



RAPPORT ANNUEL 2018

RAPPORT ANNUEL 2018

Sommaire

	Pages
1. Editorial de Corine Moinat, Présidente du Conseil d'administration	4
Membres du Conseil d'administration	5
2. Editorial d'André Schneider, Directeur général	6
Membres de la Direction générale	7
3. Poursuite du plan d'investissement soutenu par des résultats solides	10 - 14
4. Soutenir les directions et services de Genève Aéroport	15 - 16
5. Optimiser la gestion des risques en automatisant les processus	17
6. Développer une gestion proactive du patrimoine immobilier	18
7. Vers une desserte toujours plus qualitative	20 - 26
8. Une offre enrichie des points de vente	27
9. Améliorations continues pour la satisfaction des passagers	28
10. Technologie et sécurité au service des voyageurs	30 - 31
11. L'aéroport se digitalise	32 - 33
12. Un changement d'identification des pistes savamment orchestré	34
13. De forts investissements pour moderniser l'aéroport	35
14. Un processus optimisé des interventions en cas de neige	36
15. Une coordination transversale des opérations	37
16. Adoption de la fiche PSIA par le Conseil fédéral	38 - 41
17. Des actions concrètes pour protéger l'environnement	43
18. Donner vie aux valeurs	44 - 45
19. Visite papale à Genève Aéroport	46 - 47
20. L'ouverture du dialogue comme ligne directrice	48
21. S'engager dans la communauté aéroportuaire internationale	49
22. Un acteur responsable et impliqué au sein de la région	50
▶ Portraits formation	2 - 19 - 29 - 42 - 51



JULIA BUHLER

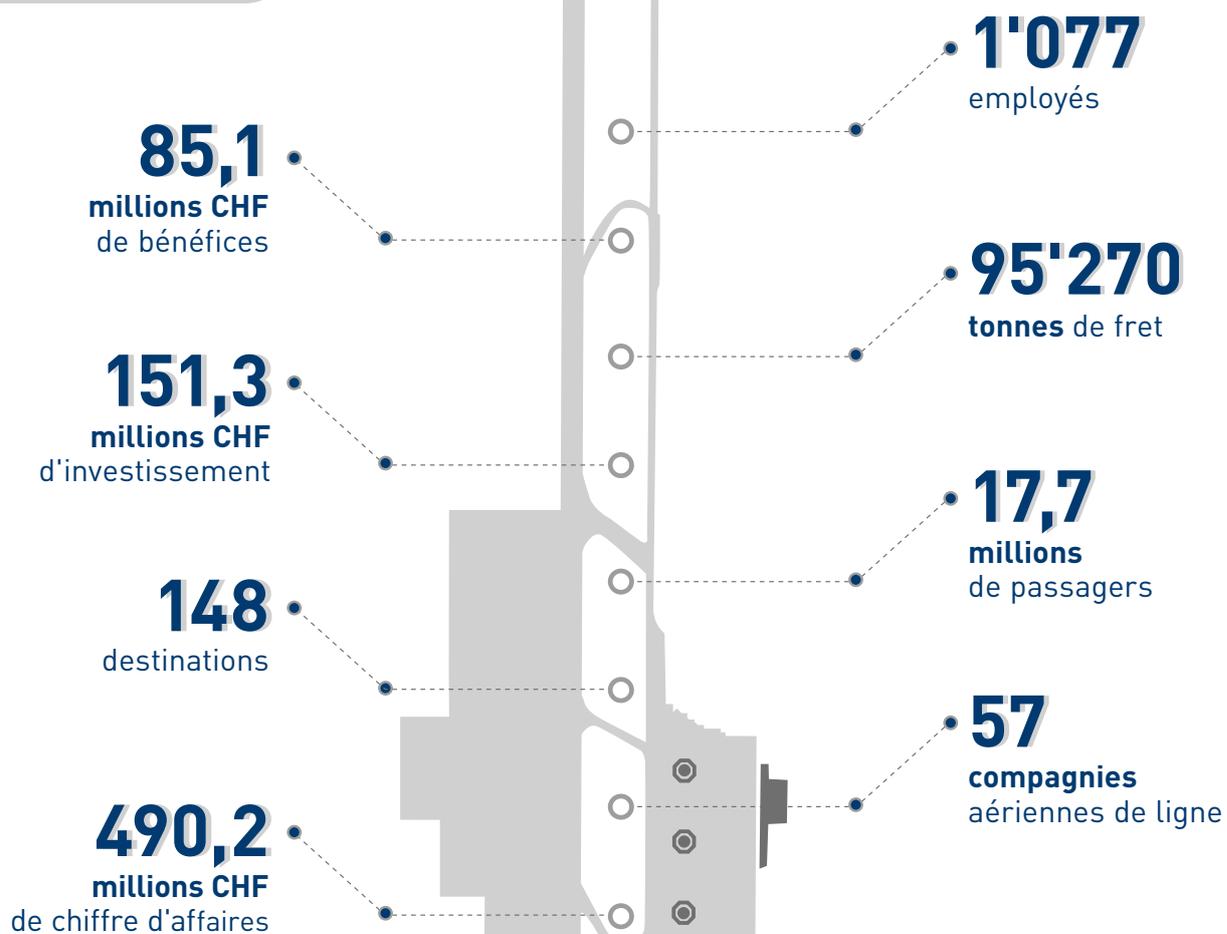
APPRENTIE MÉCANICIENNE EN MAINTENANCE VL

“

La mécanique est une passion que j'ai la chance de pouvoir exercer à Genève Aéroport sur des véhicules atypiques comme les Panther.

”

CHIFFRES CLÉS





01

L'ENGAGEMENT, NOTRE CIMENT

L'année 2018 a offert à notre aéroport un nouveau Conseil d'administration. Le Conseil d'Etat m'a renouvelé sa confiance. Après de tous les collaborateurs et avec l'appui d'un Conseil sensiblement remanié, j'ai le grand honneur de poursuivre ma mission pour les cinq prochaines années. Le travail important accompli lors de la dernière législature portera encore longtemps ses fruits. Je tiens à remercier tous les administrateurs sortants et, en particulier, mes premier et second vice-présidents Messieurs André Kudelski et John Tracey, personnalités dont les visions entrepreneuriales furent précieuses dans un contexte de changements profonds. Au service de l'intérêt général et proches des réalités économiques, Messieurs Pierre Bernheim et Stanislas Zuin sauront prendre le relais, grâce à leur expérience et leur dynamisme.

Après avoir consacré beaucoup d'énergie et de passion pour notre aéroport, d'autres administrateurs en ont pris congé. Ce fut un plaisir de partager d'intenses moments avec Alain de Kalbermatten, Fabienne Fischer, David Frick, Patrick Lussi, Magali Orsini, Eric Stauffer, Alberto Velasco et Sully-Paul Vuille. À n'en pas douter, ils resteront des ambassadeurs efficaces pour défendre nos intérêts et nous pourrions compter sur eux afin d'expliquer sans relâche nos futurs enjeux.

Notre cadre légal assure une composition équilibrée du Conseil d'administration. L'Etat, les groupes politiques présents au Grand Conseil genevois, les communes riveraines, l'économie, le personnel de l'établissement ou encore la France voisine y sont représentés. Cette diversité est une richesse; elle nourrit inlassablement nos débats, stimule nos réflexions et consolide nos décisions.

À la veille d'échéances politiques importantes sur lesquelles le peuple genevois se prononcera, et à quelques mois de notre centenaire, le nouveau Conseil d'administration se retrouve les manches. Il a à cœur de porter haut les couleurs de notre aéroport. L'esprit de famille qui imprègne tous les collaborateurs de notre plateforme est contagieux. Les premières séances démontrent d'ores et déjà qu'il gagne du terrain auprès de notre nouvelle gouvernance. Cet affect exceptionnel est au service du bien commun; il façonne notre culture d'entreprise. Grâce à cette force, nous sommes prêts à parier sur l'avenir. Après quatre années passées à la tête de Genève Aéroport, j'ai appris que cet engagement, c'est notre ciment.

