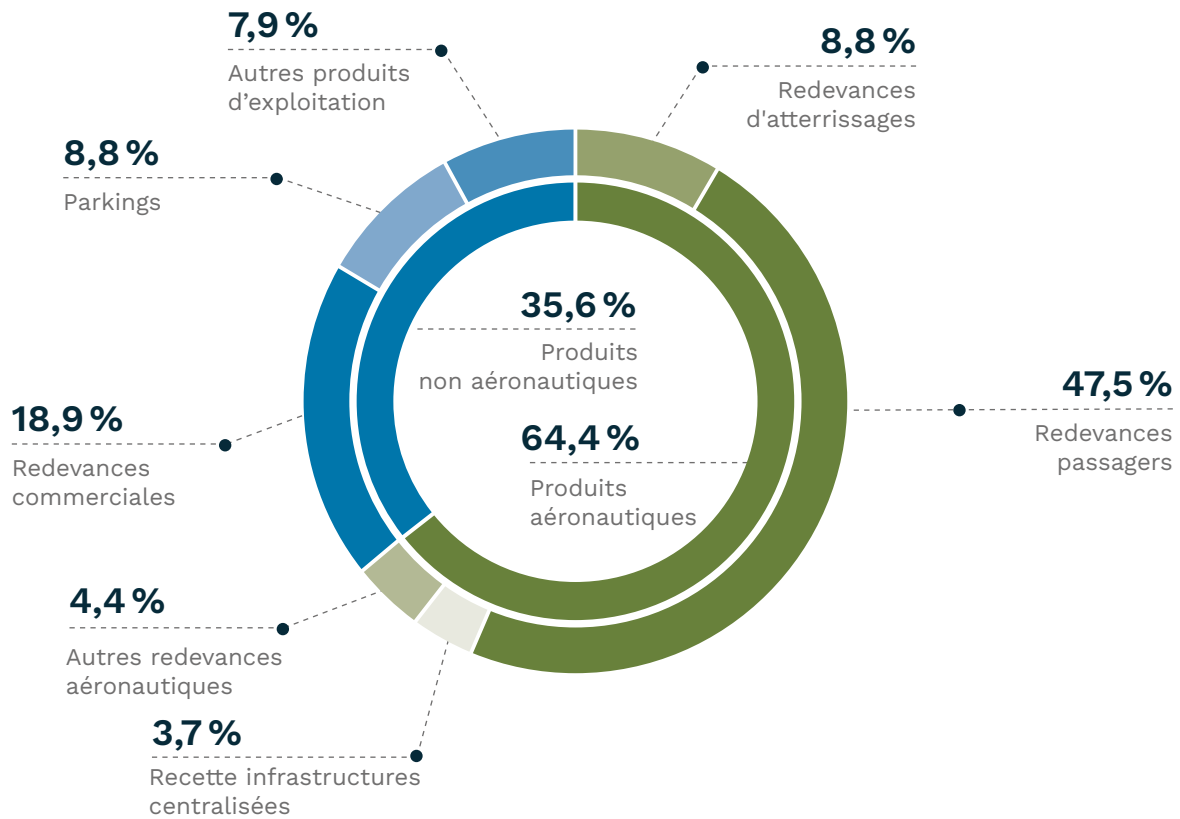
| montants en KCHF

Compte de résultat

	2024	2023
PRODUITS		
Redevances d'atterrissages	46'890	43'121
Redevances passagers	253'375	234'626
Recettes infrastructures centralisées	19'803	17'293
Autres redevances aéronautiques	23'751	15'547
Total des redevances aéroportuaires	343'819	310'587
Redevances commerciales	100'842	93'077
Parkings	46'956	45'450
Loyers et droits de superficie	25'828	25'207
Revenus annexes de location	8'135	7'304
Autres produits d'exploitation	8'165	8'021
Total des produits d'exploitation	189'926	179'059
Total des produits	533'745	489'646
CHARGES		
Salaires et allocations	-112'230	-108'054
Assurances sociales, maladie et accident	-15'143	-14'379
Autres charges du personnel	-4'469	-3'730
Charge de prévoyance	-25'197	-19'927
Total des charges de personnel	-157'039	-146'090
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	-45'255	-42'222
Sous-traitance sûreté et surveillance	-36'952	-31'932
Frais de police pour sûreté au sol	-10'340	-10'340
Énergie, entretien et loyers	-57'346	-53'774
Marchandises	-6'227	-4'906
Autres dépenses de fonctionnement	-6'099	-13'556
Prélèvement net sur le fonds environnement	-3'384	2'120
Total des dépenses de fonctionnement	-165'603	-154'610
Total des charges d'exploitation	-322'642	-300'700
Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA*)	211'103	188'946
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	-95'048	-93'122
Total des charges d'amortissements	-95'048	-93'122
Résultat opérationnel	116'055	95'824
Charges financières	-7'364	-9'034
Produits financiers	1'713	1'771
Total des charges financières et produits financiers	-5'651	-7'263
Résultat avant rétrocession	110'404	88'561
Rétrocession due à l'État	-55'202	-44'281
Résultat net de l'exercice	55'202	44'280

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

Répartition des produits



Principaux indicateurs

en millions de CHF

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chiffre d'affaires	493,9	191,2	209,0	423,1	489,6	533,7
EBITDA	156,7	-59,7	-15,7	158,4	188,9	211,1
Résultat net	84,1 ¹	-129,5	-88,9	46,3	44,3	55,2
Part du résultat versé à l'État en N+1	42,0	0,0	0,0	15,4	44,3	55,2
Droit de superficie	5,0	5,0	5,0	5,0	5,5	5,6
Cash-flow opérationnel	171,3	-8,6	-26,2	157,1	198,3	236,0
Cash-flow d'investissement	-232,5	-126,5	-121,1	-61,2	-68,3	-90,1
Dettes nettes ²	310,1	618,9	772,7	684,7	578,3	482
EBITDA / chiffre d'affaires	31,7%	-31,2%	-7,5%	37,4%	38,6%	39,6%
Dettes nettes / EBITDA	2,0	na ³	na ³	4,3	3,1	2,3


¹ la part du résultat net versé à l'État en N+1 n'est pas déduite du résultat net en 2019

² emprunts et autres dettes non courants et courants, diminués des disponibilités et des placements à court et long termes

³ non applicable





A wide-angle photograph of an airport terminal, likely a check-in or boarding area. The scene is filled with people, some standing in lines, others walking. In the background, there are signs for gates (A, B, C, D), a 'FOOD COURT', and various airport services. A large, dark teal rectangular overlay is positioned in the center of the image, containing white text. The text reads: 'LE NIVEAU DE PASSAGERS DE 2019 RETROUVÉ, AVEC MOINS DE VOLS'. The background is slightly blurred, suggesting a busy, active environment.

LE NIVEAU DE
PASSAGERS DE
2019 RETROUVÉ,
AVEC MOINS DE
VOLS

En 2024, Genève Aéroport a accueilli 17'796'333 passagers, soit 7,97 % de plus qu'en 2023 (16'482'713 passagers). Cette fréquentation reste légèrement (-0,73 %) en retrait de l'année record de 2019, année avant-pandémie. Pour rappel, en 2019, Genève Aéroport avait accueilli 17'926'625 passagers.

Avec 179'107 mouvements, le total du trafic (lignes, charters, aviation commerciale et non commerciale) s'inscrit en progression de 3,62 % par rapport à 2023. Mais le nombre total de décollages et d'atterrissages est inférieur de 3,73 % au niveau de 2019 (186'043 mouvements).

En 2024, la hausse du nombre de passagers a donc été nettement supérieure à celle du nombre de mouvements. Explications : des avions de plus grande capacité, un nombre de passagers par avion accru, un taux de remplissage en augmentation, une politique financière de Genève Aéroport qui incite les compagnies aériennes à optimiser l'occupation de chaque appareil.

Les résultats sont là, confirmés par l'indicateur du nombre moyen de passagers par vol. Avec 130 passagers par mouvement de vols lignes et charters en 2024, ce niveau s'inscrit au-dessus de 2023 (128 passagers) et avant-Covid en 2019 (124 passagers). Ou encore avec le taux de remplissage moyen annuel, soit 76,1 % en 2024 contre 75,4 % en 2023.

Réseau étoffé

L'année 2024 est caractérisée par un réseau de lignes totalement rétabli post-Covid. Les lignes intercontinentales ont connu une forte fréquentation, avec une croissance marquée sur le Moyen-Orient et l'Afrique. La ligne Genève-Pékin (Air China) a presque doublé son trafic (+97 %) avec des fréquences étoffées. Cette croissance a permis à la compagnie aérienne, soutenue par la politique tarifaire incitative mise en place par Genève Aéroport, d'introduire un avion de nouvelle génération A350-900.

Le réseau a été étoffé par l'arrivée de Gulf Air pour l'été reliant Genève à Bahreïn et un fort élargissement de l'offre vers les destinations scandinaves, non seulement Oslo et Copenhague, mais aussi vers le Grand Nord, avec Tromsø et Rovaniemi, sous l'impulsion de SWISS, easyJet, SAS et Norwegian. Deux destinations italiennes, Bari et Salerne, se sont également ajoutées à l'offre en 2024.

La compagnie easyJet reste leader avec 46,9 % de parts de marché. De son côté, SWISS atteint de 12,4 % et British Airways de 4,5 %. Suivent en 2024, dans le top 10, Air France (3,2 %), Iberia (2,9 %), KLM Royal Dutch Airlines (2,4 %), TAP Portugal (1,9 %), Emirates (1,8 %), Turkish Airlines (1,8 %) et Air Dolomiti (1,6 %). La part des autres compagnies, (20,71 %) en 2024, est supérieure à celle de 2023 (19,95 %).

Résultat trafic global

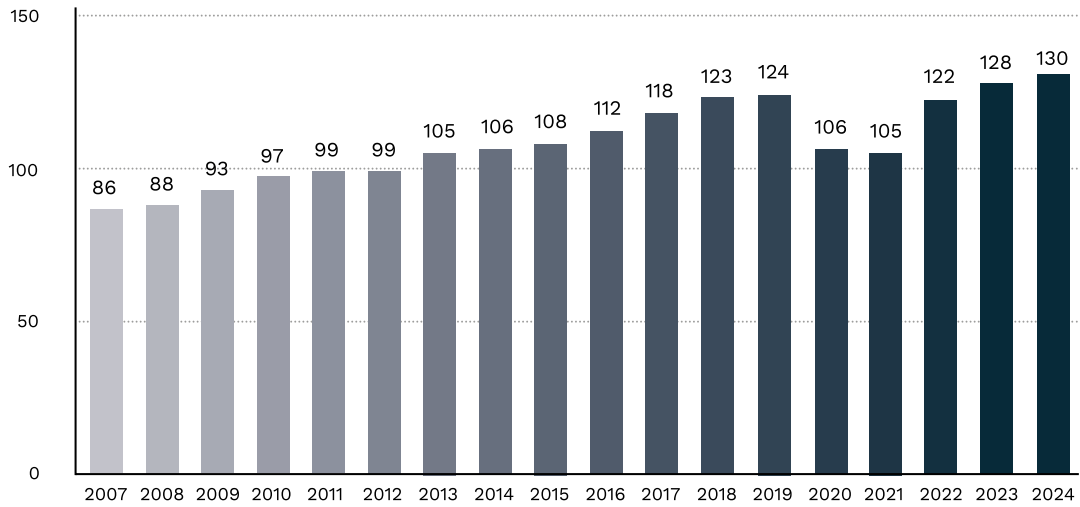
Passagers trafic global	2024	2023	2022	Var. 24/2023	Var. 24/2022
Autre trafic commercial	61'474	62'719	60'795	-1,99 %	1,12 %
Total trafic non commercial	24'631	27'931	27'196	-11,81 %	-9,43 %
Trafic charter pax	37'984	38'518	35'542	-1,39 %	6,87 %
Trafic de ligne pax	17'672'244	16'353'544	13'961'742	8,06 %	26,58 %
Total pax trafic global	17'796'333	16'482'712	14'085'274	7,97 %	26,35 %

Mouvements trafic global

Autre trafic commercial	29'518	30'147	31'960	-2,09 %	-7,64 %
Total trafic non commercial	13'575	14'743	16'066	-7,92 %	-15,50 %
Trafic charter pax	320	315	290	1,59 %	10,34 %
Trafic de ligne pax	135'694	127'637	114'852	6,31 %	18,15 %
Total mouvements trafic global	179'107	172'842	163'168	3,62 %	9,77 %

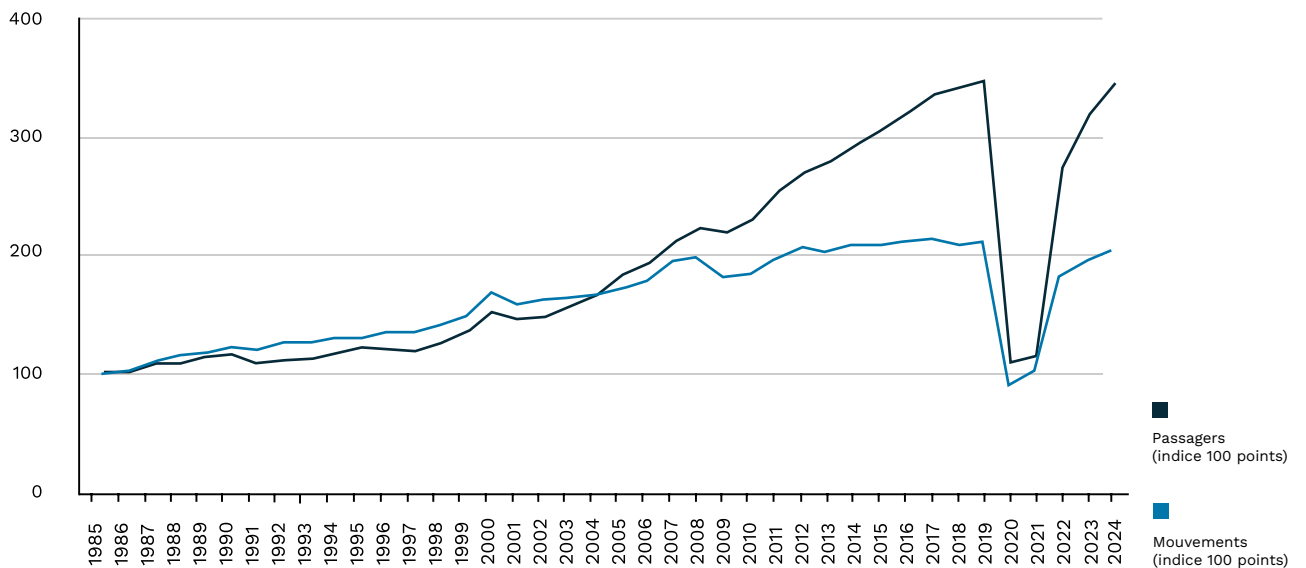
Evolution du nombre de passagers par mouvement

Ligne et charter, passagers uniquement



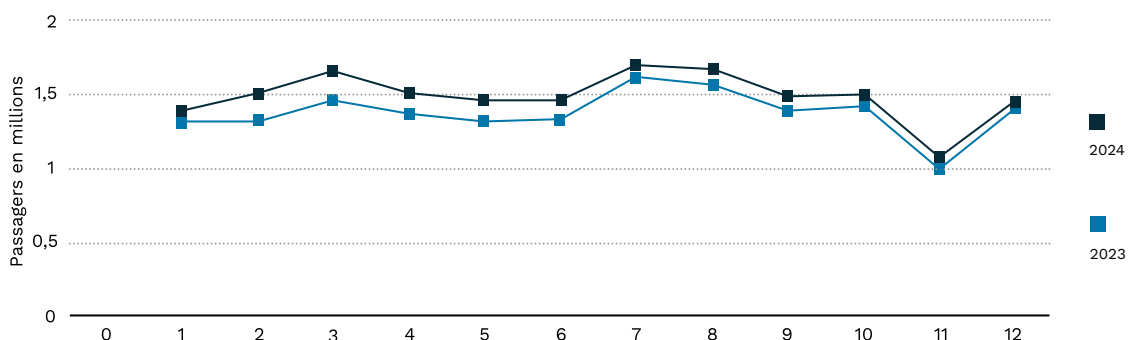
Evolution du nombre de passagers et de mouvements

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



Evolution du nombre de passagers par mois

Tous types de trafic



Dans le palmarès des villes les plus visitées, Londres, Porto et Lisbonne sont en tête ; Paris recule à la 4^e place. Madrid repasse devant Barcelone à la 6^e place. La première destination non européenne en 2024 reste Dubaï qui figure à la 14^e place. New York est à la 17^e place. Dans le TOP 20, la plus grande croissance en 2024 est enregistrée par Copenhague (+32,2 %).

En 2024, la part de trafic passagers de et vers une destination extra-européenne s'inscrit à 13,03 % (13,08 % en 2023).