Corine Moinat
Présidente
du Conseil d'administration



Présidente du Conseil d'administration

- M^{me} Corine Moinat

Membres désignés par le Grand Conseil

- M. Michel Fabre (PS)
- M. Lulzim Jahiu (MCG)
- M. Yves Nidegger (UDC)
- M. Bertrand Robert Reich (PLR)
- M. Patrick Schmied (PDC)
- M. Quentin Stauffer (EAG)
- M. Tristan Balmer Mascotto (V)

Membres désignés par le Conseil d'Etat

- M^{me} Corine Moinat
- M. Pierre Bernheim
- M. Jean-Luc Favre

- M. Jacques Jeannerat
- M. Philippe Matthey
- M. Stanislas Zuin

Membre du Conseil administratif du Grand-Saconnex

- M. Bertrand Favre

Membre du Conseil administratif de Meyrin

- M. Jean-Marc Devaud

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

- M^{me} Karine Perraudin
- M. David Pignolet

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

- M^{me} Aurélie Charillon

Membres élus par le personnel de l'établissement

- M. Olivier Hohl
- M. Thierry Mellina-Bares
- M. Nicolas Vuille

CONTRÔLE DÉMOCRATIQUE RENFORCÉ

Pour la législature 2018-2023, un nouveau Conseil d'administration composé de 20 membres est en place. Madame Corine Moinat, dont le mandat de présidente a été reconduit par le Conseil d'Etat pour cette nouvelle législature, est

assistée de Monsieur Pierre Bernheim (1^{er} vice-président) et de Monsieur Stanislas Zuin (2^e vice-président).

Le Conseil d'administration est doté de compétences variées, ce qui permet d'assurer une gestion démocratique et équilibrée de Genève Aéroport. Conformément à la Loi sur l'organisation des institutions de droit public (LOIDP) entrée en vigueur en mai 2018, le

Conseil d'Etat a désigné Monsieur Philippe Matthey, Secrétaire général du Département des infrastructures, pour le représenter lors des séances du Conseil d'administration. Ce dernier reçoit l'ensemble des documents ad hoc, bénéficie d'une voix consultative et rapporte directement au Conseil d'Etat*.

*Art. 26 de la LOIDP



02

UNE ANNÉE RICHE DANS UN ENVIRONNEMENT FLUCTUANT

L'année 2018 fut intense pour Genève Aéroport, avec comme point d'orgue l'adoption de la fiche PSIA par la Confédération, en novembre dernier. Ce document revêt un enjeu stratégique pour notre aéroport, car il fixe de manière contraignante le cadre général pour l'exploitation et le développement de la plateforme, en particulier en matière de bruit et de protection de l'environnement.

Affirmant notre statut d'établissement public autonome, nous avons accompagné la phase de consultation publique précédant l'adoption. De nombreuses séances d'information et d'échange ont été organisées auprès de nos partenaires, mais aussi des collectivités publiques et de la population. Cette implication dans le débat public nous tient à cœur, car elle participe de la construction d'une vision commune visant à assurer une exploitation cohérente et un développement pérenne de l'aéroport, au service de la collectivité.

Le programme d'insonorisation des bâtiments, que mène notre institution depuis plusieurs années, s'inscrit en droite ligne de cette volonté. L'environnement, et plus largement le développement durable, demeure l'une de nos priorités, comme en témoigne l'augmentation de la redevance bruit au 1^{er} janvier 2018. Les principales mesures entreprises

ces deux dernières années figurent dans le Rapport de développement durable paru en été 2018.

Cette année a aussi été marquée par une nette diminution du nombre de mouvements d'avions, ainsi qu'une croissance modérée du nombre de passagers. Un signe que l'aéroport entre dans une phase de maturité. Les compagnies aériennes accompagnent cette évolution en améliorant le taux de remplissage des aéronefs et en continuant de renouveler leur flotte pour des avions moins bruyants, moins polluants et plus confortables.

Les résultats financiers sont en hausse, malgré un ralentissement de la croissance et des travaux impactant les zones commerciales au sein de l'aérogare. Ces bons résultats démontrent, s'il en était besoin, la capacité de Genève Aéroport à innover pour s'adapter à la fluctuation de la demande et à continuer de générer des revenus dans un environnement instable.

Changement du nom de piste, mise en exploitation des nouvelles lignes de sûreté du *T1 Boosted*, accueil de S.S. le pape François... autant d'événements majeurs qui ont marqué l'année 2018 et que je vous laisse découvrir en parcourant les pages de ce rapport annuel.

Bonne lecture!



André Schneider
Directeur général



MEMBRES DE LA DIRECTION

De gauche à droite et de haut en bas

Philippe Moraga

Directeur des infrastructures

Jessica Silberman Dunant

Directrice des ressources humaines

Aline Vaglio

Directrice des finances

Massimo Gentile

Directeur des technologies

Madeleine von Holzen

Cheffe du Service communication

(Depuis le 17.09.2018)

Marc Mounier

Chef du Service environnement
et développement durable

Christine Widmann

Secrétaire générale et affaires juridiques

André Schneider

Directeur général

Giovanni Russo

Directeur des opérations

Pierre Germain

Directeur commercial et développement







03

POURSUITE DU PLAN D'INVESTISSEMENT SOUTENU PAR DES RÉSULTATS SOLIDES

Genève Aéroport clôt l'année 2018 sur un bénéfice net de 85,1 millions de francs, en augmentation de 7,9% (6,2 millions de francs) par rapport à 2017. La situation financière de l'entreprise est saine et démontre une bonne capacité de résilience malgré un ralentissement de la croissance du trafic passagers. Les investissements 2018 sont intégralement autofinancés et atteignent le niveau historique de 151,3 millions de francs.

Le chiffre d'affaires s'établit à 490,2 millions de francs, en progression de 5,1% par rapport à 2017 (466,4 millions de francs). Les recettes aéronautiques augmentent de 6,1% pour s'établir à 276,2 millions de francs. Elles représentent 56% du chiffre d'affaires total contre 44% pour les produits non aéronautiques (commerces, parkings, loyers, etc.). L'augmentation des revenus aéronautiques s'explique notamment par l'augmentation du trafic passagers (17,7 millions de passagers, soit une augmentation de 1,9% par rapport à 2017) et la hausse de la redevance sûreté au 1^{er} janvier 2018.

Des recettes non aéronautiques qui progressent

Les recettes non aéronautiques atteignent 214 millions de francs et

progressent à un rythme supérieur à celui de la croissance des passagers (respectivement 3,9% et 1,9%). Cette évolution positive illustre la capacité de Genève Aéroport à répondre aux attentes des passagers en matière d'offre commerciale et démontre son aptitude à opérer efficacement dans un environnement contraint. L'activité a notamment su s'organiser pour minimiser l'impact des importants travaux ayant eu lieu dans la zone commerciale de l'aérogare en 2018 lors de la construction de deux lignes de contrôle sûreté de nouvelle génération.

Les revenus des parkings augmentent quant à eux de 13,2% sous l'effet de la hausse des tarifs et de l'augmentation du taux d'occupation.

Maîtrise continue des charges

Les charges d'exploitation progressent tout en étant maîtrisées. Le programme d'embauches se poursuit afin d'accompagner l'adaptation des infrastructures et la croissance du nombre de passagers. A fin 2018, Genève Aéroport comptait 1015,7 équivalents plein temps (EPT), soit un accroissement de 40,5 EPT par rapport à 2017.

Les dépenses de fonctionnement augmentent et comprennent 13,1 millions de francs de charges non récurrentes. Les frais de sûreté progressent de 7,6 millions de francs par rapport à 2017 afin de répondre au niveau d'exigence accru dans ce domaine et garantir un haut niveau de sûreté en regard de l'évolution des standards.

Les dépenses d'études liées aux grands projets se poursuivent en 2018 et représentent 13,7 millions de francs. Elles s'inscrivent dans la stratégie de Genève Aéroport et sont nécessaires pour adapter la plateforme à l'augmentation du nombre de passagers et améliorer la qualité de service aux voyageurs.

Capacité d'autofinancement confirmée

L'Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation (EBITDA) 2018 s'élève à 170,3 millions de francs pour un taux de marge de 34,7%. Hors éléments non récurrents, il atteint 183,4 millions de francs, soit un taux de marge de 37,4%, en ligne avec le taux 2017 retraité des éléments non récurrents (37,7%).

Les charges d'amortissement augmentent de 3,7% par rapport à 2017, pour atteindre 82,6 millions de francs. L'augmentation se poursuivra ces prochaines années lorsque les investissements consentis pour l'adaptation de l'infrastructure seront mis en service.

Le niveau de la dette reste stable par rapport à 2017 (224,6 millions de francs) mais la charge d'intérêts diminue drastiquement suite à la restructuration de la dette opérée en 2017 via l'émission d'une première tranche d'emprunt obligataire de 175 millions de francs. La charge d'intérêts passe de 14,8 millions de francs en 2017 à 2,6 millions de francs en 2018 (- 82,4%).

Les travaux relatifs à l'assainissement de la Caisse de prévoyance de l'Etat

de Genève (CEPG) se sont poursuivis en 2018. Plusieurs projets de loi ont été déposés et approuvés par le Grand Conseil de la République et canton de Genève. La mise en application de ces lois entraînerait une diminution des engagements de prévoyance au passif du bilan de Genève Aéroport.

L'activité a permis de dégager un bénéfice net de 85,1 millions de francs dont la moitié sera versée à l'Etat de Genève (42,6 millions de francs). Sur les cinq dernières années, l'établissement public autonome a ainsi apporté sa contribution aux caisses de l'Etat à hauteur de 207 millions de francs.

Des investissements soutenus et sous contrôle

La progression du montant annuel des investissements se poursuit, confor-

mément à la tendance prévue par la planification directrice. Les investissements 2018 atteignent un montant historique de 151,3 millions de francs, avec notamment la construction de l'exosquelette de l'Aile Est. Le total des immobilisations nettes, à l'actif du bilan, passe pour la première fois la barre symbolique du milliard de francs.

La résilience de Genève Aéroport face aux événements conjoncturels et sa capacité à absorber l'impact d'éléments non récurrents tout en préservant un niveau de marge sur EBITDA élevé devraient permettre à Genève Aéroport de retourner sur le marché obligataire en 2019 dans de bonnes conditions et ainsi poursuivre sereinement son programme d'investissement.

UN SATISFECIT DE LA COUR DES COMPTES

Entre juin 2016 et septembre 2018, Genève Aéroport a mis en œuvre les 18 recommandations émises par la Cour des comptes ayant pour but de garantir la cohérence des

projets avec les objectifs stratégiques de l'aéroport. L'audit a permis à la Cour des comptes de noter «avec satisfaction l'important travail réalisé par le Conseil d'administration et la nouvelle Direction de Genève Aéroport et ses équipes, en matière de gouvernance de projets majeurs».

CHIFFRES CLÉS

en millions de CHF

	2018	2017
Chiffre d'affaires	490,2	466,4
EBITDA	170,3	173,3
Bénéfice net	85,1	78,9
Cash-flow opérationnel	217,3	186,2
Cash-flow d'investissement	-143,8	-119,0
Endettement net*	203,2	233,2

RATIOS

	2018	2017
EBITDA / Chiffre d'affaires	34,7%	37,2%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires	17,4%	16,9%
Cash-flow opérationnel /		
Cash-flow d'investissement	151,1%	156,4%
EBITDA / Endettement net	83,8%	74,3%

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



RAPPORT FINANCIER

Bilan au 31 décembre

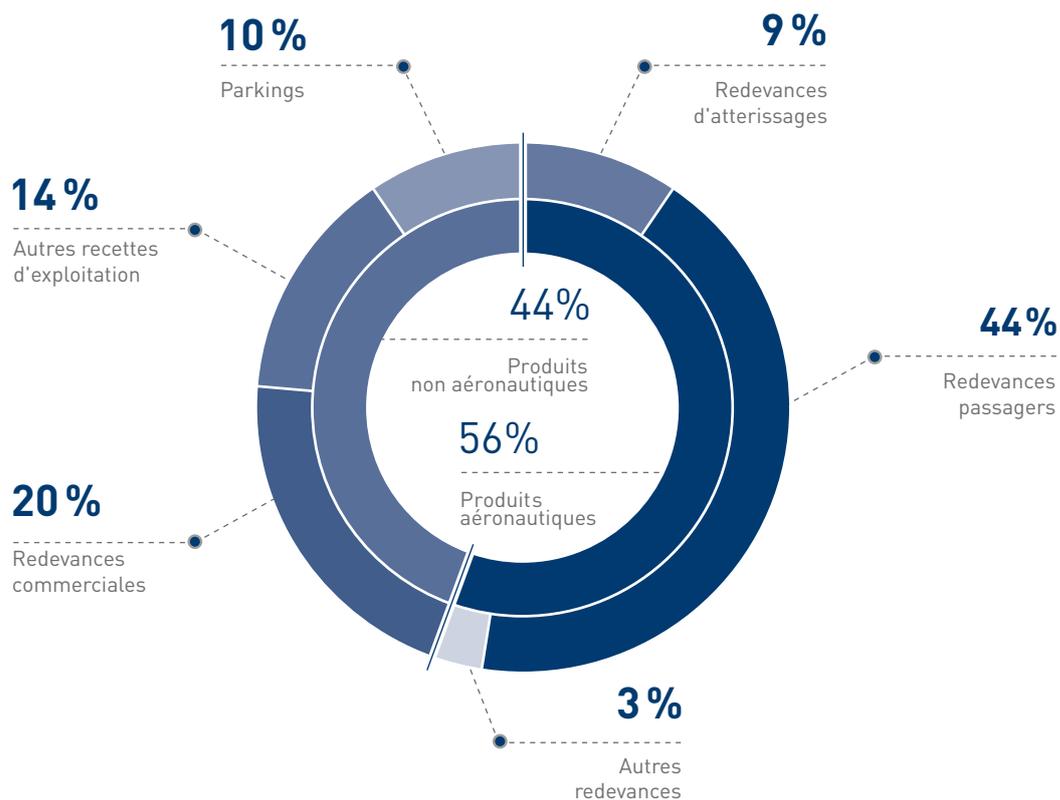
	2018 KCHF	2017 KCHF
ACTIFS		
Immobilisations corporelles	1'008'244	938'854
Actifs en location-financement	1'280	1'943
Total des actifs non courants	1'009'524	940'797
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	9'373	12'996
Débiteurs clients	61'950	58'670
Disponibilités	47'163	18'665
Total des actifs courants	118'486	90'331
Total des actifs	1'128'010	1'031'128
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		
CAPITAUX PROPRES		
Réserves	240'198	172'107
Résultat de l'exercice	85'113	78'883
Total des capitaux propres	325'311	250'990
PASSIFS		
Fonds environnement	16'555	11'438
Emprunts et autres dettes non courants	249'119	250'309
Provisions non courantes	21'000	18'500
Engagements de prévoyance	407'308	424'520
Instruments financiers dérivés non courants	-	1'373
Autres passifs non courants	15'202	6'045
Total des passifs non courants	709'184	712'185
Emprunts et autres dettes courants	1'259	1'575
Comptes de régularisation passifs	29'050	24'774
Fournisseurs et autres créanciers	63'206	41'604
Total des passifs courants	93'515	67'953
Total des passifs	802'699	780'138
Total des passifs et des capitaux propres	1'128'010	1'031'128

Compte de résultat

	2018 KCHF	2017 KCHF
PRODUITS		
Redevances d'atterrissages	44'305	44'444
Redevances passagers	214'399	201'238
Autres redevances aéronautiques	17'526	14'691
Total des redevances aéroportuaires	276'230	260'373
Redevances commerciales	97'380	96'728
Parkings	49'450	43'669
Loyers et droits de superficie	26'805	26'774
Revenus annexes de location	9'126	8'921
Recettes infrastructures centralisées	20'040	19'559
Autres produits d'exploitation	11'210	10'407
Total des produits d'exploitation	214'011	206'058
Total des produits	490'241	466'431
CHARGES		
Salaires et allocations	-105'324	-101'596
Assurances sociales, maladie et accident	-13'314	-14'110
Autres charges du personnel	-10'195	-9'715
Charge de prévoyance	-25'429	-25'885
Impact des modifications du plan de prévoyance	-	7'227
Total des charges de personnel	-154'262	-144'079
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	-52'486	-47'136
Sous-traitance sûreté et surveillance	-37'097	-29'526
Frais de police pour sûreté au sol	-8'315	-8'315
Energie, entretien et loyers	-46'954	-44'635
Marchandises	-6'075	-6'116
Autres dépenses de fonctionnement (Attribution) / Prélèvement net sur le fonds environnement	-9'622	-12'173
	-5'117	-1'119
Total des dépenses de fonctionnement	-165'666	-149'020
Total des charges d'exploitation	-319'928	-293'099
Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA*)	170'313	173'332
Amortissement sur immobilisations corporelles	-81'892	-79'469
Amortissement sur immobilisations corporelles en location-financement	-706	-177
Total des charges d'amortissements	-82'598	-79'646
Résultat opérationnel	87'715	93'686
Produits financiers	-	4'214
Charges financières	-2'602	-19'017
Total des produits et charges financiers	-2'602	-14'803
Résultat net de l'exercice	85'113	78'883