Développement et connectivité

En 2024, les équipes commerciales ont poursuivi leurs efforts de collaboration avec les compagnies aériennes pour renforcer le réseau de connexions long-courriers, répondant ainsi aux besoins du marché et de la Genève internationale. Genève Aéroport a organisé pour la deuxième fois le rendez-vous « GVA Workshop » qui permet aux professionnels du voyage (compagnies aériennes, agences de voyage, travel managers) d'améliorer leurs relations et de mieux connaître la connectivité aérienne de Genève et de sa

région. La participation a été en hausse par rapport à la première édition. L'aéroport a célébré la 10^e édition de la Airlines Night avec ses partenaires au Grand Théâtre. Enfin, le salon du voyage ENVOL organisé par Genève Aéroport au cœur du centre commercial genevois de Balaxert a connu une ultime édition.

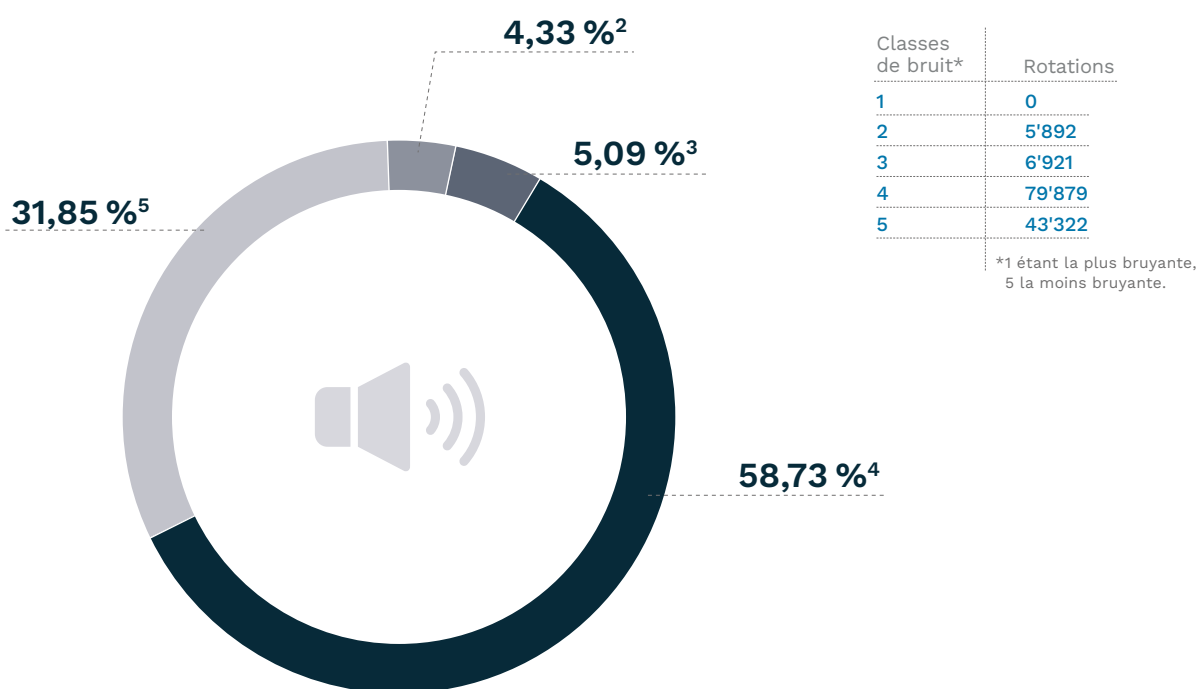
Fort engagement pour réduire les vols nocturnes et les nuisances sonores

Depuis plusieurs années, par des mesures financières incitatives, Genève Aéroport encourage les compagnies aériennes à privilégier des avions de dernière génération qui contribuent ainsi à limiter les émissions sonores.

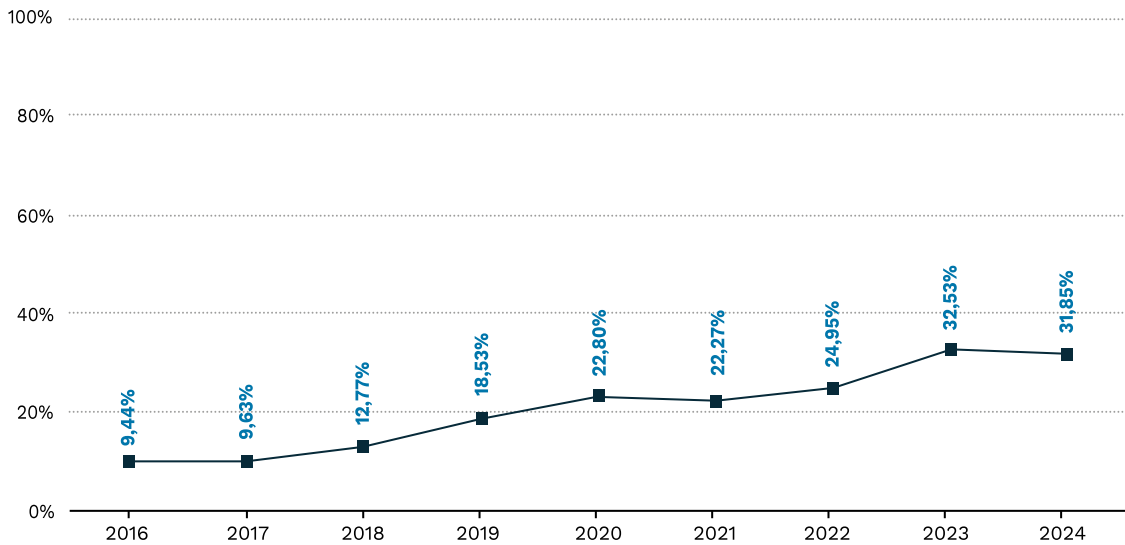
Ces avions, de classe 5, moins bruyants et moins gourmands en kérosène, ont représenté, en 2024, 31,85 % des mouvements d'avions de ligne et charters. Ce taux est légèrement en retrait par rapport à 2023 (32,53 %). En revanche, en nombre absolu de mouvements, il y a eu 43'322 mouvements opérés par des avions de dernière génération en 2024 contre 41'625 mouvements en 2023.

Répartition par classe de bruit

Ligne et charter, passagers uniquement



Mouvements d'avions de dernière génération depuis 2016



Depuis la mise en place de ces incitations en 2017, la part des mouvements avec avions de dernière génération a progressé de 208,1%.

Genève Aéroport est mobilisé pour réduire les nuisances liées au bruit, et en particulier la nuit. Dernière mesure en date dès le 1^{er} janvier 2025 : la mise en place, après une phase test, d'un système de quotas avec des redevances fortement dissuasives en cas de dépassement des quotas pour les vols en retard après 22 heures.

Plusieurs compagnies ont anticipé ce système en modifiant leurs horaires de vols en fin de journée pour éviter des décollages tardifs. Il en est résulté une forte baisse des décollages après 22 heures de 36,16 % en 2024.

Mouvements nocturnes

En 2024, les mouvements entre 22 heures et 6 heures du matin, toutes catégories confondues y compris vols sanitaires, ont été au nombre de 9'879 contre 9'618 en 2023, soit une progression en mouvements de 2,7 %.

Dans le détail, ces 9'879 mouvements se découpent entre 1'167 décollages et 8'712 atterrissages. Heure par heure, 6'176 mouvements ont été enregistrés entre 22h00 et 22h59, 3'422 entre 23h00 et 23h59, le solde (281 mouvements) entre 0h00 et 5h59.

Cependant, la proportion de mouvements nocturnes par rapport à l'ensemble des mouvements continue de diminuer: 5,52 % en 2024 contre 5,56 % des vols en 2023 et 5,68 % en 2022.

Les efforts pour réduire les retards et les vols nocturnes demeurent constants; à Genève, en collaboration avec tous les acteurs de la plateforme, et au niveau européen. En 2024, la communauté aérienne, avec la participation de Genève Aéroport, a réitéré une initiative d'envergure pour l'été baptisée «All Together Now». Parmi les mesures mises en place: une attention forte et prioritaire à la ponctualité des vols de la première vague de la journée et la mobilisation des effectifs et des moyens pour répondre à la demande.

Le ciel européen est demeuré extrêmement complexe en 2024: notamment manque de contrôleurs aériens, perturbations météorologiques (orages et tempêtes), techniques (travaux dans plusieurs centres de contrôle et incidents informatiques) et géopolitiques (prolongation de la guerre en Ukraine, conflit au Moyen-Orient avec surcharge pour plusieurs axes aériens).

Trafic GA/BA : 24 % des mouvements

L'aviation d'affaires conserve un rôle important en raison de son poids économique et des services qu'elle offre aux besoins et aux attentes de sa clientèle.

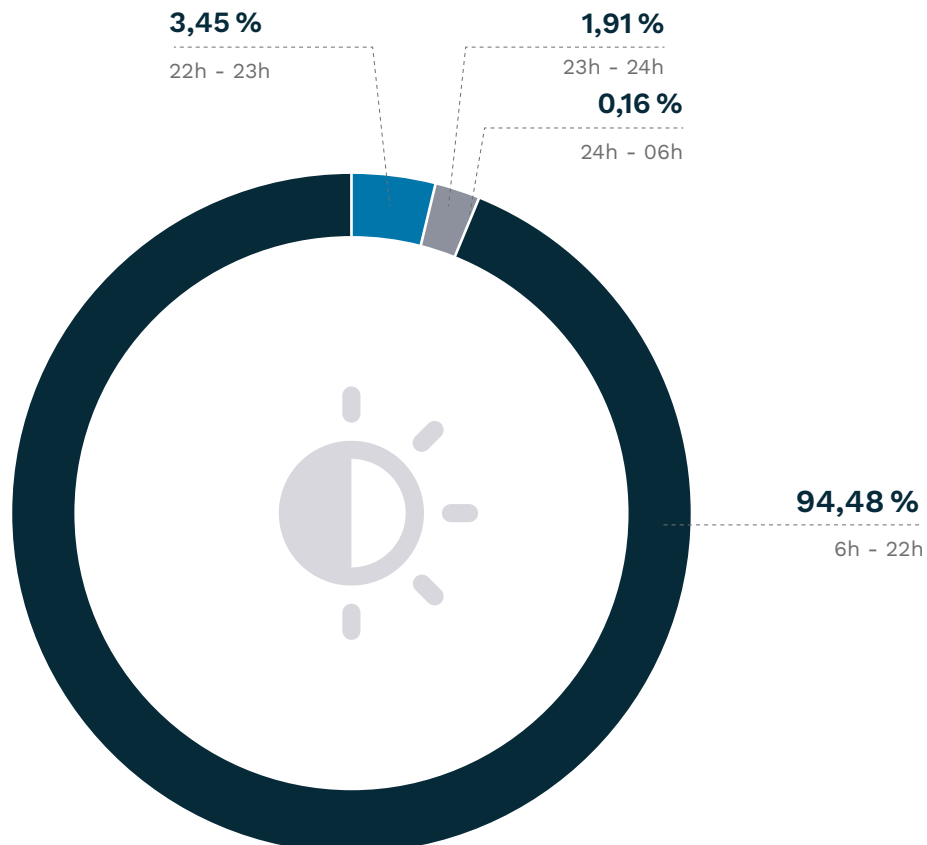
Evolution des mouvements nocturnes 23/24

Tout trafic

22h00-22h59		2024	2023	Var.	Var. %
N1	Atterrissages	5'246	4'831	415	8,60 %
	Décollages	930	1'397	-467	-33,40 %
		6'176	6'228	-52	-0,80 %
23h00-23h59					
N2	Atterrissages	3'214	2'735	479	17,50 %
	Décollages	208	373	-165	-44,20 %
		3'422	3'108	314	10,10 %
00h00-0h29					
	Atterrissages	234	198	36	18,20 %
	Décollages	23	42	-19	-45,20 %
		257	240	17	7,10 %
00h30-5h59					
	Atterrissages	18	26	-8	-30,80 %
	Décollages	6	16	-10	-62,50 %
		24	42	-18	-42,90 %
Total (22h-5h59)					
	Atterrissages	8'712	7'790	922	11,80 %
	Décollages	1'167	1'828	-661	-36,20 %
		9'879	9'618	261	2,7 %

Mouvements de nuits vs mouvements totaux

Tout trafic



L'aviation dite GA/BA (« *General Aviation and Business Aviation* ») a représenté, en 2024, 24 % des mouvements totaux d'avions. Dans le détail, il a été enregistré 29'518 mouvements pour l'aviation d'affaires commerciale (30'147 en 2023) et 13'575 mouvements (14'743 mouvements en 2023) pour le trafic non commercial. Sur ces deux catégories, la diminution en 2024 prolonge celle déjà enregistrée en 2023 face aux résultats 2022.

L'aviation d'affaires commerciale recouvre en large majorité les vols opérés à travers des compagnies d'aviation privées (près de 25'000 mouvements l'an dernier) et les vols sanitaires. L'aviation non commerciale recouvre en majorité les vols privés et de tourisme, les vols de formation ou d'entraînement ainsi que les vols militaires.

Fret : une excellente année

L'année 2024 met en évidence une forte reprise du fret aérien. Malgré une conjoncture économique impactée par les tensions géopolitiques en plusieurs points du monde, le tonnage annuel du fret traité à Genève Aéroport s'est élevé à 90'696 tonnes, contre 63'949 tonnes en 2023, soit une progression de 42 %. Ce volume de fret est le deuxième plus haut résultat de l'histoire de l'aéroport. En additionnant également le fret postal, ce sont 92'615 tonnes qui ont été traitées à Genève, soit une progression de 39,3 % par rapport à 2023.

A divers degrés, l'importation, la croissance du e-commerce et l'exportation de marchandises ont contribué à ce résultat. Le fret de transfert, à savoir des marchandises qui transitent par Genève pour être acheminées d'un pays à l'autre, a connu une activité particulièrement dynamique. Cette tendance s'est accentuée à travers le basculement du trafic maritime sur le fret aérien en raison de l'insécurité prévalant sur les voies de passage en mer Rouge.

La part du fret avionné a progressé de 43,2 % et celle du fret camionné de 37,7 %. A l'inverse le fret postal est en recul de 24,2 %.

Le classement des parts de marché par compagnie aérienne demeure occupé par le trio Emirates (31,87 %), Etihad (10,25 %) et SWISS (9,75 %), suivi par Qatar Airways (7,47 %) et Air China (7,40 %). Au niveau des intégrateurs, DHL Express continue de dominer ce segment d'activité (82,59 %) suivi par UPS (8,83 %) et FedEx (8,58 %).

Plusieurs grands projets à la halle de fret

Au niveau de la halle de fret, 2024 a vu la concrétisation de plusieurs réaménagements : d'abord le remplacement des monte-charges et des ascenseurs du bâtiment. Ensuite la rénovation des chambres froides qui se terminera au printemps 2025. Enfin, avec l'arrivée de GeniLac prévue pour 2028, le projet de rénovation des installations de production et de distribution du chaud/froid au fret a pris forme.