*EBITDA Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation

RÉPARTITION DES PRODUITS



PRINCIPAUX INDICATEURS

en millions de CHF

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chiffre d'affaires	376,3	403,8	423,7	445,3	466,4	490,2
Bénéfice net	91,6	88,3	74,6	80,8	78,9	85,1
Part du résultat versé à l'Etat en N+1	45,8	44,2	37,3	40,4	39,4	42,6
Droit de superficie	5,0	5,0	5,0	5,0	4,9	5,0
Cash-flow d'investissement	-121,4	-110,1	-112,2	-158,9	-119,0	-143,8
Passagers	14,4	15,2	15,8	16,5	17,4	17,7





SOUTENIR LES DIRECTIONS ET SERVICES DE GENÈVE AÉROPORT

Le Secrétariat général et affaires juridiques a traité des sujets d'importance capitale en 2018, parmi lesquels, en matière législative, l'entrée en vigueur de la Loi sur l'organisation des institutions de droit public (LOIDP), celle du Règlement général européen sur la protection des données (RGPD), ou encore le renforcement de la Directive sur les frais professionnels.

Loi sur l'organisation des institutions de droit public (LOIDP)

Adoptée par le Grand Conseil en mai 2018, la LOIDP s'adresse aux établissements publics du canton de Genève. Elle émet les grands principes qui s'appliquent à toutes ces entités publiques, afin de promouvoir leur efficacité: fixer les principes de gouvernance, faciliter le bon fonctionnement des institutions, répartir les compétences entre les différents acteurs, etc.

La Loi sur l'aéroport international de Genève (LAIG) a été ajustée pour tenir compte des prérogatives de la LOIDP. Cette dernière interdit désormais le cumul des mandats, les députés du Grand Conseil n'étant plus autorisés à siéger au Conseil d'administration d'un établissement public.

Le Règlement d'application de cette loi (ROIDP), entré en vigueur en juin 2018, précise notamment les modalités de rémunération des membres des Conseils d'administration des institutions publiques.

La LOIDP impose désormais de rendre publique la réglementation élaborée par Genève Aéroport (prescriptions autonomes). La transparence est donc de mise, et les prescriptions autonomes sont depuis le 1^{er} novembre 2018 accessibles sur le site web de l'Etat de Genève (www.ge.ch/legislation).

Ajustement de la Lipad en regard de la mise en application du RGPD

Par son caractère d'établissement public, Genève Aéroport est soumis à la Lipad – Loi sur l'information du public, l'accès aux documents et la protection des données personnelles – et applique depuis plus d'une quinzaine d'années déjà les directives et processus contraignants en matière de protection des données personnelles.

L'arrivée du Règlement général de la protection des données (RGPD), mis en œuvre en Europe à fin mai

2018, a permis de renforcer la protection et le traitement des données personnelles des clients de Genève Aéroport chaque fois que ces dernières sont sollicitées (réservations en ligne, concours, site internet, etc.). Les mesures d'amélioration ont été orchestrées par un groupe de travail ad hoc et des contacts réguliers avec les services du Préposé cantonal à la protection des données et de la transparence (PPDT).

Consolidation de la Directive relative aux frais et déplacements professionnels

Cette année a aussi vu le renforcement de la Directive relative aux déplacements et frais professionnels, qui cadre les dépenses réalisées par les collaborateurs de Genève Aéroport de manière plus stricte. L'idée a été de clarifier les règles lors de voyages professionnels. Les processus concernant le contrôle, le suivi et le remboursement de l'ensemble des frais professionnels ont par ailleurs été modernisés.

Favoriser le dialogue social entre les partenaires de Genève Aéroport

A l'initiative de la Chambre des relations collectives de travail (CRCT),

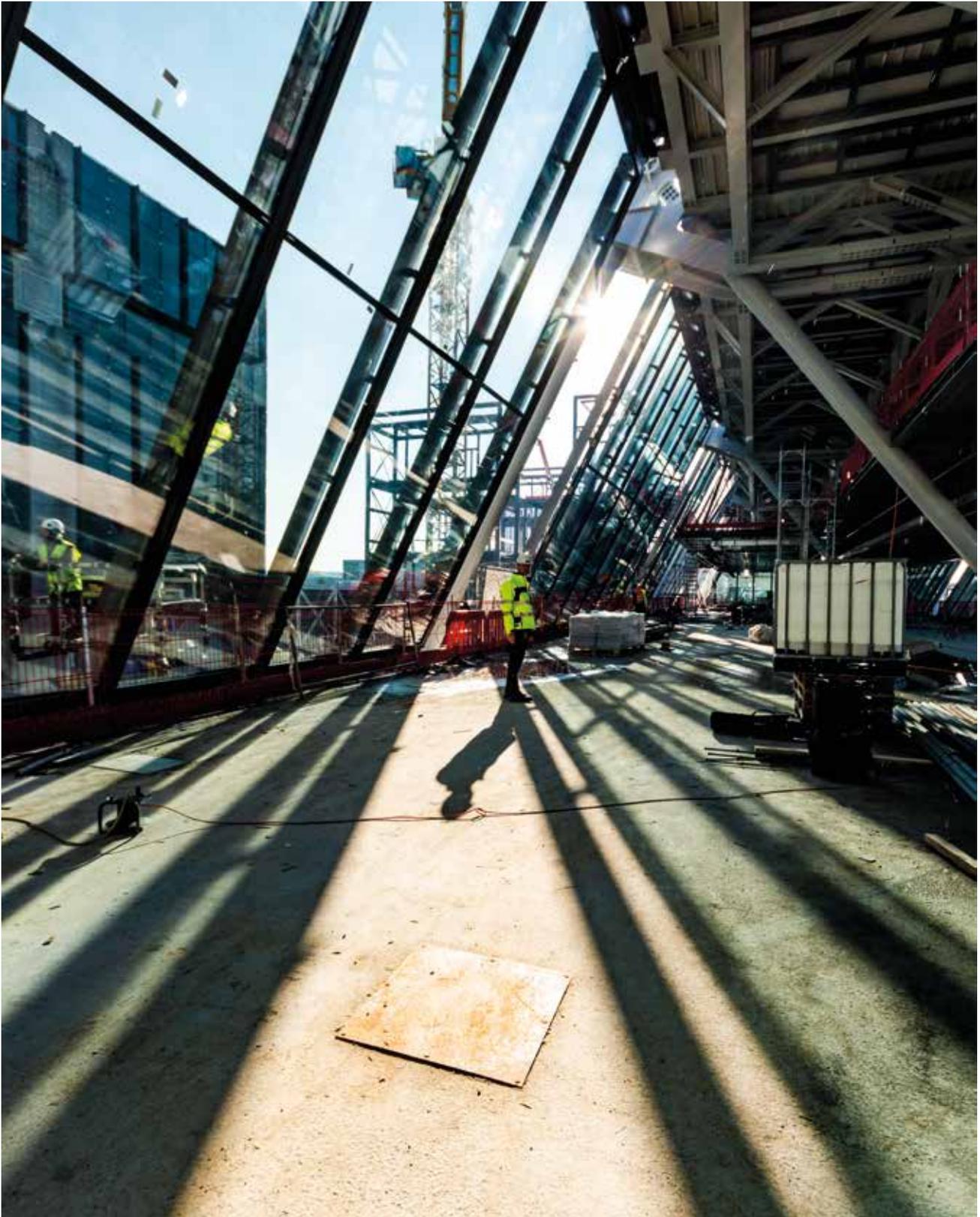
une rencontre a été organisée le 4 décembre 2018 entre les entreprises du site aéroportuaire, les syndicats et des représentants de l'Etat de Genève, notamment l'Office cantonal de l'inspection et des relations de travail (OCIRT). Genève Aéroport estime essentiel de favoriser le dialogue social et de mettre en lien les acteurs

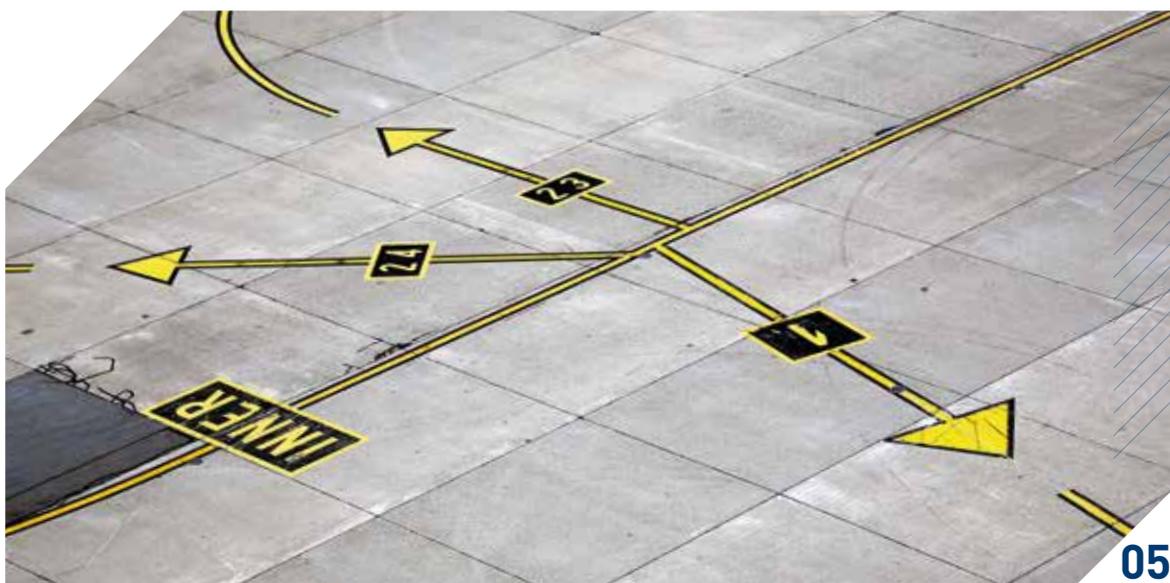
sociaux présents à l'aéroport. Les travaux se poursuivront en 2019 sur la base des premières discussions qui ont eu lieu le 4 décembre 2018.

Principe d'un système de report de fraude

Approuvé dans le courant de l'année, le principe d'un système de report de

fraudes – via une plateforme sécurisée et anonymisée – devrait se déployer au cours de l'année 2019. Il s'agira de simplifier le signalement des dysfonctionnements réels ou supposés tout en préservant l'anonymat, afin de faciliter l'identification et la résolution rapide d'éventuels comportements frauduleux ou inappropriés.





05

OPTIMISER LA GESTION DES RISQUES EN AUTOMATISANT LES PROCESSUS

Utilisée avec succès pour la troisième année consécutive, la méthodologie de gestion des risques est bien rodée. Le processus se déroule en quatre étapes distinctes : identification, évaluation, traitement et suivi de l'ensemble des risques. Les risques majeurs sont sous la responsabilité de la Direction générale et sont directement reportés au Conseil d'administration et à l'Etat de Genève alors que le reste du portefeuille est géré au niveau des directions. En 2018, 18 risques majeurs ont été identifiés, sur 105 risques d'entreprise.

Sensibilisation et implémentation d'un outil de gestion des risques

En 2018, le processus de gestion des risques a été délégué aux différentes unités opérationnelles. Chaque direction de Genève Aéroport a désigné un référent risque qui se charge de mettre à jour les éléments de son portefeuille. L'objectif est d'améliorer la prise de conscience au sein des unités et de développer une culture du risque transversale pour tous les collaborateurs de Genève Aéroport.

L'acquisition d'un logiciel dédié, en fin d'année, va favoriser le pilotage de l'ensemble des risques en automa-

tisant le processus à partir de l'année prochaine, en centralisant les informations et en attribuant des rôles aux différents intervenants amenés à l'utiliser : référents risques, responsables de risques, responsables de contrôles et responsables de plans d'action. La chaîne de valeur se trouve renforcée et la gestion des risques optimisée.

Le processus de gestion des risques d'entreprise est soutenu par le système de contrôle interne, qui contribue à l'atteinte des cinq objectifs stratégiques de Genève Aéroport. C'est un ensemble de méthodes, de mesures et de contrôles à la base des processus et des activités nécessaires à la réalisation des objectifs.



06

DÉVELOPPER UNE GESTION PROACTIVE DU PATRIMOINE IMMOBILIER

Depuis février 2018, la nouvelle organisation du Service de gestion immobilière (CGI) est en place. Cette réorganisation poursuit trois principaux objectifs: renforcer le rôle du CGI pour servir de support aux différentes entités de la plateforme (en particulier à la Direction des infrastructures), avoir une vision globale et une maîtrise exhaustive de la gestion du patrimoine immobilier, et valoriser l'ensemble du parc immobilier en optimisant la rentabilité.

Ces objectifs ont permis de structurer le service en trois axes: la comptabilité (*reporting*, comptes d'exploitation, *benchmark* et frais accessoires), le soutien aux projets (développements, extensions, travaux, entretiens et géomatique) et la gestion des contrats (droits de superficie, PPE, locations externes).

La restructuration a renforcé la transversalité du service qui déploie désormais son expertise dans les processus de rénovation et de projets.

Une approche systémique de la gestion du patrimoine

Pour atteindre ces objectifs, les missions et fonctions de chaque collaborateur du service ont été repensées. Des outils de gestion et d'analyse de comptes d'exploitation – élaborés avec le concours du contrôle de gestion et la comptabilité – sont en cours de développement.

La mise en place d'une gestion de frais accessoires des biens locatifs est en préparation. Il s'agit de frais inhérents à l'exploitation, à l'accessibilité et au bon fonctionnement des surfaces louées (ascenseurs, entre-

tien des parties communes, éclairage des couloirs, etc.), à charge des locataires et concessionnaires.

Un *reporting* immobilier basé sur des flux de trésorerie actualisés permettra quant à lui de se projeter dans les investissements en prenant en compte les revenus disponibles, ce qui offrira une plus grande visibilité sur les possibilités de retour sur investissement avec rentabilité des objets, notamment.

L'ensemble de ces actions vont contribuer à améliorer l'efficacité de la gestion de l'actif immobilier, à mesurer précisément la valeur globale du patrimoine et à soutenir les projets d'adaptation de l'infrastructure aéroportuaire.

Genève Aéroport c'est:



+ de 300
baux locatifs



25
droits de superficie



+ de 50
bâtiments sous gestion



4
copropriétés



26
millions de CHF de
revenus locatifs par an
(y compris rentes de superficie)



LOÏC SERENO-RÉGIS
**SAPEUR-POMPIER
PROFESSIONNEL**

“

Pouvoir être sollicité à tout moment pour se mettre au service des personnes qui en ont besoin est une vocation plus qu'un métier.

”



07

VERS UNE DESSERTE TOUJOURS PLUS QUALITATIVE

Maintenir et développer une desserte de qualité est un enjeu crucial aussi bien pour les passagers (satisfaction de la clientèle) que pour les compagnies aériennes (pérennité économique). L'ouverture de lignes – telle qu'Addis Abeba par Ethiopian Airlines cette année – repose sur des contacts rapprochés entre Genève Aéroport et les compagnies.

La notoriété et la réputation dont bénéficie l'aéroport de Genève auprès des compagnies aériennes sont des atouts indéniables dans les phases de négociation. L'exploitation des données sur les flux de passa-

gers permet de mieux comprendre les besoins des usagers et d'approcher les compagnies aériennes avec des études de faisabilité sérieuses, dans les démarches visant à l'ouverture de nouvelles lignes long-courriers.