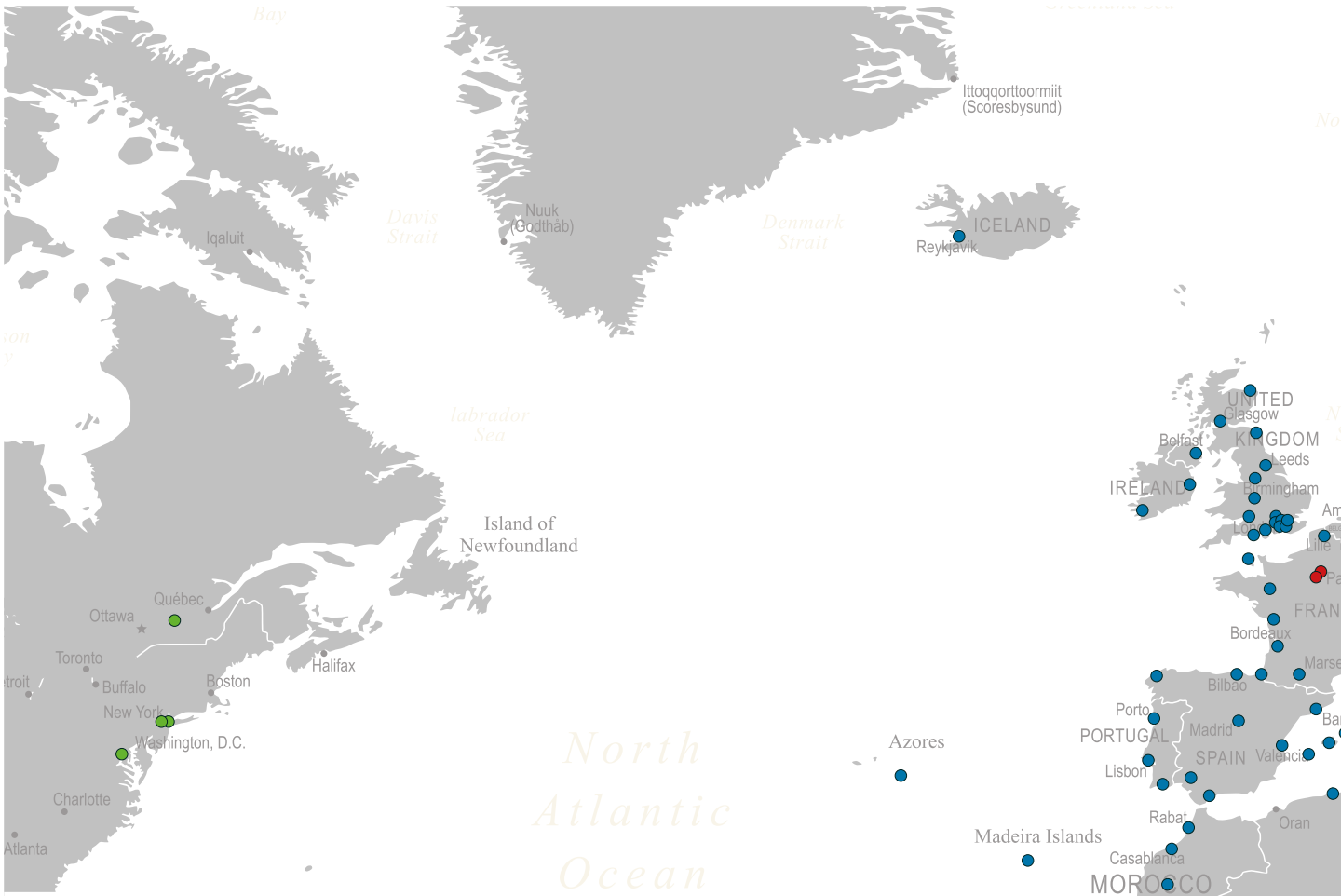
D'autres grandes opérations ont commencé à se mettre en place. Dans le cadre du développement du Pôle Est, le déplacement des intégrateurs a été initié dans cette zone. Une réflexion de fond a été engagée avec les agents d'assistance pour une reconfiguration des zones opérationnelles de la halle. Ces discussions seront également ouvertes aux autres partenaires du site en 2025. Par ailleurs, une première analyse a été lancée pour étudier la faisabilité de la création d'une plateforme numérique pour l'ensemble des acteurs, nommée *Airport Cargo Community System (ACCS)*. Cette solution digitalisée est appelée à améliorer tous les process (arrivées des camions, accès, flux, slots, etc.) au bénéfice de toute la chaîne du fret aérien.

Nouvelles redevances aéroportuaires pour les années 2025-2027

Lancées au quatrième trimestre 2023, les négociations devant fixer les redevances aéroportuaires pour les années 2025-2027 ont abouti positivement. Les nouvelles redevances sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2025 et remplacent les redevances fixées en 2021.

Pour l'aviation de ligne et charter, l'augmentation globale de la taxe passagers est au final, pour 2025, de 80 centimes. Dans la décomposition de la taxe globale (CHF 29,75), il a été convenu une augmentation pour prendre en compte la croissance du service aux PMR, un rééquilibrage entre redevances sûreté et redevances prestations et une augmentation de la redevance passagers au bénéfice du fonds d'indemnisation des riverains.

Ces ajustements tarifaires sont accompagnés de nouveautés sur les incitations: notamment une redevance dissuasive pour réduction des décollages après 22h00 dès 2025 et une nouvelle incitation pour utilisation de carburant Sustainable aviation fuels (SAF) dès 2026.



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

Zone	Code IATA	Ville	% total des passagers
Afrique	ADD	Addis-Abeba	0,56 %
Afrique	MRU	Maurice (MRU)	0,15 %
Afrique	RMF	Marsa Alam	0,01 %
Amérique	EWR	Newark	0,55 %
Amérique	IAD	Washington	0,56 %
Amérique	JFK	New York	1,09 %
Amérique	YUL	Montréal	0,80 %
Asie	AUH	Abu Dhabi	0,72 %
Asie	DOH	Doha	0,88 %
Asie	DXB	Dubaï (DXB)	1,74 %
Asie	JED	Djeddah	0,34 %
Asie	PEK	Pékin	0,45 %
Asie	RUH	Riyad	0,23 %
TOTAL			8,30 %

Trajet en train (en heures)

Temps	Zone	Code IATA	Destinations	Passagers touchés	ex
2,8	Europe	ZRH	Zurich	2,67%	
3,2	Europe	CDG	Paris	3,16%	
3,2	Europe	ORY	Paris	0,82%	
TOTAL				6,65%	



En 2024, les équipes commerciales ont également communiqué les nouvelles redevances bagages applicables dès 2024. Toutefois, en raison des travaux en voie de finalisation du grand projet BLC (Lire également page 47), l'implémentation de ces nouvelles redevances a été décalée. Le précédent montant de la taxe d'utilisation de CHF 1,56 par passager est resté appliqué à tous les utilisateurs jusqu'au 31 juillet 2024. Ensuite, progressivement a été appliquée la nouvelle redevance d'utilisation de CHF 2,40 par passager à partir du mois d'août 2024. A partir du 1^{er} janvier 2026, la redevance passera à CHF 2,60.

Activités PHMR

Lancé en 2023, le processus d'appel d'offres pour les activités d'assistance pour les services d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), s'est conclu en mai 2024. La concession a été renouvelée à GVAssistance pour la période allant du 1^{er} juillet 2025 au 30 juin 2029. Ce service proposé à cette catégorie de passagers est important. En 2024, le nombre de prestations a atteint 154'090, soit une moyenne quotidienne de 422. En ajoutant la prise en charge des enfants non accompagnés (UMNR), cela représente 166'817 prises en charge.

Inondation chez Skyguide

Si en 2023, l'aéroport avait vécu quatre perturbations majeures de trafic, seule une perturbation a fortement entravé les activités en 2024.

Le 25 juin au soir, à la suite d'un gros orage sur la région genevoise, une inondation dans les sous-sols de Skyguide a mis en péril les serveurs informatiques et entraîné une cessation complète des opérations. Dans un premier temps, l'avertissement «zero rate» prononcé jusqu'au 26 juin à 6 heures a pu être levé en cours de nuit et l'aéroport a pu opérer avec une capacité très réduite. Durant deux jours, cette capacité réduite a été maintenue par Skyguide avant une reprise complète des activités dès le vendredi.

Mise en service de la FATO

Deux aménagements importants liés aux opérations sur l'aire Nord ont été mis en service le 3 octobre 2024. Le premier concerne les opérations hélicoptères. L'aménagement d'une nouvelle FATO (*Final Approach and Takeoff Area*) a enfin pris forme après des réflexions initiées dans les années 80 déjà. Une

FATO est une zone définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage, et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage d'un hélicoptère. La mise en place de cette FATO se traduit par des procédures plus claires pour les pilotes et plus efficaces pour le contrôle aérien.

Le deuxième aménagement, mis en service le même jour, est le regroupement de deux barres d'arrêt établies jusqu'alors à 120 et 90 mètres de la piste principale. Désormais les nouvelles barres d'arrêt, renommées Papa et Québec, sont disposées à environ 90 mètres de la piste. Cette modification, rendue possible par un système d'atterrissage aux instruments (ILS) plus performant à Genève Aéroport, apporte une clarification de la procédure pour les pilotes et réduit fortement tout risque d'incursion sur la piste suite à une confusion de compréhension d'indications d'arrêt. Dans les faits, aucun incident n'a été enregistré depuis cet aménagement.

Certifié conforme aux exigences de l'EASA

L'aéroport de Genève a été audité par l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile) du 4 au 8 novembre 2024 dans le cadre de la revalidation de la certification d'aérodrome (EASA (EU) n°139/2014). Au total, près de 50 collaboratrices et collaborateurs de Genève Aéroport et des entreprises tierces ont été audités par huit inspecteurs de l'OFAC, au travers d'entretiens et de visites sur le terrain.

Ce grand audit qui a lieu tous les quatre ans a pour objectif de vérifier la conformité de l'organisation, de l'exploitation et des infrastructures avec les exigences réglementaires. L'audit est basé sur le Manuel de l'aérodrome de Genève.

L'aéroport a satisfait toutes les exigences. Aucun écart majeur dit de niveau 1, exigeant des actions immédiates, n'a été constaté. Les experts ont relevé un déroulement de l'audit dans un très bon climat, empreint de transparence et de collaboration, les solides connaissances opérationnelles des audités et une bonne culture de la sécurité à tous les niveaux hiérarchiques au sein de Genève Aéroport. Seuls des écarts de niveau 2 ont été notifiés dont les moyens pour se rendre conformes seront décrits dans un plan d'actions qui sera soumis à l'OFAC pour validation.

Exercice GVA24

Tous les deux ans, Genève Aéroport teste son Plan d'urgence (PUR-GA) en organisant un exercice de gestion de crise d'envergure en collaboration avec ses partenaires aéroportuaires, sécuritaires et de la chaîne du sauvetage. L'exercice, baptisé GVA24, s'est déroulé le 22 novembre. Il visait, outre la gestion d'un grave accident d'avion, le sauvetage, la prise en charge des familles et des proches des victimes ainsi que la complexe gestion d'urgence dans des moments difficiles et souvent lourds émotionnellement. Quelque 300 participants ont participé à l'opération, acteurs, figurants, experts et organisateurs de l'opération.

Satisfaction des passagers

Depuis son lancement en 2006, Genève Aéroport participe au sondage ASQ (*Airport Service Quality*), auquel 365 aéroports à travers le monde ont pris part en 2024. La satisfaction globale des passagers a atteint le niveau « très bon », avec une note de 4,00 (sur une échelle de 1 à 5). Les résultats soulignent notamment la satisfaction des passagers à l'égard du personnel de l'aéroport ainsi que des temps d'attente aux contrôles de sûreté.

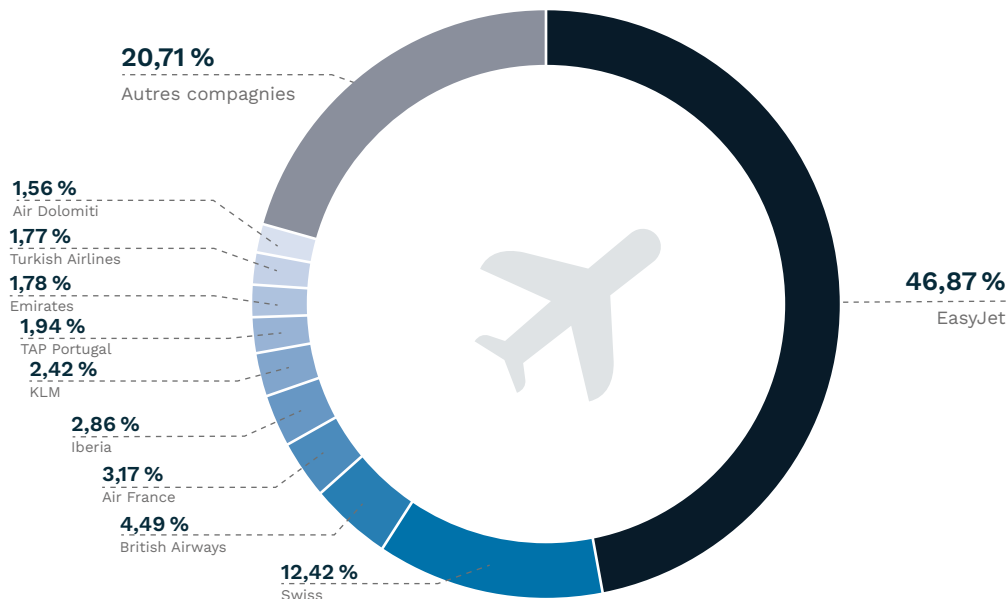
L'étude révèle également qu'avec la reprise du trafic en 2024, le profil des passagers s'est rapproché de celui observé avant 2020. Par exemple, la proportion de voyageurs d'affaires ainsi que celle des passagers visitant la Suisse ou la France via Genève Aéroport ont augmenté par rapport aux dernières années.

Dans ce contexte de reprise et d'attention accrue portée à la satisfaction des passagers, Genève Aéroport a également renforcé son engagement envers l'expérience voyageur. C'est dans cet esprit qu'il a rejoint en 2024 l'initiative « Journée mondiale du passager » et - aux côtés d'une vingtaine d'aéroports français, francophones et européens - a organisé le 18 novembre diverses animations et festivités. En mettant à l'honneur ses passagers, l'aéroport a souhaité exprimer sa reconnaissance envers celles et ceux qui transitent chaque jour par ses terminaux, qu'ils voyagent pour des raisons professionnelles, personnelles ou touristiques. Cette volonté d'améliorer l'expérience passager s'inscrit pleinement dans la stratégie de Genève Aéroport. Dès son entrée en fonction, le Directeur général, M. Gilles Rufenacht, a fait de cette priorité un axe central de son action, notamment en instaurant un groupe de travail hebdomadaire dédié à cette mission.



Parts de marché par compagnie

Trafic de ligne



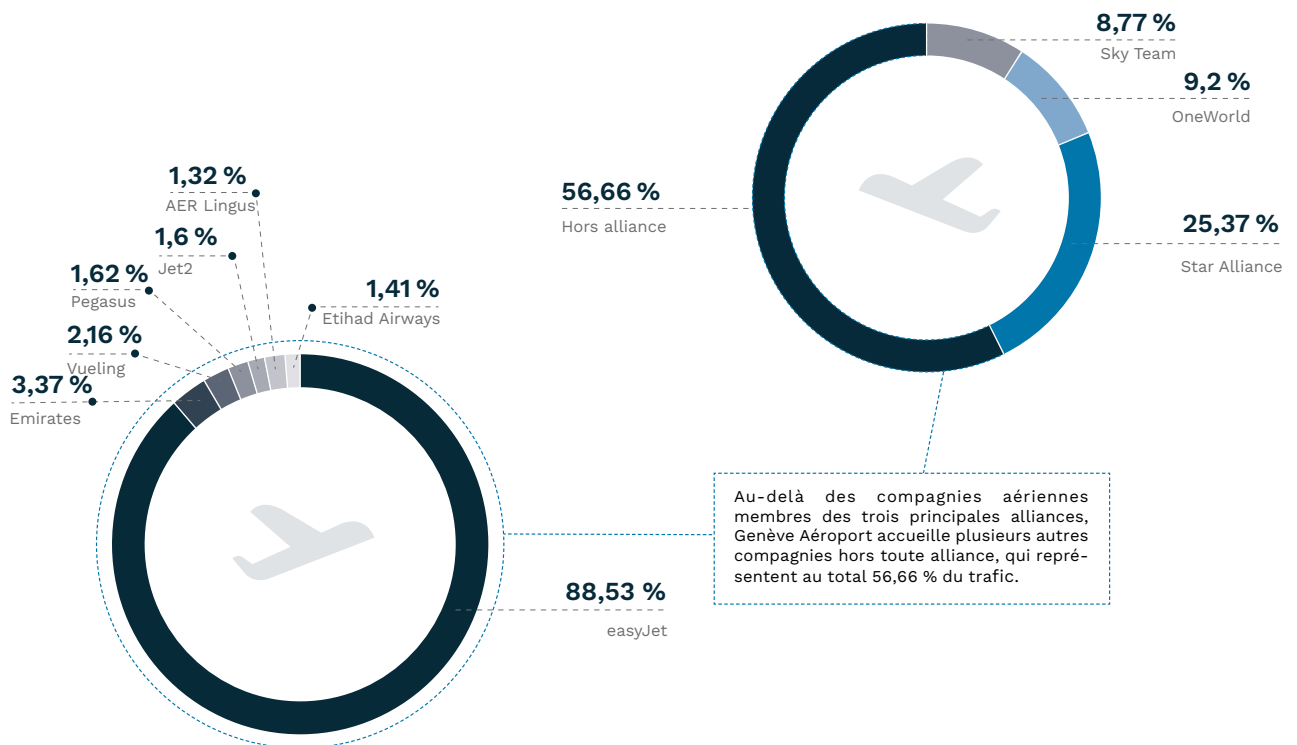
Trafic de ligne par compagnie

Compagnies	Pax 2024	Pax 2023	Pax 2022	Var. 24 vs 23	Var. 24 vs 22
Aegean Airlines	124'708	121'628	107'090	2,50%	16,50%
Aer Lingus	123'264	117'425	94'083	5,00%	31,00%
Air Algerie	47'017	42'688	29'148	10,10%	61,30%
Air Arabia Maroc	23'035	22'441	16'082	2,60%	43,20%
Air Baltic	7'876	4'986	3'888	58,00%	102,60%
Air Canada	140'431	157'699	115'159	-10,90%	21,90%
Air China	82'445	41'879	0	96,90%	
Air Dolomiti	275'583	92'138	0	199,10%	
Air France	560'350	622'350	545'567	-10,00%	2,70%
Air Mauritius	26'026	11'072	0	135,10%	
Ajet	3'921	0	0		
Austrian	126'791	46'508	120'601	172,60%	5,10%
Azal Azerbaijan Airlines	446	202	0	120,80%	
British Airways	793'162	797'015	650'330	-0,50%	22,00%
Brussels Airlines	235'095	217'696	188'630	8,00%	24,60%
Delta Air Lines	74'822	71'362	0	4,80%	
EasyJet	8'283'354	7'590'458	6'919'838	9,10%	19,70%
Egyptair	42'846	43'262	38'651	-1,00%	10,90%
El Al	47'754	34'238	33'088	39,50%	44,30%
Emirates	315'139	323'334	228'002	-2,50%	38,20%
Ethiopian Airlines	146'357	139'263	75'444	5,10%	94,00%
Etihad Airways	131'463	95'933	81'290	37,00%	61,70%
Eurowings	74'719	72'232	37'391	3,40%	99,80%
Finnair	79'510	72'095	70'662	10,30%	12,50%
Fly Play	2'313	2'064	0	12,10%	
Gp Aviation	19'191	0	0		
Gulf Air	2'787	0	0		
Iberia	505'908	476'954	402'892	6,10%	25,60%
Icelandair	17'578	21'167	22'374	-17,00%	-21,40%