En complément du renforcement de la desserte européenne déjà bien établie, Genève Aéroport souhaite développer l'offre de long-courriers pour satisfaire les besoins de la Genève internationale, du tissu économique de la région et de l'ensemble de la population, notamment en direction de l'Asie, où se situent les grands mar-

chés du futur et les pôles de croissance économique.

Une croissance en phase de maturité

Avec 17'667'035 passagers transportés en 2018, la croissance est inférieure à 2 % par rapport à 2017. Un net ralentissement par rapport aux précédentes années, marquant une phase de maturité. La moyenne des passagers par vol est en augmentation (123 en 2018 contre 118 en 2017).

Le nombre de mouvements d'avions a quant à lui nettement diminué (-1,9%), se situant à 187'162.

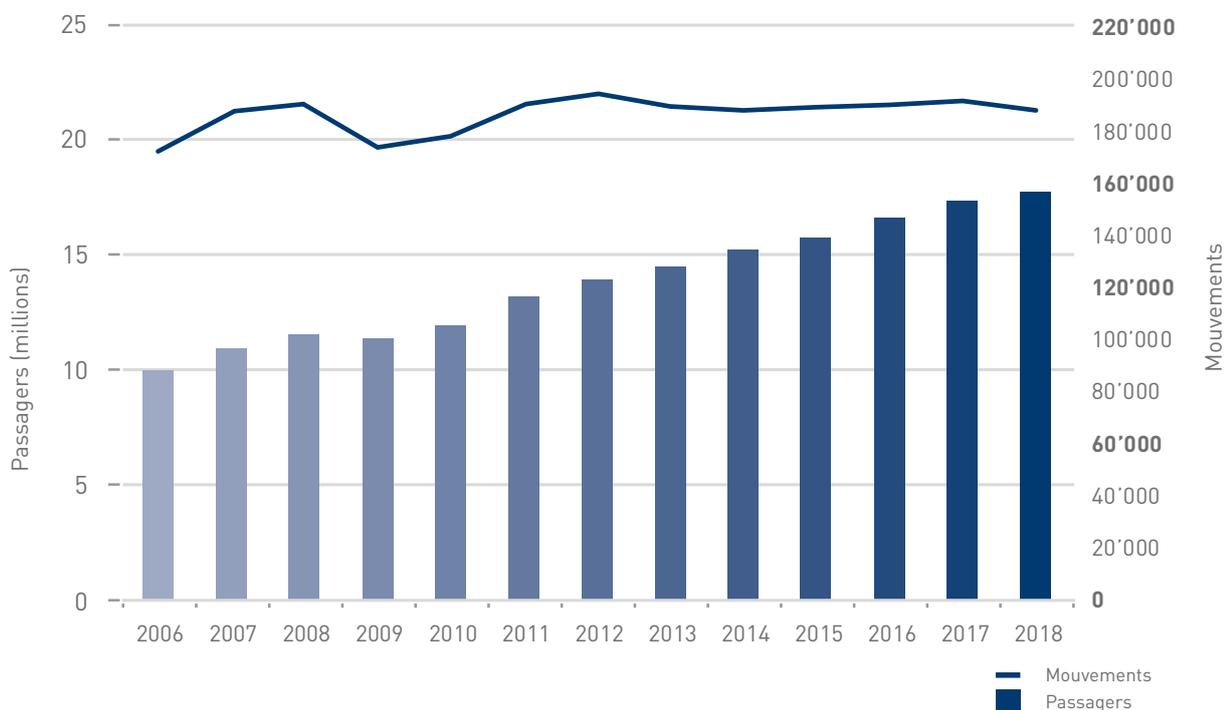
1. RÉSULTAT TRAFIC GLOBAL

Passagers	2018	2017	Variation	Mouvements	2018	2017	Variation
Trafic de ligne*	17'478'774	17'144'247	+2,0%	Trafic de ligne passagers	142'315	145'058	-1,9%
Trafic charter*	106'165	119'635	-11,3%	Trafic charter passagers	829	945	-12,3%
Autre trafic commercial	60'741	54'745	+11,0%	Autre trafic commercial	27'489	27'256	+0,9%
Total trafic non commercial	31'355	33'181	-5,5%	Total trafic non commercial	16'529	17'519	-5,7%
Total trafic global	17'677'035	17'351'806	+1,9%	Total trafic global	187'162	190'778	-1,9%

* trafic de ligne et charter passager

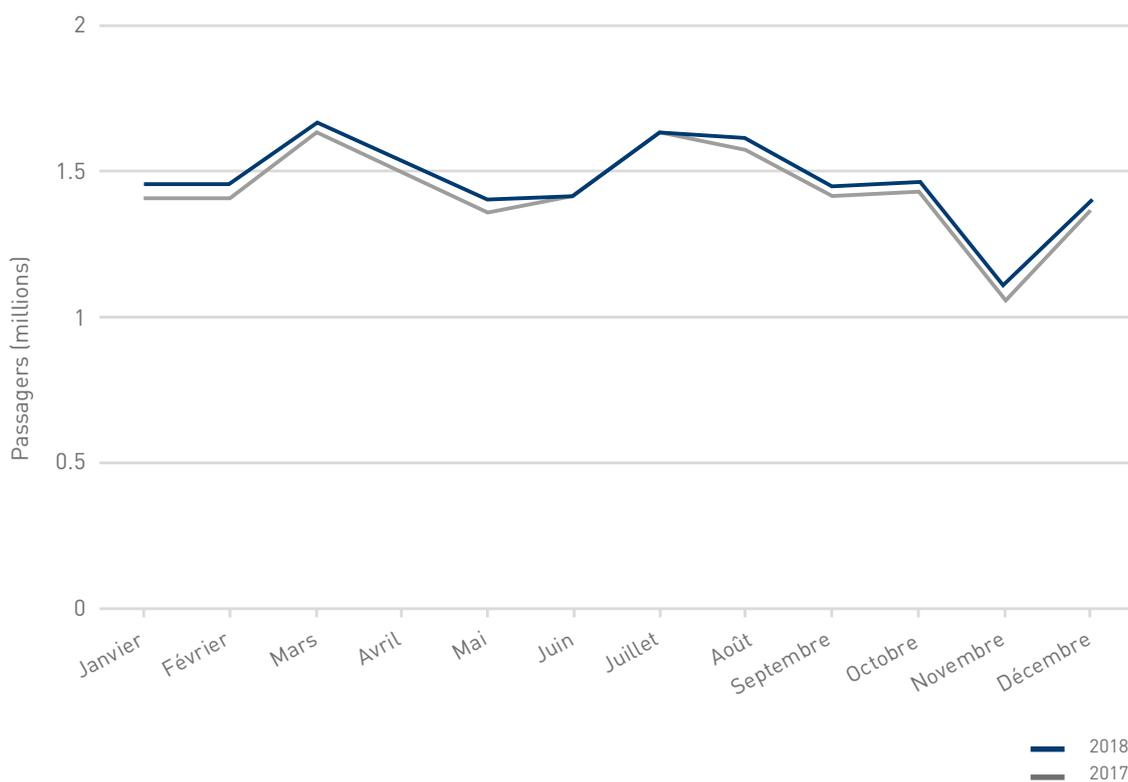
2. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS ET DE MOUVEMENTS

Tous types de trafic



3. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS PAR MOIS

Tous types de trafic



4. TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION ET PAR PAYS

Destinations	Passagers	Variation
AFRIQUE	400'355	+12,2%
Algérie	44'066	+1,9%
Alger (ALG)	44'066	+1,9%
Egypte	57'839	+24,5%
Le Caire (CAI)	40'977	+11,9%
Hurghada (HRG)	16'862	+70,9%
Ethiopie	12'740	--
Addis-Abeba* (ADD)	12'740	--
Maurice	8'596	+177,0%
Maurice (MRU)	8'596	+177,0%
Maroc	193'982	+2,3%
Casablanca (CMN)	78'480	-5,0%
Marrakech (RAK)	115'502	+8,0%
Tunisie	83'132	+11,7%
Djerba (DJE)	14'699	-7,1%
Tunis (TUN)	68'433	+16,8%
AMÉRIQUES	455'479	+8,0%
Canada	140'555	+8,9%
Toronto (YYZ)	140'555	+8,9%
États-Unis	314'924	+7,5%
Newark (EWR)	102'922	+20,2%
New York (JFK)	121'525	+5,0%
Washington, DC (IAD)	90'477	-1,1%
ASIE		
& MOYEN-ORIENT	922'716	+4,9%
Azerbaïdjan	878	--
Bakou (GYD)*	878	--
Chine	50'052	+0,5%
Pékin (PEK)	50'052	+0,5%
Israël	140'774	+1,3%
Tel Aviv (TLV)	140'774	+1,3%
Jordanie	16'611	+26,9%
Amman (AMM)	16'611	+26,9%
Koweït	17'006	+5,9%
Koweït (KWI)	17'006	+5,9%
Liban	72'385	+13,2%
Beyrouth (BEY)	72'385	+13,2%
Qatar	106'175	-7,9%
Doha (DOH)	106'175	-7,9%
Arabie saoudite	73'455	+18,3%
Djeddah (JED)	39'140	+18,7%
Riyad (RUH)	34'315	+17,9%
Emirats arabes unis	445'380	+6,0%
Abou Dabi (AUH)	106'863	-1,6%
Dubai (DXB)	338'517	+8,6%
EUROPE	15'700'224	+1,7%
Allemagne	1'050'492	-7,0%
Berlin (SXF)	193'137	+2,5%
Dusseldorf (DUS)	79'309	-53,6%
Francfort (FRA)	416'840	+1,4%
Hambourg (HAM)	65'294	-7,0%
Munich (MUC)	295'912	+2,5%
Autriche	291'549	+6,8%
Vienne (VIE)	291'549	+6,8%
Belgique	606'323	+3,0%
Bruxelles (BRU)	606'323	+3,0%
Biélorussie	13'171	+23,5%
Minsk (MSQ)	13'171	+23,5%
Bulgarie	32'743	+5,5%
Sofia (SOF)	32'743	+5,5%
Chypre	5'410	--
Larnaca* (LCA)	5'410	--
Croatie	79'649	+10,8%
Dubrovnik (DBV)	18'456	+3,0%
Pula* (PUY)	2'087	--
Split (SPU)	59'106	+9,5%
Danemark	208'311	-6,9%

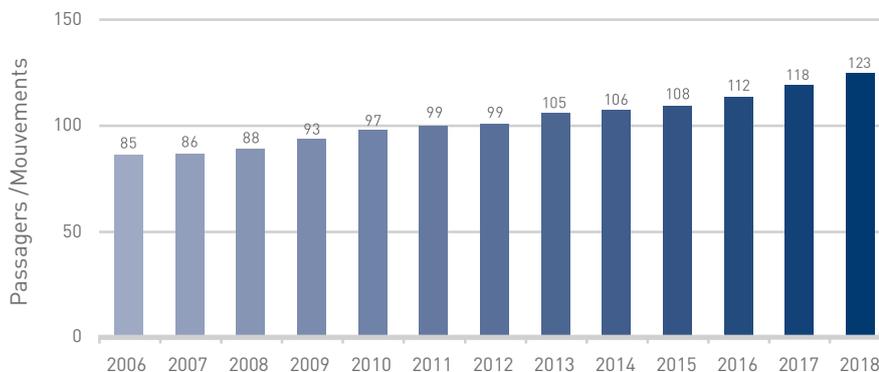
Destinations	Passagers	Variation
Copenhague (CPH)	208'311	-6,9%
Espagne	1'967'948	+3,8%
Alicante (ALC)	108'698	+0,4%
Barcelone (BCN)	636'487	+0,7%
Bilbao (BIO)	20'435	+0,9%
Fuerteventura (FUE)	11'552	-11,2%
Grd. Canarie (LPA)	15'956	+84,2%
Ibiza (IBZ)	43'441	-17,7%
Madrid (MAD)	568'027	+10,4%
Mahon (MAH)	10'978	+21,1%
Malaga (AGP)	169'616	+3,6%
Oviedo (OVD)	5'111	-4,0%
Palma (PMI)	183'829	+3,7%
Saint-Jacques de-Compostelle (SCQ)	97'042	+3,5%
Séville (SVQ)	41'684	-2,8%
Tenerife (TFS)	28'470	-0,2%
Valence (VLC)	26'622	+2,0%
Finlande	85'434	+27,5%
Helsinki (HEL)	85'045	+27,0%
Kittilä* (KTT)	389	--
France	2'188'152	+0,5%
Ajaccio (AJA)	45'240	-4,0%
Bastia (BIA)	33'472	-0,9%
Biarritz (BIQ)	15'075	-6,3%
Bordeaux (BOD)	207'951	+1,4%
Brest (BES)	332	-81,4%
Caen* (CFR)	1'302	--
Calvi (CLY)	7'801	+16,4%
Figari (FSC)	25'604	+19,6%
La Rochelle (LRH)	9'035	+5,4%
Lille (LIL)	68'157	+5,7%
Marseille (MRS)	1'377	-91,1%
Nantes (NTE)	197'521	-0,6%
Nice (NCE)	388'398	+0,4%
Paris (CDG)	721'377	-3,0%
Paris (ORY)	331'070	+1,7%
Rennes* (RNS)	7'663	--
Toulon* (TLN)	3'776	--
Toulouse (TLS)	123'001	+20,0%
Grèce	326'889	+4,7%
Athènes (ATH)	212'428	+0,7%
Corfou (CFU)	6'914	+14,4%
Héraklion (HER)	55'471	+3,2%
Kalamata* (KLX)	1'937	--
Mykonos (JMK)	23'988	+7,9%
Santorin (JTR)	15'980	+9,6%
Thessalonique (SKG)	5'887	+121,5%
Zante (ZTH)	4'284	+111,7%
Hongrie	112'496	-0,9%
Budapest (BUD)	112'496	-0,9%
Irlande	146'931	-2,2%
Dublin (DUB)	146'931	-2,2%
Islande	50'940	+15,1%
Reykjavik (KEF)	50'940	+15,1%
Italie	909'334	+0,9%
Alghero (AHO)	6'193	+7,3%
Brindisi (BDS)	89'426	+11,1%
Cagliari (CAG)	39'244	-4,2%
Catane (CTA)	102'096	+0,0%
Florence (FLR)	13'046	-21,1%
Milan (LIN)*	13'200	--
Naples (NAP)	95'137	+1,4%
Olbia (OLB)	66'587	-8,1%
Palerme (PMO)	29'247	+9,4%
Pise (PSA)	22'618	-17,3%
Rome (FCO)	341'148	-2,2%
Venise (VCE)	91'392	+5,6%
Kosovo	129'291	+1,5%
Prishtine (PRN)	129'291	+1,5%
Lettonie	27'647	+74,7%