Compagnies	Pax 2024	Pax 2023	Pax 2022	Var. 24 vs 23	Var. 24 vs 22
Ita Airways	175'285	135'248	101'766	29,60 %	72,20 %
Jet 2	149'930	132'602	103'654	13,10 %	44,60 %
Klm Royal Dutch Airlines	427'460	366'084	317'794	16,80 %	34,50 %
Kuwait Airways	40'032	34'038	23'884	17,60 %	67,60 %
Lot Polish Airlines	123'709	124'094	99'142	-0,30 %	24,80 %
Lufthansa	134'191	257'983	266'545	-48,00 %	-49,70 %
Luxair	33'739	35'656	30'791	-5,40 %	9,60 %
Mea Middle East Airlines	47'553	60'479	51'548	-21,40 %	-7,80 %
Norwegian	35'848	33'796	28'355	6,10 %	26,40 %
Nouvelair Tunisie	40'763	29'951	11'100	36,10 %	267,20 %
Pegasus	151'184	133'258	113'186	13,50 %	33,60 %
Qatar Airways	155'732	141'320	88'086	10,20 %	76,80 %
Royal Air Maroc	77'811	82'192	70'197	-5,30 %	10,80 %
Royal Jordanian	14'376	16'667	10'654	-13,70 %	34,90 %
Sas Scandinavian Airlines	164'455	123'215	85'629	33,50 %	92,10 %
Saudia	99'913	96'183	83'009	3,90 %	20,40 %
Smartwings	363	0	0		
SUN EXPRESS	65'790	57'028	34'035	15,40 %	93,30 %
Swiss	2'195'256	19'97'250	1'604'912	9,90 %	36,80 %
Tap Portugal	3'42'502	3'42'306	294'485	0,10 %	16,30 %
Transavia Airlines	3'510	4'113	3'310	-14,70 %	6,00 %
Tunisair	82'666	79'730	73'950	3,70 %	11,80 %
Turkish Airlines	313'522	316'735	275'900	-1,00 %	13,60 %
United Airlines	199'735	187'892	135'722	6,30 %	47,20 %
Vueling	201'714	200'476	175'662	0,60 %	14,80 %
Wizz Air	81'315	104'139	68'979	-21,90 %	17,90 %

Répartition par alliances

Trafic de ligne



Trafic de ligne par région et par pays

Destinations	Passagers	Variation	Destinations	Passagers	Variation	Destinations	Passagers	Variation
AFRIQUE	830'386	+20,09 %	Larnaca	8'366	+7,31%	Olbia	77'717	+20,76 %
Algérie	47'017	+10,14 %	Croatie	62'867	-7,16 %	Palerme	30'478	-3,89 %
Alger	47'017	+10,14 %	Dubrovnik	20'079	+2,37 %	Rome (FCO)	314'827	+12,60 %
Égypte	103'836	+9,50 %	Split	42'788	-11,05 %	Salerne	3'968	--
Le Caire CAI	42'846	-0,96 %	Danemark	309'033	+32,19 %	Venise	46'360	+0,05 %
Le Caire SPX	4'026	--	Copenhague	309'033	+32,19 %	Kosovo	289'581	+25,06 %
Hurghada	47'501	-0,29 %	Espagne	2'140'778	+12,41 %	Pristina	289'581	+25,06 %
Marsa Alam	2'147	--	Alicante	159'398	+18,80 %	Lettonie	4'667	-2,36 %
Charm el-Cheikh	7'316	+86,25 %	Barcelone	535'520	+4,17 %	Riga	4'667	-2,36 %
Éthiopie	103'460	+9,13 %	Bilbao	24'629	+33,33 %	Luxembourg	33'739	-5,38 %
Addis-Abeba	103'460	+9,13 %	Fuerteventura	0	-100,00 %	Luxembourg	33'739	-5,38 %
Maroc	361'508	+24,37 %	Grande Canarie	19'804	+142,90 %	Macédoine du Nord	28'925	-40,88 %
Agadir	40'579	+21,40 %	Ibiza	98'742	+21,06 %	Skopje	28'925	-40,88 %
Casablanca	100'846	-3,62 %	La Corogne	29'138	+29,80 %	Malte	29'609	-24,41 %
Marrakech	187'640	+25,57 %	Lanzarote	27'489	+668,06 %	Malte	29'609	-24,41 %
Rabat	32'443	+918,30 %	Madrid	548'737	+8,21 %	Monténégro	15'552	+151,00 %
Maurice	26'026	+135,06 %	Minorque (Mahon)	26'534	+52,36 %	Tivat	15'552	+151,00 %
Plaine Magnien	26'026	+135,06 %	Malaga	197'855	+12,54 %	Norvège	72'984	+98,47 %
Tunisie	188'539	+19,79 %	Palma de Majorque	178'425	+6,24 %	Oslo	67'722	+84,16 %
Djerba	35'576	+111,61 %	Saint-Jacques-de-Compostelle	0	-100,00 %	Tromsø	5'262	--
Enfidha	44'966	-2,05 %	(SCQ)	88'136	-5,61 %	Pays-Bas	641'085	+7,87 %
Tunis	107'997	+14,08 %	Séville	74'991	+24,76 %	Amsterdam	637'575	+8,03 %
			Ténérife	48'202	+16,56 %	Rotterdam	3'510	-14,66 %
AMÉRIQUES	534'864	-1,02 %	Valence	83'178	+56,29 %	Pologne	123'709	-0,31 %
Canada	140'431	-10,95 %	Estonie	3'209+1'457,77 %	Varsovie	123'709	-0,31 %	
Montréal	140'431	-10,95 %	Tallinn	3'209+1'457,77 %	Portugal	1'649'870	+6,20 %	
États-Unis	394'433	+3,08 %	Finlande	81'715	+10,69 %	Faro	98'520	+14,88 %
Newark	100'142	+0,23 %	Helsinki	79'510	+10,29 %	Funchal	26'226	+140,34 %
New York	194'698	+0,11 %	Kittilä	0	-100,00 %	Lisbonne	716'012	+3,64 %
Washington	99'593	+12,83 %	Rovaniemi	2'205	--	Ponta Delgada	0	-100,00 %
			France	1'954'667	+2,57 %	Porto	809'112	+5,88 %
ASIE			Ajaccio	49'577	+23,60 %	République tchèque	112'874	+31,75 %
& MOYEN-ORIENT	938'573	+3,44 %	Bastia	22'731	+0,58 %	Prague	112'874	+31,75 %
Arabie saoudite	99'913	+3,88 %	Biarritz	22'496	+50,95 %	Roumanie	50'379	-16,90 %
Djeddah	58'900	+6,81 %	Bordeaux	240'619	+8,55 %	Bucarest	50'379	-16,90 %
Riyad	41'013	-0,07 %	Calvi	5'823	+87,17 %	Royaume-Uni	3'386'034	+3,95 %
Azerbaïdjan	446	+120,79 %	Figari	23'476	-14,82 %	Aberdeen	4'883	+18,35 %
Bakou	446	+120,79 %	La Rochelle	13'539	+54,93 %	Belfast	35'044	+54,06 %
Chine	82'445	+96,86 %	Lille	52'701	-5,05 %	Birmingham	131'544	+21,27 %
Pékin	82'445	+96,86 %	Nantes	243'137	+9,98 %	Bournemouth	30'628	+37,00 %
Émirats arabes unis	446'602	+6,52 %	Nice	449'662	+7,30 %	Bristol	229'506	+8,77 %
Abu Dhabi	131'463	+37,04 %	Paris (CDG)	556'992	-9,56 %	East Midlands	5'231	-5,39 %
Dubaï	315'139	-2,53 %	Paris (ORY)	144'780	-7,11 %	Édimbourg	220'140	+10,21 %
Israël	48'687	-46,72 %	Rennes	0	-100,00 %	Glasgow	21'715	+11,11 %
Tel Aviv	48'687	-46,72 %	Toulouse	129'134	+43,56 %	Leeds Bradford	29'882	+11,48 %
Jordanie	14'376	-36,48 %	Grèce	464'548	+24,01 %	Liverpool	65'966	+6,53 %
Amman	14'376	-13,75 %	Athènes	266'802	+18,53 %	Londres City	37'587	-64,00 %
Aqaba	0	-100,00 %	La Canée (Chania)	15'591	+405,22 %	Londres Gatwick	753'045	+3,69 %
Koweït	40'032	+17,61 %	Corfou	14'769	-1,23 %	Londres Heathrow	1'033'458	+2,69 %
Koweït	40'032	+17,61 %	Héraklion	57'855	+11,99 %	Londres Luton	313'155	-4,93 %
Liban	47'553	-21,37 %	Kalamata	1'511	-1,76 %	London Southend	11'480	+454,86 %
Beyrouth	47'553	-21,37 %	Kos	1'959	+4,37 %	Londres Stansted	35'740	+19,80 %
Qatar	155'732	+10,20 %	Mykonos	44'007	+22,62 %	Manchester	385'448	+11,92 %
Doha	155'732	+10,20 %	Rhodes	13'201	+307,44 %	Newcastle	18'604	+29,56 %
Barheïn	2'787	--	Santorin	36'979	+38,45 %	Southampton	22'978	+28,68 %
Barheïn	2'787	--	Thessalonique	8'246	-4,89 %	Serbie	50'245	-2,30 %
			Zakynthos	3'628	+93,18 %	Belgrade	50'245	-2,30 %
EUROPE	15'368'422	+8,12 %	Hongrie	84'787	+7,70 %	Suède	153'603	+26,80 %
Albanie	31'709	-11,95 %	Budapest	78'727	-16,08 %	Göteborg	10'269	+16,18 %
Tirana	31'709	-11,95 %	Irlande	149'103	+4,52 %	Stockholm	143'334	+27,64 %
Allemagne	772'027	+11,23 %	Cork	0	-100,00 %	Suisse	472'258	+23,21 %
Berlin	143'209	+39,47 %	Dublin	149'103	+6,40 %	Zurich	472'258	+23,21 %
Düsseldorf	25'849	-8,51 %	Islande	19'891	-14,38 %	Turquie	541'505	+2,87 %
Francfort	347'321	+1,86 %	Reykjavik	19'891	-14,38 %	Ankara	3'921	-30,22 %
Hambourg	31'069	+22,81 %	Italie	898'656	+11,11 %	Antalya	58'193	-25,77 %
Munich	224'579	+14,08 %	Alghero	0	-100,00 %	Gaziantep	0	-100,00 %
Autriche	177'483	+5,19 %	Bari	17'982	--	Istanbul	313'522	+5,74 %
Vienne	177'483	+5,19 %	Brindisi	122'781	+18,57 %	Istanbul		
Belgique	522'028	+6,58 %	Cagliari	32'885	-7,78 %	Sabiha Gokcen	137'725	+15,06 %
Bruxelles	4522'028	+6,58 %	Catane	95'284	+11,60 %	Izmir	23'815	+18,99 %
Bulgarie	30'936	-28,91 %	Florence	0	-100,00 %	Kayseri	4'329	+22,46 %
Sofia	30'936	-28,91 %	Lamezia Terme	5'883	-60,71 %			
Chypre	8'366	+7,31 %	Naples	150'491	+7,60 %			

Top 20 des destinations par ville

Trafic de ligne

Villes	Passagers 2024	Passagers 2023	Variation 24/23
Londres	2'184'465	2'198'370	-0,6 %
Porto	809'112	764'180	+5,9 %
Lisbonne	716'012	690'834	+3,6 %
Paris	701'772	771'724	-9,1 %
Amsterdam	637'575	590'184	+8,0 %
Madrid	548'737	507'086	+8,2 %
Barcelone	535'520	514'068	+4,2 %
Brussels	522'028	489'801	+6,6 %
Zurich	472'258	383'280	+23,2 %
Istanbul	451'247	416'205	+8,4 %
Nice	449'662	419'083	+7,3 %
Manchester	385'448	344'382	+11,9 %
Francfort	347'321	340'966	+1,9 %
Dubai	315'139	323'334	-2,5 %
Rome	314'827	279'597	+12,6 %
Copenhague	309'033	233'775	+32,2 %
New York	294'840	294'390	+0,2 %
Pristina	289'581	231'559	+25,1 %
Athènes	266'802	225'091	+18,5 %
Nantes	243'137	221'083	+10,0 %

Résultat du trafic fret et poste

Fret	2024	2023	2022	Var. 24/23	Var. 24/22
Ligne	68'479	47'703	46'680	43,55 %	46,70 %
Autre trafic commercial	38	123	-	-69,44 %	-
Charter	26	30	208	-14,15 %	-87,58 %
Fret aérien avionné	68'543	47'856	46'888	43,22 %	46,18 %
Fret aérien camionné	22'154	16'093	21'449	37,66 %	3,28 %
Total fret aérien	90'696	63'949	68'336	41,83 %	32,72 %
Fret postal	1'919	2'531	2'048	-24,18 %	-6,30 %
Total fret aérien et poste	92'615	66'480	70'384	39,31 %	31,59 %

Priority Lane

e-services
GENÈVE

www.gva.ch/eservices

Chef

Restaur
L

Priority lane

DYNAMISME DES ACTIVITÉS COMMERCIALES

ACCES PRIORITAIRE
PR. ORITY LANE

ROLEX

En 2024, les redevances commerciales (issues des commerces, restaurants, affichages publicitaires, certains services aéroportuaires, etc.) ont atteint 90,5 millions de francs, en progression de 8,3 % par rapport à 2023. Elles dépassent légèrement le niveau enregistré en 2019 et progressent de façon corrélée avec le trafic.

La performance de 2024 est excellente compte tenu de l'inflation et surtout d'un taux de change défavorable (franc fort) toute l'année. L'activité a en particulier été très soutenue dans les commerces en airside. Le panier moyen par passager dans les commerces, lieux de restauration et duty free est stable par rapport à 2023.

L'activité e-commerce et e-services (billets et abonnements *Priority Lane*, *ResaPark*, *Pack VIP avec lounge*) continue sa progression et a réalisé en 2024 un chiffre d'affaires de quasi deux millions de francs.

Nouveaux projets et concepts

Soucieux de mettre en avant les activités des concessionnaires tout en créant une expérience commerciale agréable, Genève Aéroport va réaménager la place centrale, côté airside. Une rénovation de l'espace (sols, lumière, etc.) et une nouvelle arène d'animations permettront une meilleure mise en valeur des produits proposés.

Le cycle des travaux de rénovation et de réaménagements de plusieurs espaces commerciaux se poursuit depuis 2022. Entre 2025 et 2026, quelque 45 points de vente seront en restauration ou en transformation. De nouveaux acteurs ont pris place dans l'offre commerciale à l'aéroport. Parmi eux, la société genevoise Clarence a repris en décembre 2024 la concession Air Watch Center. Une refonte de la boutique est programmée pour 2025. La chocolaterie Läderach en zone publique prendra place à partir de l'été 2025. Après une période de travaux, l'espace fumeurs dans le terminal principal a réouvert ses portes début décembre avec une décoration renouvelée.

En décembre 2024, Genève Aéroport a lancé l'appel d'offres pour développer son futur site web. Il sera opérationnel début 2026.

Collaboration avec les CFF renforcée

Partageant une vision commune en faveur de la mobilité durable, Genève Aéroport et les CFF ont élaboré

plusieurs initiatives visant à encourager les passagers à privilégier les transports publics, notamment le train.

Suite aux premiers essais de trains matinaux à fin 2023, l'offre de trains matinaux permettant aux passagers de Suisse romande de rejoindre l'aéroport pour les premiers vols du matin a été renforcée. De plus, une offre de trains tard a été rajoutée pour permettre aux passagers de rejoindre leur domicile en fin de trafic.

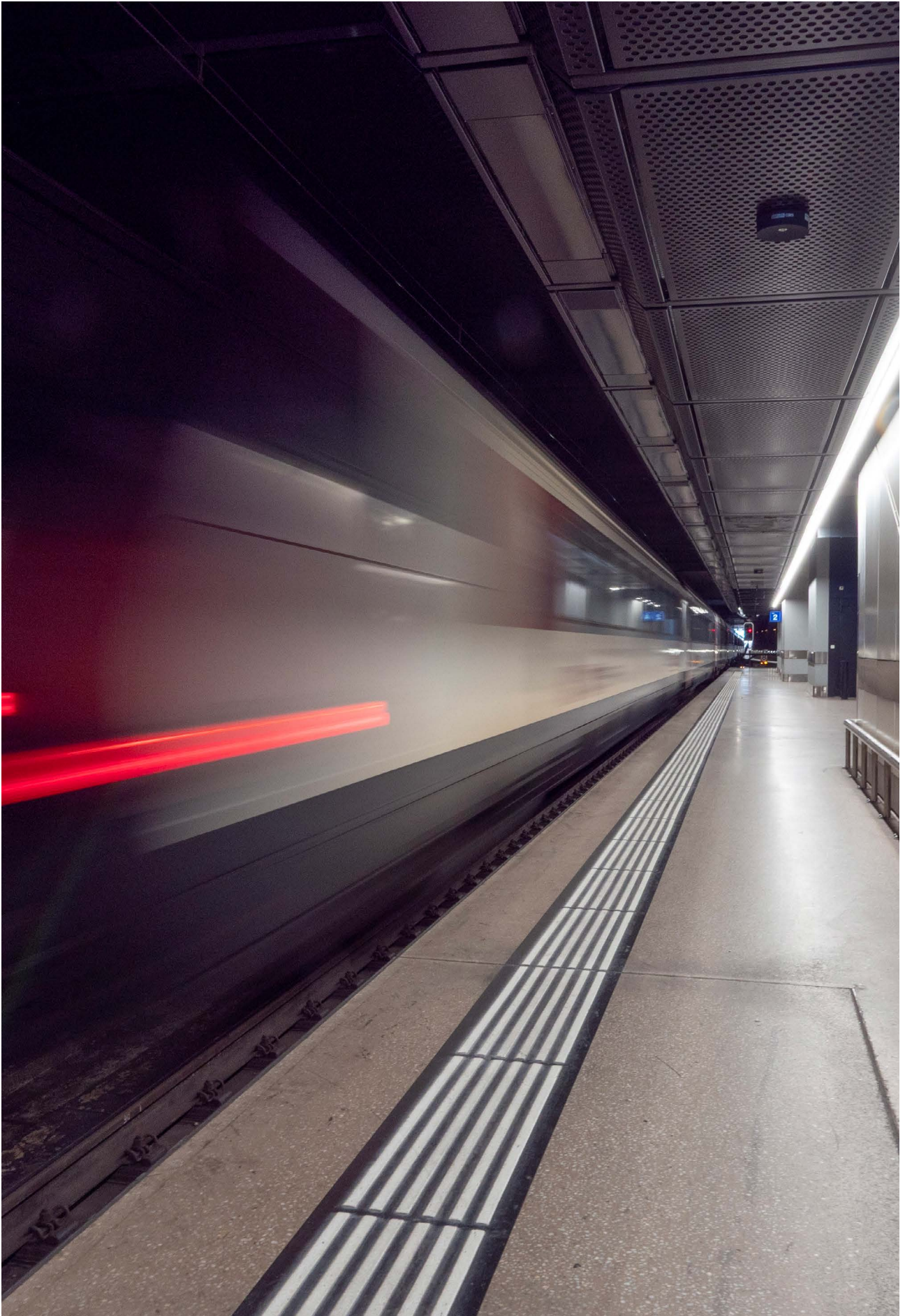
Financée par Genève Aéroport et rendue techniquement possible par les CFF, l'offre de bons de réduction de 10 francs par trajet et par personne a été mise en place en 2024. Elle concerne les passagers établis dans les cantons de Neuchâtel, du Jura, de Berne, de Fribourg et du Valais.

Activités parkings

En 2024, le chiffre d'affaires des parkings a progressé de 3,3%. Genève Aéroport met à disposition de sa clientèle un peu plus de 5'000 places de parc avec une part croissante, année après année, de locations via ResaPark (1'025 places).

Durant le second semestre 2024, des travaux de rénovation ont été engagés dans les parkings P1 et P51 de Genève Aéroport, entraînant des fermetures temporaires par étage. Ces travaux visent à offrir un meilleur confort aux passagers et usagers. Un nouvel éclairage, de nouvelles indications lumineuses, une meilleure sonorisation et de nouveaux revêtements sont prévus.

Lancé en décembre 2023, l'appel d'offres pour un renouvellement des concessions de services de voituriers s'est conclu en 2024. Les deux entreprises choisies, EasyPark et Airport Parking, ont déployé leurs activités au cours de 2024.







04

CENTRE DE TRI-
BAGAGES DÉJÀ
OPÉRATIONNEL



Au sein de la plateforme, ce ne sont pas moins de 206 projets qui ont été menés de front en 2024 (contre 129 en 2023) pour un investissement de 90,1 millions de francs. Le chantier du nouveau Centre logistique de tri-bagages (BLC) et le raccordement au réseau thermique GeniLac ont constitué 42% de ces investissements en tant que projets phares.

Le nouveau BLC

Le nouveau *Baggage Logistics Center* (BLC) sera entièrement opérationnel en automne 2025. L'ancien tri-bagages a été transformé en raison de l'obsolescence de divers équipements, d'une nécessaire augmentation de capacité et afin de répondre à l'évolution des normes en matière de sûreté. En 2024, de nouveaux scanners de dernière génération (EDS3) ont été mis en service.

65 % des bagages sont désormais traités par ce nouveau centre de tri-bagages depuis juin 2024. En 2024, le nombre total de bagages livrés s'est élevé à 4'528'813.

Chantier GeniLac

Genève Aéroport sera raccordé au réseau thermique GeniLac pour chauffer et rafraîchir ses bâtiments dès 2028 de façon durable, grâce à l'eau du lac et à des pompes à chaleur. Genève Aéroport et les SIG ont uni leurs efforts pour construire ensemble la centrale thermique Est de 3'800 mètres carrés sur le P45 qui sera mise en service en 2028. Génylac complétera les productions d'énergie thermique de la plateforme (géothermie et aérothermie), dans le cadre de GVA Energy. Pour adapter les équipements aéroportuaires et se passer des énergies fossiles -qui représentent deux millions de litres par an – 37 millions de francs ont été investis par Genève Aéroport.

CAP2030, l'aéroport de demain

Le projet CAP2030 est estimé à 690 millions de francs d'investissement et devrait voir le jour entre 2029 pour la plateforme multimodale et 2032 pour l'extension du Terminal. Ce projet a démarré en 2017 avec les études de faisabilité. En novembre 2023, Genève Aéroport a adjugé la conception - réalisation de ce projet à l'entreprise lauréate Losinger-Marazzi SA-Bouygues Bâtiment international (LMB). Cette décision a fait l'objet de plusieurs recours, ce qui a bloqué temporairement le développement du projet. Une maquette de CAP2030 a été présentée au grand public lors des Automnales en novembre 2024. Genève Aéroport y était invité en qualité d'hôte d'honneur.

Toutefois, dans l'attente du démarrage des travaux de CAP2030, de nombreux projets nécessaires et liés au futur chantier ont été planifiés en 2024. Par exemple, le *Buffer Taxis* a fait l'objet d'une demande d'approbation des plans, qui a été obtenue en octobre 2024. Cette infrastructure, de même que le *Buffer Cars*, situés à l'est de la plateforme, sont des prérequis au chantier CAP2030.

Avec CAP2030, Genève Aéroport disposera d'un terminal plus spacieux avec des fonctionnalités en conformité aux standards actuels: lisibilité et fluidité des parcours, flexibilité de l'infrastructure, capacité à répondre aux évolutions ultérieures, adaptation des parcours à divers profils d'utilisateurs dont les personnes à mobilité réduite et les familles.

L'aéroport n'est plus en mesure d'offrir une expérience passagers optimale compte-tenu du manque d'espace. Le terminal actuel créé en 1968 prévoyait d'accueillir 5 millions de passagers annuels et il en accueille près de 18 millions aujourd'hui. CAP2030 viendra pallier les problèmes de vétusté et de saturation particulièrement lors des pointes de trafic. Ce nouvel espace de 40'000 m² est prévu devant l'entrée principale du Terminal 1.

Une nouvelle plateforme multimodale au-dessus de la gare CFF verra le jour et offrira une meilleure accessibilité à l'aéroport de Genève. Elle constituera une vraie liaison entre les transports en commun, la gare CFF et le Terminal. L'accueil des passagers et l'opérabilité seront ainsi grandement améliorés.

Consommation d'énergie réduite

Grâce à la rénovation de ses centrales thermiques et à une campagne d'optimisation de la régulation des installations, Genève Aéroport a réalisé des économies de chauffage de 23 % par rapport à 2019, soit 3'777 MWh d'économie sur la consommation annuelle.

Dans le cadre de la réduction de ses consommations d'énergie, Genève Aéroport a poursuivi sa stratégie de renouvellement de l'éclairage. Ce ne sont pas moins de 3'700 luminaires qui ont été remplacés dans le cadre du projet global de renouvellement des éclairages et 350 luminaires lors de divers travaux de rénovation de bureaux ou de surfaces commerciales, représentant une économie de 34 % de l'électricité utilisée pour l'éclairage par rapport à 2023.

Entre septembre et décembre 2024, une partie de l'éclairage des parkings P1 et P51 a été remplacée et les travaux vont se poursuivre en 2025, soit 3'000 luminaires pour le P1 et 1'100 luminaires pour le P51. A ces chiffres doit être ajouté le remplacement des éclairages de secours et de sécurité, à savoir pas moins de 950 luminaires à LED dédiés à la sécurité du site aéroportuaire.

D'autre part, après une période de test, un nouveau camion de pompiers électrique à prolongateur d'autonomie a été acquis par la Direction infrastructures dans le cadre du renouvellement de l'un des fourgons tonne-pompe du SSLIA. En Suisse, seule la ville de Bâle dispose de véhicules similaires.

Deux nouveaux véhicules follow-me électriques sont venus renforcer la flotte actuelle, portant leur nombre à sept *follow-me* électriques sur les neuf que compte Genève Aéroport.

En effet, l'aéroport s'est engagé avec ses partenaires de la plateforme à une électrification massive de la flotte des véhicules, visant un objectif ambitieux de 90% de véhicules et engins électriques à l'horizon 2030.

Bornes ultra-rapides

Le premier déploiement des bornes de recharge rapides a eu lieu le 11 octobre 2024. Genève Aéroport dispose ainsi de deux bornes ultra-rapides (175 kW en 9 minutes), de diverses bornes de 22 kW disposées sur les aires du tarmac soit 150 points de recharge installés entre 2016 et 2019 et va déployer en 2025, 4 bornes rapides (50 kW en une heure). Ces équipements sont indispensables pour assurer l'électrification de la flotte véhicule.

Portiques

Les dalles en béton du tarmac doivent être remplacées régulièrement. Afin de poursuivre ces interventions, les anciens portiques datant des années 80 ont été rénovés; cette intervention s'est terminée en automne 2024. Désormais, les deux portiques sont prêts à soulever ces dalles dont le poids peut aller jusqu'à 180 tonnes et à les remplacer par de nouvelles dalles préfabriquées. L'approbation des plans a été délivrée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en octobre 2024. Seront remplacées quelque 150 dalles dès le printemps 2025. Ces missions dé-

licates et exigeant des compétences spécifiques se dérouleront entre avril et fin novembre, de nuit. Ce projet, évalué à 9,6 millions de francs, se déroulera en trois étapes annuelles jusqu'en 2027.

Extension du satellite 10

La demande d'approbation des plans pour l'extension du satellite 10 a été déposée le 28 mars 2024. Il s'agit notamment de créer cinq salles d'embarquement et de restructurer les zones des douanes. Les travaux devraient démarrer en 2025 pour une mise en service en 2027. À terme, le satellite 10, d'une surface de 7'620 m², pourra accueillir plus de 2'000 passagers par heure.

Le GP+ (hangar provisoire pour les gros-porteurs) a été démolé au début de l'année 2024. Cet espace ainsi libéré a permis de lancer les travaux liés à la remise en place des dalles du tarmac ainsi qu'à la finalisation de la partie du réseau d'approvisionnement en kérosène destinée à la dernière position avion de l'Aile Est. Cette nouvelle position devrait être opérationnelle durant le premier semestre 2025.

P41

Situé sous la halle 6 de Palexpo, le P41 - dont la première pierre a été posée en avril 2024 - sera mis en service en décembre 2025. Ce projet, représentant un investissement de 24,7 millions de francs, offrira aux passagers ainsi qu'aux employés de Genève Aéroport 532 places sur quatre niveaux, au lieu de 84 actuellement. Il servira notamment à compenser les pertes en places de stationnement résultant des travaux de GeniLac et de CAP2030.

Assises aéroportuaires

D'ici à mi-2026, toutes les assises de l'aéroport seront remplacées, à l'exception de celles de l'Aile Est. L'objectif ainsi visé est que 100 % des sièges dans les salles d'attente et 30 à 40 % des bancs disposent d'un accès pour les recharges par câble USB. Dès que leur mise en place sera terminée, Genève Aéroport comptera au moins 2'307 assises avec recharge.



Departures				16:26				Departures			
Time	Destination	Airline	Gate	Time	Destination	Airline	Gate	Time	Destination	Airline	Gate
15:45	London LGW	BA 2563	C54	18:20	Lisbon	EN 8101	GATE INFO	18:25	Frankfurt	BA 8340	DELAYED
16:45	Lisbon	EZS 1465	A2	18:25	Porto	EN 8101	GATE INFO	18:25	Porto	BA 8364	GATE INFO
16:55	Porto	EZS 1453	D23	18:30	Brussels	LX 4332	GATE INFO	18:30	Brussels	LX 4332	GATE INFO
17:00	Barcelona	EJU 7108	A1	18:35	Madrid	IB 618	GATE INFO	18:35	Madrid	IB 618	GATE INFO
17:00	Budapest	EZS 1567	D22	18:35	Istanbul IST	TK 4154	GATE INFO	18:40	London LHR	BA 4154	GATE INFO
17:05	Paris CDG	G3 5286	F12	18:40	London LHR	MH 9809	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 8490	GATE INFO
17:25	Luxembourg	LG 8364	D25	18:40	London LHR	EZS 8490	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1517	GATE INFO
17:30	London LTN	EZY 2546	C81	18:40	London LHR	EZS 1517	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1303	GATE INFO
17:30	Amsterdam	KE 6418	A5	18:40	London LHR	EZS 1303	GATE INFO	18:40	London LHR	EY 3029	GATE INFO
17:35	London LHR	LA 5548	C57	18:40	London LHR	EZS 1342	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1342	GATE INFO
17:35	Copenhagen	EZS 1539	D71	18:40	London LHR	LX 2817	GATE INFO	18:40	London LHR	SN 8102	GATE INFO
17:40	Vienne	OS 574	A3	18:40	London LHR	EZS 1379	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO
17:45	Berlin	LH 5757	D27	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO
17:50	London LHR	LX 356	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO
17:55	Manchester	EZS 1549	C63	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO
18:15	Paris CDG	KE 6346	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO
18:20	Rome	EZS 1413	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO	18:40	London LHR	EZS 1531	GATE INFO



16:26

Departures

18:28

Destination	Time	Airline	Flight	Status	Gate
Amsterdam	18:25	AFR	6388	partir	17:30
Barcelona	18:30	QR	3682	partir	18:00
Nice	18:35	LK	528	partir	18:05
Brussels	18:35	SN	5108	partir	18:05
London LHR	18:40	AA	6767	partir	18:05
Wlarsaw	18:40	LO	418	partir	18:10
Bordeaux	18:45	EZS	1529	partir	18:10
Vienna	18:55	OS	878	partir	18:15
Nice	20:10	EZS	1527	partir	18:25
Edinburgh	20:10	EZY	3286	partir	18:40
Zurich	20:15	LX	2818	partir	18:40
Copenhagen	20:15	OK	818	partir	18:45
Paris CDG	20:30	NK	8887	partir	18:45
London LTN	20:30	EZY	2982	partir	18:50
London LGW	20:35	EZY	8374	partir	18:50
London LHR	20:40	AA	6872	partir	18:55
Dubai	20:40	QF	8084	partir	

Priority Lane

Accédez en priorité
au contrôle de sécurité.



UN PROJET
PHARE NOMMÉ
AOS

La Direction des technologies (DT) réalise des prestations pour les autres entités de la plateforme, tout en mettant la technologie au service des passagers et de l'efficacité opérationnelle. En 2024, les thématiques principales ont été la poursuite de la digitalisation de l'entreprise et le numérique responsable par une démarche de certification qui devrait se déployer complètement à horizon 2028. Airport Operations System (AOS) reste le projet phare aux côtés des quotas bruit et des améliorations apportées à la zone de dépose-bagages en libre-service, dite Self-service bag drop (SSBD).

Numérique responsable

En 2024, Genève Aéroport s'est engagé dans une démarche responsable en vue de transformer durablement son organisation. L'aéroport a ainsi obtenu le label Numérique responsable de niveau 1 (NR1) au sein de la Direction des technologies (DT), valable deux ans, de décembre 2024 à fin 2026. La prochaine étape consistera à obtenir le NR1 pour tout l'aéroport, suivi du NR2, planifié pour 2028.

Le numérique responsable repose sur des actions concrètes telles que la réduction de l'empreinte carbone du parc informatique, l'allongement de la durée de vie des équipements, une gestion des déchets informatiques responsables ainsi que la sensibilisation des collaborateurs.

AOS - Airport Operations System

Dès l'automne 2024, les premiers éléments clés du projet *Airport Operations System* (AOS) ont été mis en production. Ceci se poursuivra au premier semestre 2025 avec pour objectif final, le remplacement du système qui a pour mission de gérer les principales opérations aéroportuaires en temps réel. A savoir, aussi bien la gestion du flux d'avions que les positions de stationnement sur le tarmac, la planification des check-ins, les portes d'embarquement et les tapis bagages à l'arrivée, de même que l'affichage des informations de vol sur les écrans et les applications mobiles.

Digitalisation

En 2024 a eu lieu la transformation vers le *Digital Workplace*. Objectif: mettre à disposition des collaboratrices et des collaborateurs un éco-système collaboratif, participatif et plus homogène au niveau de l'environnement. Pour cela, il a fallu agir à plusieurs niveaux:

- Faire évoluer les outils numériques de travail avec une mise à jour des postes de travail du point de vue numérique, notamment avec l'installation de Teams pour tous les employés.
- Déployer la nouvelle suite Office avec Microsoft 365.
- Démarrer la migration de l'extranet et des espaces collaboratifs vers le nouveau Portail et qui remplacera l'intranet actuel en 2025
- Appliquer la nouvelle politique de classification dans les documents bureautiques.

Plateforme Open Data

Genève Aéroport a également mis en place de nouvelles API (*Application Programming Interface*) et les briques d'architectures sous-jacentes pour interagir – tout en prenant en compte les enjeux opérationnels et liés à la sécurité – avec ses partenaires, notamment avec la Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA), Dnata, Swissport. Avec cette plateforme technologique, l'aéroport met à disposition certaines données publiques à des sociétés externes qui en font la demande. Ainsi, depuis 2024, les informations publiques sur les vols (arrivées et départs) sont disponibles via ces Open API. La plateforme Open Data sera étendue de manière progressive avec des informations sur les actualités passagers, les parkings et divers services fournis par Genève Aéroport.

Tableau de bord des quotas bruit

Après une phase test, Genève Aéroport déploie depuis le 1^{er} janvier 2025 son nouveau système de quotas bruit (lire également page 58). Il s'agit d'inciter les compagnies à réduire leurs décollages après 22 heures via des redevances fortement dissuasives.

Dans ce cadre, la Direction des opérations, avec le soutien de la Direction des technologies, a développé un dashboard en ligne à disposition des compagnies aériennes, afin qu'elles puissent suivre en temps réel les mouvements et connaître leur situation en matière de quotas. La plateforme technologique utilisée permet de mettre à disposition ces informations de manière contextualisée et sécurisée. Dès 2025, d'autres *dashboards* seront accessibles à toutes les directions de Genève Aéroport.

Dépose-bagages en libre-service

Le système de dépose-bagages en libre-service, déployé à fin 2023, a été constamment enrichi de nouvelles fonctionnalités afin de faciliter les opérations pour le passager, d'optimiser les temps de traitements et l'expérience utilisateur. L'avantage des Self-service bag drop (SSBD) est de rendre disponible l'ensemble des guichets en tout temps, sans intervention humaine, ce qui réduit sensiblement les temps d'attente pour les passagers. Plébiscité par les voyageurs easyJet, ce service pourrait, à terme, s'étendre à d'autres compagnies aériennes.

Gestion des parkings

La modernisation des parkings a commencé par le déploiement progressif de la nouvelle solution de marquage à la place. A terme, de nouveaux services seront fournis au passager tels que la recherche de l'emplacement de son véhicule ou une meilleure protection envers de potentiels dégâts causés à celui-ci. Cette nouvelle solution de gestion des parkings a été validée en 2024. Le projet est désormais lancé.

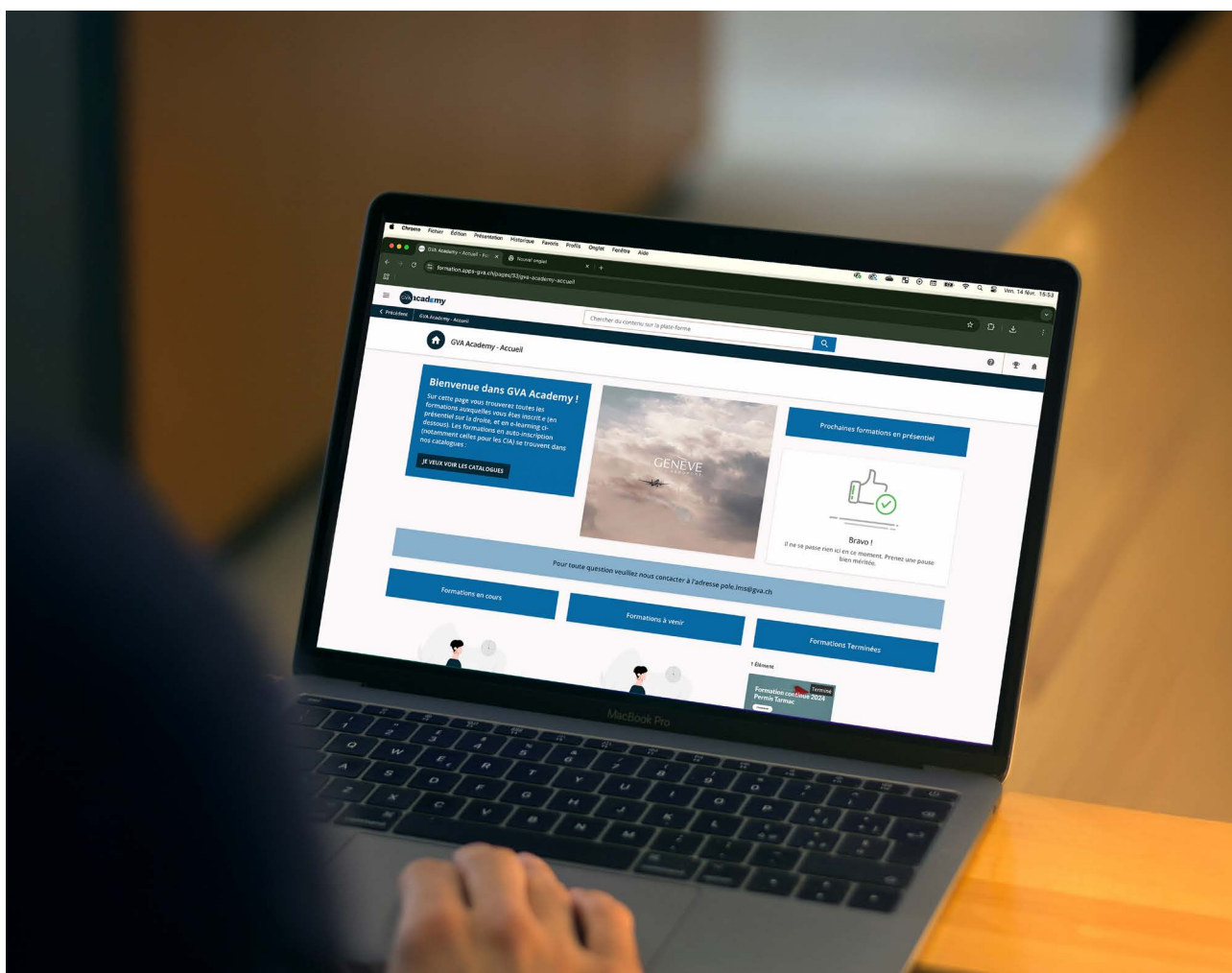
LMS (Learning Management System)

En 2024 Genève Aéroport a déployé la plateforme e-learning GVAcademy qui centralise les formations et le suivi des certifications du personnel de la plateforme aéroportuaire. La mise en place de cette plateforme de formation a été accompagnée par la création d'un centre de compétences transverse: le pôle LMS.

Sonorisation améliorée

Genève Aéroport a lancé le remplacement de la sonorisation dans tous les bâtiments accessibles au public, à l'exception de l'Aile Est. Le premier déploiement a concerné les portes d'embarquement frontales. Les annonces automatiques seront opérationnelles dans ces secteurs dès le deuxième trimestre 2025.

Genève Aéroport a également mis en place en 2024 au Secteur France des portes avec embarquement automatique de dernière génération.





← 04 ← OUTER → 22 →



LIMITER NOTRE
EMPREINTE SUR
L'ENVIRONNEMENT

Genève Aéroport a passé une étape essentielle en 2024 en élaborant sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les émissions émises par Genève Aéroport (scope 1 et 2) sont prises en considération, ainsi que celles auxquelles l'aéroport contribue (scope 3).

Les émissions carbone 2024 ne sont pas encore connues. En 2023, le bilan carbone total de l'aéroport était de 1'576'923 tonnes de CO₂ émises. La grande majorité de ces émissions était attribuable au scope 3 (99,5 %).

Genève Aéroport a déjà réduit ses émissions d'environ 2'000 tonnes entre 2012 et 2022. Ce résultat est supérieur à l'objectif de réduction des émissions de 500 tonnes en 2020.

Genève Aéroport s'est fixé les objectifs suivants :

- Atteindre le Net Zéro* d'ici à 2037 (scope 1 et 2)

La transition de Genève Aéroport repose essentiellement sur des infrastructures plus durables et l'usage accru d'énergies renouvelables. Parmi les projets en cours, citons notamment le raccordement à GeniLac qui permettra à l'aéroport de supprimer toute énergie fossile pour le chauffage et le refroidissement de ses bâtiments à l'horizon 2028.

Son plan d'action permettra de largement dépasser l'objectif de mi-parcours fixé à 60 % de réduction en 2028.

- Contribuer activement au Net Zéro* d'ici à 2050 aux côtés de l'industrie de l'aviation (Scope 3)

Genève Aéroport maintient un certain nombre de mesures déjà en place telles qu'encourager financièrement les compagnies aériennes à opérer avec des avions de dernière génération. Ces appareils, moins bruyants et moins gourmands en kérosène, ont représenté en 2024 31,85% des mouvements d'avions de ligne et charters (32,53% en 2023). Des systèmes d'alimentation électrique et de fourniture d'air préconditionné (PCA) sont également disponibles sur les positions de stationnement avion et évitent l'utilisation des moteurs auxiliaires.

Une labellisation renforcée

En 2024, Genève Aéroport a vu son engagement en faveur de la décarbonation reconnu en recevant le niveau 4+ (Transition) du programme ACA (*Airport*

Carbon Accreditation) développé par l'ACI EUROPE (Airport Council International). Il s'agit du deuxième plus haut niveau de certification après le ACA 5 qui est réservé aux aéroports déjà neutres en carbone (scopes 1 et 2).

Toujours dans le domaine des labels, l'Aéroport a été réévalué par l'agence de notation EcoVadis sur ses pratiques en matière de gouvernance, d'impact social et environnemental et a obtenu la médaille d'argent. Il se trouve ainsi dans le top 15 % des entreprises évaluées par EcoVadis, première agence de notation mondiale visant à l'amélioration des engagements ESG de l'entreprise. Genève Aéroport ambitionne d'obtenir le label «Or» pour 2025.

Agir sur la mobilité

Genève Aéroport a mené des actions cette année encore afin de promouvoir la mobilité durable auprès de ses passagers et de ses employés. Le partenariat lancé en 2023 avec les CFF a été renouvelé permettant de mettre en place des trains «tôt le matin» lors des départs en vacances. Cette offre matinale a été renouvelée lors des fêtes de fin d'année. Genève Aéroport et la régie fédérale ont décidé d'adapter et d'étendre cette offre avec également des trains tard le soir au départ du site aéroportuaire. (lire également page 42)

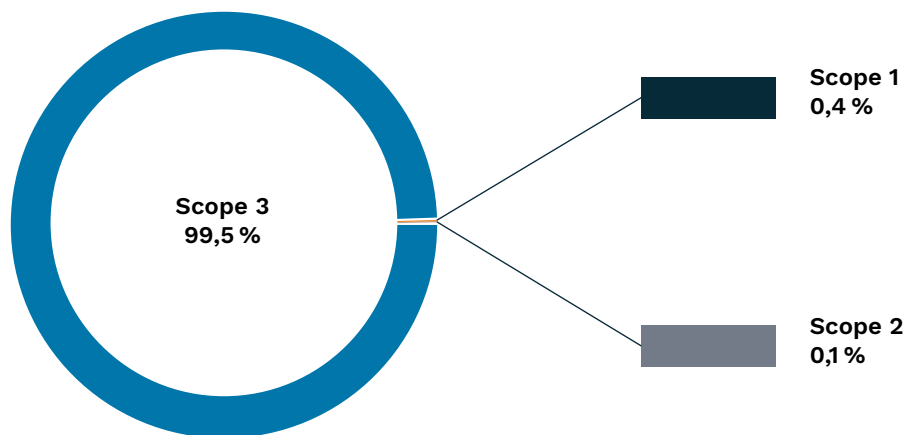
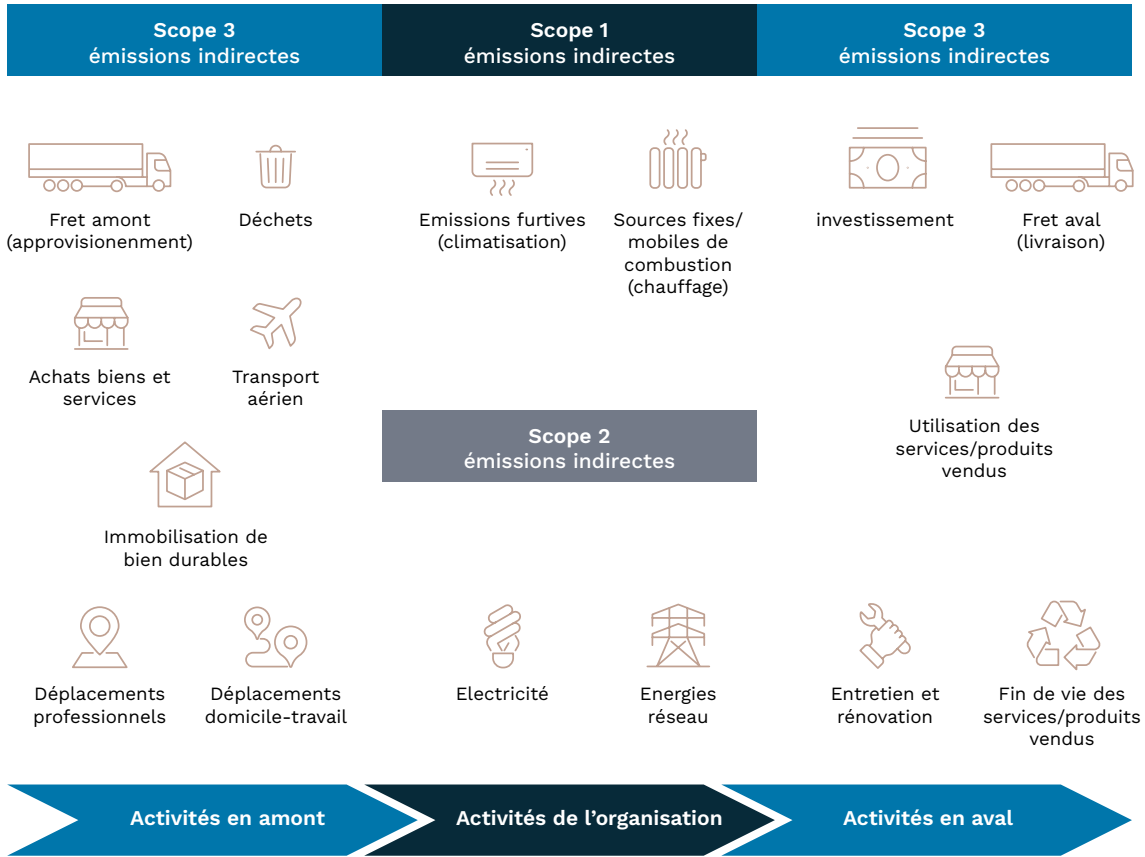
Une campagne de communication commune avec les TPG a été réalisée durant l'été pour promouvoir les aérobus. Ces lignes, intégralement financées par Genève Aéroport, permettent aux voyageurs matinaux de bénéficier d'un service gratuit entre 3 heures et 6 heures du matin pour se rendre sur le site aéroportuaire depuis les principales zones urbaines de la ville.

Pour les employés de la plateforme, une collaboration a été mise en place avec l'entreprise de covoiturage BlablaCar Daily. L'aéroport cofinance chaque trajet réalisé via ce système entre le domicile et le lieu de travail. En un an, une soixantaine de covoitureurs ont ainsi réalisé plus de 125'000 km et ont ainsi évité l'émission de plus de 25'000 kg de CO₂.

Enfin, une nouvelle réglementation sur le stationnement des deux-roues motorisés est en cours d'élaboration. Son objectif est d'offrir une meilleure qualité de service aux usagers en favorisant la rotation des véhicules et en répartissant mieux le stationnement des employés et celui des passagers.

*Le Net-Zéro est défini comme la réduction maximale des émissions de CO₂ des scopes 1, 2 et 3, avec un niveau de 10% d'émissions résiduelles (comparé à 1990) considérées comme «inévitables» à séquestrer par la suite.

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre



Électrification des véhicules sur le tarmac

Genève Aéroport s'est fixé l'objectif d'atteindre d'ici à 2030 un taux de 90 % de véhicules et engins électriques sur le tarmac. La stratégie de développement des équipements de recharge pour les véhicules électriques a été validée cette année. Elle permet à chaque entité d'anticiper le développement de la flotte électrique sur le site aéroportuaire. En 2024, 78 bornes de recharge ont été financées et installées sur le site aéroportuaire.

Genève Aéroport a cette année encore subventionné le remplacement, auprès des entreprises partenaires, de véhicules thermiques par de l'électrique. En 2024, cela couvre 30 véhicules pour un montant de 100'000 francs.

L'entreprise a par ailleurs investi dans deux nouveaux bus rétrofit et en recevra quatre autres en 2025. Cette opération consiste à remplacer les moteurs diesel par des moteurs électriques tout en conservant la structure du véhicule (coût moyen de 350'000 francs par bus). Désormais, le parc compte 24 bus électriques sur 27.

En 2024, 74 nouveaux véhicules et engins électriques ont été mis en circulation sur le tarmac par rapport à l'année précédente. Le taux de véhicules électriques est passé de 31% en 2023 à 37% en 2024.

Mesures pour limiter le bruit

Les courbes de bruit 2024 seront connues dans le courant de l'année 2025. Le trafic 2023 poursuit la croissance déjà observée en 2022 et s'approche encore davantage au trafic des années avant la pandémie de Covid-19. L'empreinte sonore de l'aéroport est à nouveau comparable avec celle observée avant le Covid-19. Elle respecte le cadre de référence du PSIA plafond. L'impact sonore diurne ainsi que la première heure de la nuit poursuivent leur tendance à la baisse. De même qu'en 2022, on observe une augmentation des immersions sonores pour la deuxième heure de la nuit (23 heures – minuit) par rapport à 2019. On note toutefois une amélioration par rapport à 2022, liée à la mise en place de mesures visant à réduire le trafic après 22h, notamment le nombre de décollages.

La phase test du système quota bruit a ainsi été déployée sur toute l'année 2024. Ce processus, qui est entré officiellement en vigueur le 1^{er} janvier 2025, incite les compagnies à réduire leurs décollages en retard après 22 heures via des redevances fortement

dissuasives en cas de dépassement des quotas. L'efficacité de ce nouveau système a été prouvée lors de la phase de test : de nombreuses compagnies ont ajusté leurs horaires de vols entre 20 heures et 22 heures et modifié leurs rotations et plans de vols. Les résultats sont là avec une baisse de 36,2% des décollages après 22 heures par rapport à 2023.

Pour rappel, Genève Aéroport a un objectif de réduction en surface exposée au bruit de 20 % d'ici à 2030.

Insonorisation des bâtiments

Conscient de sa proximité avec la ville, Genève Aéroport déploie depuis de nombreuses années un programme d'insonorisation des bâtiments à proximité de l'aéroport. Depuis 2004, 4'326 logements ont été insonorisés pour un montant de 63,13 millions de francs.

Le fonds d'insonorisation est financé par les redevances prélevées auprès des compagnies aériennes. Ces redevances, modulées en fonction de la classe de bruit de chaque appareil, sont perçues à chaque atterrissage. Une redevance supplémentaire pour les décollages après 22 heures est également appliquée. Le fonds étant bien doté et peu utilisé pendant la pandémie, la perception de la redevance bruit a été suspendue entre 2021 et 2023. Elle a repris le 1^{er} janvier 2024.

Le programme se poursuit en 2025 avec une action de communication soutenue auprès des propriétaires de bâtiments concernés.

Réduction des déchets

Genève Aéroport souhaite minimiser la production de déchets et maximiser leur recyclage dans le cadre d'une approche circulaire et durable. En 2023, 3'049 tonnes de déchets ont été traitées à Genève Aéroport avec un taux de recyclage de 42,5%. La nouvelle stratégie de gestion des déchets a été validée en 2024 avec des objectifs ambitieux, notamment celui de réduire de 20% les déchets incinérables d'ici à 2030 et de recycler 100% des déchets organiques issus de la restauration. La redéfinition d'une politique associée va être précédée en 2025 d'une réévaluation du périmètre de producteurs de déchets. Un plan d'action déchets d'exploitation à l'horizon 2030 a été établi en s'alignant sur les objectifs cantonaux.

Comme l'année précédente, une formation de sensibilisation à la gestion des déchets pour les entreprises de nettoyage partenaires a été déployée avec le bureau d'études Ecolive, en partenariat avec les SIG.

Genève Aéroport gère également le traitement des eaux polluées en lien avec la présence de glycol issu des produits de dégivrage des avions. En 2023, le produit de type I avait été remplacé par une solution présentant une meilleure biodégradabilité. Pour les mêmes raisons, un nouveau produit de dégivrage de type IV a été adopté pour la nouvelle période hivernale 2024-2025. Rappelons qu'une partie de ces liquides, une fois pulvérisée sur les avions, est captée par des balayeuses, puis acheminée en camion pour traitement dans les digesteurs de la station d'épuration d'Aire afin de produire du biogaz.

Protection de la biodiversité

Le label de la Fondation Nature & Économie représente pour Genève Aéroport l'opportunité de faire reconnaître le travail réalisé depuis plus de 10 ans sur le site pour favoriser le développement de la biodiversité. Malgré la proximité de la piste, ces espaces extérieurs sont des surfaces refuge pour la biodiversité. Ils permettent la reproduction d'espèces rares ou menacées grâce à une gestion extensive des espaces verts et un aménagement de structures naturelles de qualité.

Initié en 2011, l'aéroport a obtenu au printemps 2024 son renouvellement pour le suivi et le maintien de mesures en faveur de la biodiversité. En termes d'espaces verts, le site aéroportuaire abrite près de 137 hectares de prairies et constitue le plus grand

site prioritaire flore du canton de Genève. Parmi 284 espèces végétales, 28 sont protégées, voire considérées comme rares.

Dans le cadre de l'entretien de ses prairies, Genève Aéroport a testé au printemps dernier un matériel innovant permettant de traiter des chardons avec un tracteur robotisé utilisant une technologie de pointe. Grâce à ses caméras et pulvérisateurs intelligents, l'engin pulvérise le traitement sur les chardons de manière ciblée, sans toucher les graminées à proximité. Complété par un arrachage manuel, ce traitement est désormais plus précis, plus rapide et permet d'utiliser moins de produit.

Dans le cadre de la démolition d'une station de mesure de la pollution de l'air, des mousses retrouvées sur site, âgées de plusieurs dizaines d'années, ont été prélevées sur la plateforme en 2024. Elles seront par la suite transplantées sur les toitures des abris de bus de la zone industrielle de Meyrin, Satigny et Vernier et continueront ainsi de pousser.

Cette année a par ailleurs été marquée par l'approbation des plans d'un bassin en faveur du crapaud calamite. Le statut de menace dans le canton de Genève du crapaud calamite en fait une espèce prioritaire, classée en danger en Suisse. Cette mesure, répondant à une demande de l'Office fédéral de l'environnement et du canton de Genève, a pour but d'assurer le cycle de vie complet de l'espèce sur le site aéroportuaire. Elle permet également d'intégrer un critère supplémentaire dans le cadre du label « Nature & Économie ». L'ouvrage sera construit au nord de la plateforme en 2025.





DIALOGUE ET
ENGAGEMENT DES
COLLABORATRICES
ET
COLLABORATEURS

Conformément à sa vision 2040, Genève Aéroport veut renforcer son attractivité en tant qu'employeur et veiller à la pérennité de l'entreprise. La reprise des activités confirmée en 2023 s'est maintenue en 2024 et onze postes supplémentaires sont venus renforcer les équipes en place. Ainsi, fin décembre 2024, l'Aéroport comptait 1'066 collaboratrices et collaborateurs (1'006,1 équivalent plein temps « EPT »*) contre 1'039 l'année précédente (980,73 EPT).

Dialogue social

Le Règlement sur la détermination des augmentations de salaire a été signé le 17 septembre 2024 par le Conseil d'administration. Cette étape marque l'aboutissement positif de la médiation mise en place, suite à l'accord convenu au terme de la grève du 30 juin 2023. Il est le fruit de nombreuses séances de discussions organisées durant les 12 derniers mois entre la Direction et les partenaires sociaux.

Ce processus de médiation a permis de convenir d'une nouvelle approche pour la détermination des augmentations salariales. Désormais, chaque année, les parties se rencontreront en automne en vue de négocier les montants accordés aux augmentations de salaire pour l'année suivante.

Cette étape a permis de renouer le dialogue social. Elle participe également à l'atteinte d'un objectif essentiel: améliorer le pilotage de la masse salariale.

Enquête d'engagement

Depuis 2008, Genève Aéroport sonde tous les trois ans environ ses collaboratrices et collaborateurs grâce à une enquête d'engagement. Réalisée en automne 2023 avec un taux de participation de 82 %, elle a interrogé les employés sur des thématiques aussi diverses que l'adhésion à la stratégie et aux valeurs de l'entreprise, l'efficacité organisationnelle, la dynamique d'équipe et managériale, les possibilités de développement professionnel, les conditions, la santé et la sécurité au travail.

Les résultats ont été transmis fin 2023 et portés au sein des équipes avec des plans d'action. Concernant la Direction, cette enquête a révélé la nécessité de mieux communiquer la stratégie de l'entreprise auprès des collaboratrices et collaborateurs et d'intensifier le dialogue avec les cadres. Afin de renforcer l'adhésion des équipes et de repréciser les enjeux

stratégiques de Genève Aéroport, trois rencontres ont été organisées en 2024 avec la Direction. Quatre nouvelles séances sont agendées en 2025 afin de poursuivre ce dialogue.

En marge de cette enquête d'engagement, l'entreprise a maintenu en 2024 les sondages éclair sous forme de pulse surveys afin de prendre le pouls de l'engagement et de la satisfaction des collaboratrices et collaborateurs de manière anonyme.

Succès de GVA commUnity

La nouvelle plateforme de communication interne a soufflé en décembre 2024 sa première bougie. L'objectif principal de ce réseau social conçu particulièrement pour les téléphones mobiles était de rendre l'information immédiatement accessible à tous les collaborateurs, notamment ceux ne disposant pas d'ordinateurs (soit 40 % des employés).

Le réseau a trouvé son public puisqu'après une année d'utilisation, 68 % des employés ont activé leur compte. Chaque mois, GVA commUnity a compté 56 % d'utilisateurs actifs. Au total, plus de 600 publications ont alimenté la plateforme.

GVA commUnity sera à l'avenir intégré au sein des outils de collaboration digitale de Genève Aéroport.

Développement des compétences managériales

La formation managériale initiée en 2021 et issue du partenariat entre Genève Aéroport et la HEG-Genève s'est poursuivie en 2024 avec quatre sessions organisées auprès des cadres exerçant des responsabilités hiérarchiques. Cette année, l'effort a porté sur une approche plus participative dans l'animation des discussions et les thématiques choisies.

Ce programme de six jours se base sur les valeurs et les comportements attendus dans la Charte du management de l'entreprise. Elle comprend une sensibilisation aux risques psychosociaux et vise à responsabiliser les managers sur le développement de leurs équipes dans un environnement sain et la conduite du changement.

Le déploiement de ce programme arrive désormais quasiment à son terme avec 91,3% des cadres

*hors apprentis et stagiaires

formés. La communauté managériale va être sollicitée pour exprimer ses besoins et attentes, et ainsi viser l'acquisition et le renforcement de nouvelles compétences managériales.

Accueil des nouvelles collaboratrices et nouveaux collaborateurs

Un nouveau programme d'accueil des futurs collaboratrices et collaborateurs a été lancé en automne. «Welcome on board» est un parcours d'intégration immersif et participatif qui propose des rencontres en présentiel, des modules de formation

en ligne, des visites de l'aéroport ainsi qu'un escape game.

Conçu pour être une véritable expérience, ce programme vise à présenter les valeurs de Genève Aéroport, son environnement ainsi que son fonctionnement, tout en créant du lien. La réalisation du nouveau concept a nécessité l'intervention de nombreux acteurs internes.

Au total, 28 nouveaux collaborateurs ont déjà profité de « Welcome on board » cette année.







08
UNE OUVERTURE
SUR LE MONDE

Intense activité protocolaire

2024 a été une année intense pour les activités du Service du protocole, quasi équivalente à l'année précédente. Au total, le Service du protocole a réalisé 4'021 accueils protocolaires (contre 4'083 en 2023) dont 63 accueils de chefs d'État et 21 Premiers ministres ainsi que 628 accueils de membres de familles royales.

Les rendez-vous qui ont engendré le plus d'accueils protocolaires ont été les réunions de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) en mai et juin. Autre élément marquant de l'année, les deux conférences de l'Union interparlementaire (UIP), dont le siège est à Genève depuis 1921, qui ont été organisées en mars et octobre 2024.

Pour rappel, le passage par le Protocole est réservé aux chefs d'État, Premiers ministres, ministres en exercice, présidents de Parlement, chefs des organisations internationales, membres de familles royales et autres dignitaires officiels.

SSLIA : plus de 6'200 événements

Pour le Service de sauvetage et de lutte contre les incendies aéroportuaires (SSLIA) de Genève Aéroport qui assure une réponse sur le site aéroportuaire 24 heures sur 24, 365 jours par an, 2024 a été une année dense.

Au niveau opérationnel, au total, la Centrale d'engagement du SSLIA (CeSSLIA) a traité 6'201 événements et quelque 40'000 appels téléphoniques. La section Ambulance est intervenue à 2'348 reprises et a réalisé 82 % de ses opérations extra-muros et 18 % d'entre elles sur la plateforme aéroportuaire. Les sections Incendie sont intervenues à 1'404 reprises.

Un point d'attention de l'année 2024 est l'augmentation sensible du nombre d'interventions sur les aéronefs (problèmes hydrauliques, trains d'atterrissage bloqués, fumées à bord, etc.). Toujours sur le plan des interventions, deux faits ont été particulièrement marquants : tout d'abord l'inondation des sous-sols de Skyguide consécutive à un gros orage entraînant la mise en péril des serveurs informatiques du contrôleur aérien le 25 juin. Ensuite, une intervention le 16 décembre sur la

commune de Chéserey pour extraire un petit avion en difficulté posé en urgence dans un champ.

Sur le plan des équipements, le SSLIA a acquis un robot d'extinction pour des interventions en milieux clos et souterrains. Il a également signé l'acquisition d'une tonne-pompe à motorisation électrique qui sera livrée en 2026.

En 2024, Genève Aéroport et le SSLIA ont signé trois accords importants de collaboration qui soulignent la capacité à répondre en cas d'incident grave et la collaboration étroite nouée avec les entités riveraines et les autorités françaises. Il s'agit d'une convention avec le SDIS de l'Ain pour une partie opérationnelle et une partie formation, une convention avec le SDIS de Nyon-Dôle pour la formation et une convention avec le CERN pour la formation aux phénomènes thermiques.

À noter également l'arrivée de la deuxième femme sapeuse-pompier qui intègre pleinement l'une des sections Incendie après 18 mois de formation avec, en poche, le Brevet fédéral de sapeur-pompier professionnel et le départ à la retraite après 42 ans (!) de service du premier-lieutenant Jean-Marc Schaerer.

Activités de sponsoring

Genève Aéroport a consacré environ 430'000 francs en 2024 à une cinquantaine de projets dans le cadre de ses activités de sponsoring. Parmi les principales actions soutenues, sportives et culturelles : le Tour de Romandie féminin, le Team Genève, le FIFDH, Le festival Visions du réel et le théâtre de Carouge. Depuis l'automne, une réflexion interne est engagée pour définir de quelle manière Genève Aéroport entend soutenir ses communautés environnantes et accompagner des initiatives qui rejoignent ses valeurs.

Participation aux Automnales

En 2024, Genève Aéroport a été l'invité d'honneur des Automnales, le rendez-vous populaire genevois de l'automne, ouvert à de nombreux secteurs économiques. Durant 10 jours, du 7 au 16 novembre, plus de 140'000 visiteurs sont venus déambuler, découvrir, goûter, partager et vivre des moments chaleureux. Sur le stand de quelque 1'000 mètres carrés, Genève Aéroport a accueilli plus de 35'000

visiteurs. Outre de nombreuses activités et ateliers découvertes réservés aux enfants et aux familles, le projet d'extension du terminal CAP2030 a été présenté pour la première fois au public, sous la forme d'une maquette, mais aussi d'une expérience de vidéo immersive. L'accueil réservé par le public au projet et aux explications données a été extrêmement positif. Par ailleurs, plus de 200 personnes ont participé aux conférences consacrées au projet CAP2030, aux métiers du tarmac, à la politique de développement durable et d'emploi de Genève Aéroport.

Visites et terrasse Panorama

2024 a vu encore une augmentation importante du nombre de visites guidées de l'aéroport avec un total de 1'500 personnes accueillies pour un tour exclusif du tarmac et des parties accessibles au public (100 de plus qu'en 2023). L'ouverture de la terrasse Panorama pour son 4e exercice a permis à 35'000 personnes de venir découvrir les activités sur le tarmac, avec une moyenne de temps de présence de deux heures.







CONSEIL
D'ADMINISTRATION :
RAPPORT
D'ACTIVITÉ 2024

INTRODUCTION

Cette année 2024 a, pour le Conseil d'administration (CA), été marquée par un changement de législature, au 1^{er} février 2024 (durée de 5 ans, jusqu'au 30 janvier 2029). Le Département des finances, des ressources humaines et des affaires extérieures (Département des finances et des ressources humaines jusqu'au 30 mai 2024) demeure le département de tutelle de Genève Aéroport (GA) et l'interlocutrice privilégiée du CA, en particulier de son Président, est Madame la conseillère d'État Nathalie Fontanet.

QUELQUES CHIFFRES RELATIFS A L'ANNEE 2024

En 2024, il y a eu 10 séances du CA, 8 du Conseil de direction (CdD, à savoir le bureau du CA), 10 de la Commission Audit et Finances (CAF), 5 de la Commission Administration et Ressources Humaines (CARH), 8 de la Commission Infrastructures (CI) et 8 de la Commission Développement et Aéroportuaire (CDA).

Au cours de ces séances, le CA a pris une trentaine de décisions et le CdD une demi-douzaine relatives aux aspects RH de sa compétence, étant précisé que les commissions n'ont pas de pouvoir décisionnel.

Ces 49 séances représentent 126 heures de réunions.

Le coût total des jetons de présence (séances et réunions hors séances du CA, du CdD et des commissions) est de 434'000 CHF (montant brut), auquel s'ajoutent les coûts du support administratif (assistantes de la Présidence et secrétaire du CA) et les frais divers liés aux administrateurs (formations, conférence, repas durant ou hors séances, plateforme informatique, etc.), ce qui représente un montant total de 840'000 CHF, soit moins de 0.2% du chiffre d'affaires de GA en 2024, qui s'élève à quelque 520 MCHF.

ACTIVITES

Le CA a, en substance, consacré un temps équivalent à étudier et valider des sujets stratégiques pour l'aéroport, à exercer ses activités de surveillance et à son organisation interne.

L'activité du CA, durant ses 10 séances représentant 26 heures, s'est répartie ainsi :

- 34% du temps consacré à des éléments de stratégie ;
- 28% du temps consacré à des tâches de surveillance ;
- 38% du temps consacré à l'organisation interne et à la gouvernance.

PRINCIPAUX TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

STRATEGIE

■ Convention d'objectifs 2024-2029 liant GA à l'État de Genève

À la suite d'échanges durant plusieurs mois entre GA et le Conseil d'État (CE), les parties se sont accordées sur les éléments essentiels de la future Convention d'objectifs liant GA à l'État de Genève. En mai 2024, le CA a à l'unanimité validé le projet qui lui a été soumis, lequel a ensuite été validé par le CE en juin 2024, moyennant quelques modifications. Le texte est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2024 et est valable jusqu'au 30 juin 2029. Par rapport à la précédente version, la convention 2024-2029 met l'accent sur les jalons essentiels du développement et de l'exploitation maîtrisés de la plateforme aéroportuaire, y compris son accessibilité terrestre. Son contenu est le résultat d'une collaboration avec l'Etat de Genève ainsi que d'un arbitrage entre les différents intérêts en jeu, dont ceux défendus par les associations de riverains et de protection de l'environnement.

Parmi les éléments saillants de cette nouvelle convention figurent l'accueil et la satisfaction, tant des usagers que des compagnies aériennes, ainsi que la mise en cohérence avec la politique numérique du canton. Afin de maintenir la compétitivité de l'aéroport, les parties se sont également mises d'accord concernant la performance opérationnelle et l'efficacité financière de GA.

S'agissant de la dimension environnementale des activités aéroportuaires, les signataires de la convention ont souhaité maintenir l'absence de mouvements entre 5h et 6h et leur limitation après 22h, ainsi que les incitations financières favorisant les avions moins bruyants. Les objectifs de développement durable ont en outre été précisés, notamment à travers la nécessité d'encourager activement l'ensemble du personnel du site à utiliser les transports publics.

Enfin, la part du bénéfice de l'aéroport devant être rétrocédée à l'Etat est maintenue à 50%.

■ **Négociations des redevances aéronautiques pour la période 2025-2027**

En septembre 2024, à l'unanimité moins 1 abstention, le CA a validé la proposition finale issue des négociations menées entre GA et ses usagers (essentiellement les compagnies aériennes) au sujet des redevances aéronautiques pour la période 2025-2027.

Cette décision est importante, car la redevance passe de 28,95 CHF/passager en 2024 à 29,75 CHF/passager en 2025, 29,90 CHF/passager en 2026 et 30 CHF/passager en 2027, soit une augmentation entre 2024 et l'année considérée de respectivement de 2,8%, 3,3% et 3,6%.

Il faut noter que cette redevance comprendra une redevance PMR de 1,25 CHF/passager en 2025, 1,35 CHF/passager en 2026 et 1,45 CHF/passager en 2027 (elle est de 1,10 CHF/passager en 2024) et une nouvelle redevance de 0,60 CHF/passager en 2025 et 0,65 CHF/passager en 2026 et 2027 exclusivement destinée au fonds d'indemnisation des riverains.

A ces ajustements tarifaires s'ajoutent de nouvelles redevances visant à réduire le nombre de décollages en retard sur l'horaire, opérant après 22h (système de quotas), et de nouvelles incitations visant à favoriser l'utilisation de carburant durable (SAF).

Dans le segment de l'aviation d'affaires et générale, les ajustements tarifaires sont identiques à ceux opérés dans le segment de l'aviation commerciale, à l'exception de la redevance collectée pour le fond d'indemnisation des riverains puisque celle-ci est prélevée par atterrissage et non pas par passager. En effet, ce segment ne concernant que 0,5% des passagers mais 25% des vols de la plateforme, une redevance par passager n'aurait pas été pertinente et n'aurait certainement pas été comprise par les riverains affectés par les nuisances sonores des avions. Par ailleurs, ce segment ne bénéficiait jusqu'à présent d'aucun programme d'incitation mais, dès 2025, sera introduite une incitation pour l'usage de carburant SAF.

■ **Projet rémunération**

Un nouveau système de rémunération, initié en 2018, a été validé par une décision prise à une large majorité du CA en mars 2023, lequel avait alors donné mandat à la Direction générale (DG) de proposer, d'ici l'été 2023, une nouvelle politique de rémunération devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Celle-ci devait notamment impliquer la fin des augmentations salariales automatiques. Or, l'acceptation par le CA, fin juin 2023, de la politique de rémunération proposée par la DG a engendré un mouvement social, lequel a toutefois rapidement pris fin grâce à la signature d'une convention avec les partenaires sociaux (Commission consultative du personnel (ComPers) et syndicat SSP), aux termes de laquelle une médiation relative au projet rémunération a été initiée et l'entrée en vigueur de projet reportée à janvier 2025.

Au cours de leurs travaux, les parties à la médiation sont convenues d'aborder ce projet rémunération par étapes, l'entier du projet étant trop vaste pour un traitement en bloc. Après presque une année de négociations, les parties sont parvenues à s'accorder sur un projet de Règlement sur la détermination des augmentations salariales annuelles, lequel prévoit une négociation entre la DG et les partenaires sociaux, chaque année, pour déterminer les augmentations salariales applicables en début d'année suivante en tenant compte, notamment, des résultats financiers de l'entreprise.

Ce projet a été massivement accepté par la ComPers (à 83% de ses votants) et par le syndicat SSP (à 97,7% de ses votants, membres ou non-membres dudit syndicat); le CA l'a approuvé, à l'unanimité moins 1 abstention, en septembre 2024. Ledit règlement s'applique pour la première fois dans le cadre de la détermination des augmentations salariales annuelles relatives à l'année 2025.

■ **Augmentations salariales annuelles pour l'année 2025**

En lien avec le point précédent et en application de ce nouveau règlement adopté en septembre 2024, la DG et les partenaires sociaux ont, à l'issue de négociations brèves et fructueuses, présenté au CA une proposition comprenant un coefficient de 1,5 applicable à l'annuité standard, dont bénéficieront environ 2/3 des collaborateurs (les autres ayant atteint

le plafond en la matière), une indexation des salaires de 0,2% applicable à tous, correspondant à l'indice genevois des prix à la consommation à fin octobre 2024, et une prime exceptionnelle de 1'000.- qui sera versée à chaque collaborateur de GA, au prorata du taux d'activité, en janvier 2025. En décembre, le CA a unanimement validé cette proposition.

SURVEILLANCE

■ Rapport de performance extra-financière

Afin de se conformer à une nouvelle obligation légale découlant du Code des obligations suisse, GA a produit son premier rapport de performance extra-financière, qui portait sur l'année 2023, que le CA a étudié puis validé en mars 2024, à l'unanimité moins 1 abstention. Pour l'exercice 2024, le CA, par le biais de sa Commission Audit et Finances, a contribué aux réflexions relatives à l'amélioration de la forme et du fond de ce rapport, lesquelles sont essentiellement menées par les équipes de GA concernées, en particulier le service environnement et développement durable.

■ Extension du Satellite 10

Après avoir approuvé le crédit d'étude de l'extension du Satellite 10 et des nouvelles portes d'embarquement par bus, en juin 2023, le CA avait émis le souhait que les accès pour les personnes rencontrant des difficultés de mobilité ou pour les familles avec poussettes fussent améliorés. Le projet favorisera la convivialité et une expérience passagers positive.

■ BLC

Le projet BLC (*Baggage Logistics Center*, centre logistique de tri-bagages) a fait l'objet d'un suivi continu de la part du CA tout au long de l'année 2024, à l'instar des années précédentes. Après avoir rencontré de nombreuses difficultés, dues notamment au manque aigu de capacité des fournisseurs spécialisés en raison de la mise aux normes de l'ensemble des aéroports européens sur la même période, ce projet se termine de manière plus sereine. La mise en place a commencé et s'achèvera en septembre 2025.

Une pleine opérabilité de cette installation BLC permettra de traiter les bagages de manière plus rapide et efficace, tout en garantissant un niveau de contrôle encore plus exigeant que par le passé.

Ce BLC constitue une infrastructure de plus qui contribuera à un accroissement de la qualité de l'accueil des passagers.

ORGANISATION INTERNE / GOUVERNANCE

■ Début de la nouvelle législature (2024-2029) du CA

2024 a été une année d'importants changements pour GA, en matière de gouvernance, par l'arrivée d'une part conséquente de nouvelles administratrices et nouveaux administrateurs le 1^{er} février 2024, au début de la nouvelle législature (2024-2029). En effet, l'application de la nouvelle exigence légale en matière de parité au sein des CA des principales institutions de droit public genevoises a fortement modifié la représentation des femmes au sein du CA, qui représentent désormais 41% de ses membres, contre 15% lors de la législature précédente.

Le 6 février 2024 a eu lieu la séance inaugurale de ce nouveau conseil, laquelle a été consacrée à l'exhortation de ses membres par Madame la conseillère d'État Nathalie Fontanet, ministre de tutelle de GA, laquelle a insisté sur le devoir des administrateurs d'œuvrer dans l'intérêt de GA. C'est avec beaucoup d'enthousiasme et d'intérêt que les administrateurs ont endossé leurs nouvelles fonctions et responsabilités. Ce renouveau a permis d'instaurer une dynamique très positive, laquelle s'est manifestée tout au long de l'année par des débats constructifs et des décisions prises presque systématiquement à l'unanimité. Cette cohésion au sein du CA lui permet des échanges fructueux et un traitement efficace des objets relevant de sa compétence.

■ Changement de Directeur général

L'année 2024 a également été marquée par le départ à la retraite de Monsieur André Schneider, Directeur général de GA depuis 2016, et par son remplacement par Monsieur Gilles Rufenacht, Directeur général dès le 1^{er} octobre 2024.

Composition du Conseil d'administration jusqu'au 31 janvier 2024

- **M. Pierre BERNHEIM**, Président du CA, membre du CdD
- **M. Stanislas ZUIN**, premier Vice-Président, membre du CdD et Président de la CAF
- **M. Michel FABRE**, deuxième Vice-Président, membre du CdD et Président de la CI
- **M. Tristan BALMER MASCOTTO**, membre du CdD et Président de la CDA
- **Mme Karin PERRAUDIN**, membre du CdD et Présidente de la CARH
- **Mme Aurélie CHARILLON**, membre de la CDA
- **M. Willy CRETEGNY**, membre de la CI
- **M. Jean-Luc FAVRE**, membre de la CI
- **M. Olivier HOHL**, membre de la CDA
- **M. Lulzim JAHU**, membre de la CAF
- **M. Laurent JIMAJA**, membre de la CARH
- **M. Christian LÜSCHER**, membre de la CDA
- **M. Thierry MELLINA-BARES**, membre de la CAF
- **Mme Corinne MOMAL-VANIAN**, membre de la CAF
- **M. Cyril NOBS**, membre de la CI
- **M. David PIGNOLET**, membre de la CAF
- **M. Bertrand REICH**, membre de la CI
- **M. Patrick SCHMIED**, membre de la CDA puis de la CARH
- **M. Quentin STAUFFER**, membre de la CARH
- **M. Bernard TASCHINI**, membre de la CDA
- **M. Laurent TREMBLET**, membre de la CDA
- **M. Nicolas VUILLE**, membre de la CARH

Composition du Conseil d'administration dès le 1^{er} février 2024

- **M. Christian LÜSCHER**, Président du CA, membre du CdD
- **M. Stanislas ZUIN**, premier Vice-Président, membre du CdD et Président de la CAF
- **M. Patrick SCHMIED**, deuxième Vice-Président, membre du CdD et Président de la CDA
- **Mme Birgit SAMBETH**, membre du CdD et Présidente de la CARH
- **M. Denis CHIARADONNA**, membre du CdD et Président de la CI
- **Mme Céline AMAUDRUZ**, membre de la CARH
- **Mme Cécile BAPTISTE-DAVID**, membre de la CI
- **Mme Aurélie CHARILLON**, membre de la CDA
- **M. Willy CRETEGNY**, membre de la CI
- **Mme Marie DE FREMINVILLE**, membre de la CDA
- **M. Lulzim JAHU**, membre de la CAF
- **M. Laurent JIMAJA**, membre de la CARH
- **M. Thierry MELLINA-BARES**, membre de la CDA
- **Mme Corinne MOMAL-VANIAN**, membre de la CDA
- **Mme Caroline MONOD**, membre de la CAF
- **M. David PIGNOLET**, membre de la CARH
- **M. Philippe SCHWARM**, membre de la CI
- **Mme Rebecca STEVENS ALDER**, membre de la CI
- **M. Bernard TASCHINI**, membre de la CAF
- **M. Laurent TREMBLET**, membre de la CDA
- **Mme Virginie VAN DOORN**, membre de la CAF
- **M. Nicolas VUILLE**, membre de la CARH



Conception : @GenèveAéroport

Crédits photos : @GenèveAéroport, @MagaliGirardin

Impression : Prestige Graphique SA, Genève



imprimé en
suisse

Aéroport International de Genève

Case postale 100 | CH-1215 Genève 15 | Tél. +41 22 717 80 00
www.gva.ch