Destinations	Passagers	Variation
Riga (RIX)	27'647	+74,7%
Luxembourg	55'243	+3,7%
Luxembourg (LUX)	55'243	+3,7%
Malte	26'267	+19,7%
Malte (MLA)	26'267	+19,7%
Moldavie	11'752	+1410,5%
Chisinau (KIV)	11'752	+1410,5%
Monténégro	6'259	+96,2%
Tivat (TIV)	6'259	+96,2%
Norvège	56'359	+20,8%
Oslo (OSL)	56'359	+20,8%
Pays-Bas	686'029	+0,3%
Amsterdam (AMS)	679'826	+0,3%
Rotterdam (RTM)	6'203	-1,5%
Pologne	146'554	+24,0%
Cracovie (KRK)	38'358	+16,4%
Varsovie (WAW)	108'196	+26,9%
Portugal	1'354'816	+0,8%
Faro (FAO)	63'834	+5,0%
Funchal (FNC)	5'351	+105,3%
Lisbonne (LIS)	609'142	-0,7%
Porto (OPO)	676'489	+1,3%
République tchèque	55'997	-7,1%
Prague (PRG)	55'997	-7,1%
Roumanie	46'724	+22,7%
Bucarest (OTP)	46'724	+22,7%
Royaume-Uni	3'572'390	+1,0%
Aberdeen (ABZ)	7'836	+21,1%
Belfast (BFS)	20'873	+5,4%
Birmingham (BHX)	111'925	+39,4%
Bournemouth (BOH)	28'314	-15,7%
Bristol (BRS)	213'841	-4,8%
Cardiff (CWL)	3'178	-15,0%
East Midlands (EMA)	10'798	-37,4%
Edimbourg (EDI)	182'817	-2,5%
Exeter (EXT)	2'274	-44,4%
Glasgow (GLA)	14'838	-27,7%
Ile de Man (IOM)	2'172	+13,7%
Jersey (JER)	2'238	-3,9%
Leeds (LBA)	32'291	-17,5%
Liverpool (LPL)	124'398	+2,2%
Londres (LCY)	195'503	+0,5%
Londres (LGW)	791'755	-3,0%
Londres (LHR)	1'048'326	+0,4%
Londres (LTN)	314'572	+7,9%
Londres (STN)	88'358	+33,7%
Manchester (MAN)	271'382	+0,3%
Newcastle (NCL)	53'868	+4,5%
Southampton (SOU)	19'561	+138,8%
Southend (SEN)	31'272	-2,6%
Russie	254'670	-0,7%
Moscou (DME)	60'832	-10,7%
Moscou (SVO)	187'663	+2,6%
Saint-Pétersbourg (LED)	6'175	+13,7%
Serbie	45'375	-0,9%
Belgrade (BEG)	45'375	-0,9%
Slovénie	2'511	--
Ljubljana* (LJU)	2'511	--
Suède	110'084	-8,1%
Göteborg (GOT)	2'750	-26,3%
Stockholm (ARN)	107'334	-7,6%
Suisse	628'106	+5,1%
Zurich (ZRH)	628'106	+5,1%
Turquie	347'515	+10,3%
Antalya (AYT)	6'529	-5,4%
Istanbul (IST)	277'445	+11,0%
Istanbul (SAW)	63'541	+9,0%
Ukraine	60'863	-2,7%
Kiev (KBP)	60'863	-2,7%

* Nouvelle destination

5. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS PAR MOUVEMENT

Ligne et charter, passagers uniquement



Une situation qui s'explique notamment par un meilleur taux de remplissage des avions (+ de 90 % pour easyJet) ainsi qu'une plus grande capacité des nouveaux aéronefs opérés par les compagnies aériennes.

Cette tendance devrait se poursuivre dans les prochains mois étant donné le renouvellement de la flotte des principales compagnies opérant sur la plateforme. Plus économes en kérosène, moins bruyants et plus confortables, ces appareils – Bombardier CSeries* et Airbus A 320neo notamment – contribuent à la diminution des nuisances. Les 787 d'Ethiopian Airlines et d'Etihad Airways issus de la génération la plus

moderne sont beaucoup plus respectueux de l'environnement, de même que les A350 opérés par Qatar Airways.

Les mouvements des avions des classes les moins bruyantes (respectivement 5 et 4) représentent 89 % du trafic de ligne et charter, similaire à l'année 2017. Mais la classe de bruit la moins bruyante augmente considérablement, de 10 % en 2017 à pratiquement 14 % en 2018.

Un accès privilégié à l'Afrique subsaharienne

Depuis le 5 juin, le vol long-courrier d'Ethiopian Airlines relie l'aéroport d'Addis Abeba trois fois par semaine.

L'arrivée de cette compagnie sur l'aéroport de Genève ouvre les portes de l'Afrique subsaharienne. Capitale de l'Ethiopie, Addis Abeba est une plateforme stratégique qui connecte une cinquantaine de destinations du continent africain.

Cette ouverture a été très bien accueillie par la population éthiopienne résidente en Suisse (plus de 4000 personnes), ainsi que par la Genève internationale et la diplomatie africaine. Addis Abeba est en effet l'un des deux centres névralgiques de l'ONU en Afrique – qui peut déployer ses activités sur le continent africain – ainsi que le siège de l'Union africaine et de la commission économique pour l'Afrique (UNECA).

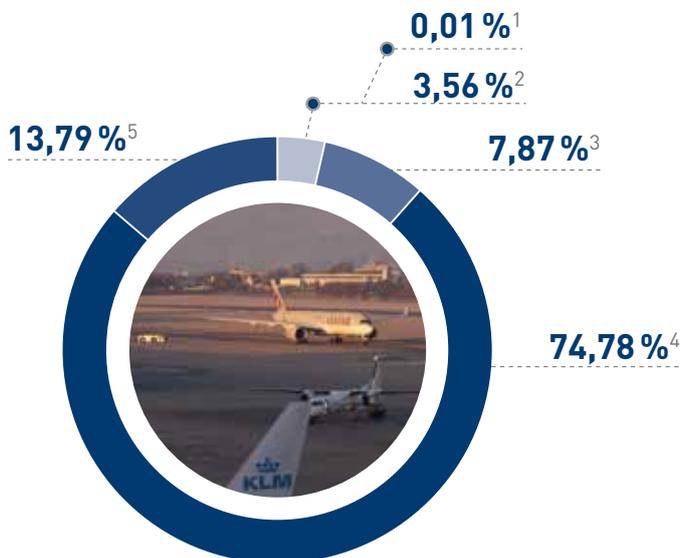
Une cérémonie de lancement a été organisée le 8 juin dans un grand hôtel genevois qui a accueilli quelque 250 personnalités, parmi lesquelles des ambassadeurs, des conseillers d'Etat genevois, le CEO d'Ethiopian Airlines (Tewolde Gebremariam) ainsi que le Dr Tedros Adhanom Ghebreyesus, Directeur général de l'OMS d'origine éthiopienne.

Une desserte riche en nouveautés

L'année 2018 a vu quelque 123 destinations opérées par 50 compagnies aériennes pendant la saison d'été, et 113 destinations durant la période hivernale, réparties entre 52 compagnies aériennes.

6. RÉPARTITION PAR CLASSE DE BRUIT

Ligne et charter, passagers uniquement



Classes de bruit*	Rotations
1	21
2	5'093
3	11'259
4	107'037
5	19'734

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

* Renommés Airbus A220 en juillet 2018 suite à l'acquisition de la part d'Airbus d'une participation majoritaire de 50,01% dans le programme CSeries en 2017.

Les voyageurs ont apprécié de pouvoir se rendre à Kalamata (Grèce), à Pula (Croatie) et à Toulon/Hyères (France). Ces trois nouvelles destinations ont fortifié le réseau européen déjà riche au départ de l'aéroport de Genève. Birmingham (Angleterre), Larnaca (Ile de Chypre) et Chisinau (Moldavie) ont complété l'offre estivale.

L'offre hivernale s'est ouverte sur Kilillä (Laponie finlandaise), Bakou (Azerbaïdjan), Milan (Italie), Rennes, et Brest (France) notamment. Des destinations plébiscitées par les voyageurs au départ de Genève, de même que Madrid (Espagne), Helsinki (Finlande) et Düsseldorf (Allemagne), dont l'augmentation a été significative.

Une consolidation des marchés et des villes les plus fréquentées

L'ouverture de la ligne Genève/Addis Abeba par Ethiopian Airlines engendre une hausse sur le marché africain de plus de 10%, renforcée par Air Mauritius avec ses vols saisonniers. L'Amérique du Nord (Etats-Unis et Canada) est en progression (+8%), avec un regain d'intérêt des passagers sur la fin d'année. Le marché Asie et Moyen-Orient est lui aussi en légère hausse grâce aux compagnies du Golfe – Emirates en particulier – qui transportent les voyageurs vers leurs grands hubs. L'Europe est en légère augmentation (+1,7%) et représente la grande majorité du trafic de ligne (88,8% du trafic global). D'une façon générale, la croissance du trafic est donc plus mesurée que les années précédentes.

Concernant le classement des villes les plus courues, pas de grand changement: Londres, Paris et Amsterdam continuent d'occuper

7. RÉSULTAT DU TRAFIC FRET ET POSTE

Fret	2018	2017	Variation
Trafic de ligne	52'896	49'025	+7,9%
Trafic charter	12'223	11'665	+4,9%
Fret aérien avionné	65'130	60'690	+7,3%
Fret aérien camionné	25'417	24'093	+5,5%
Total fret aérien	90'547	84'783	+6,8%
Fret postal	4'723	4'187	+12,8%
Total fret aérien et poste	95'270	88'971	+7,1%

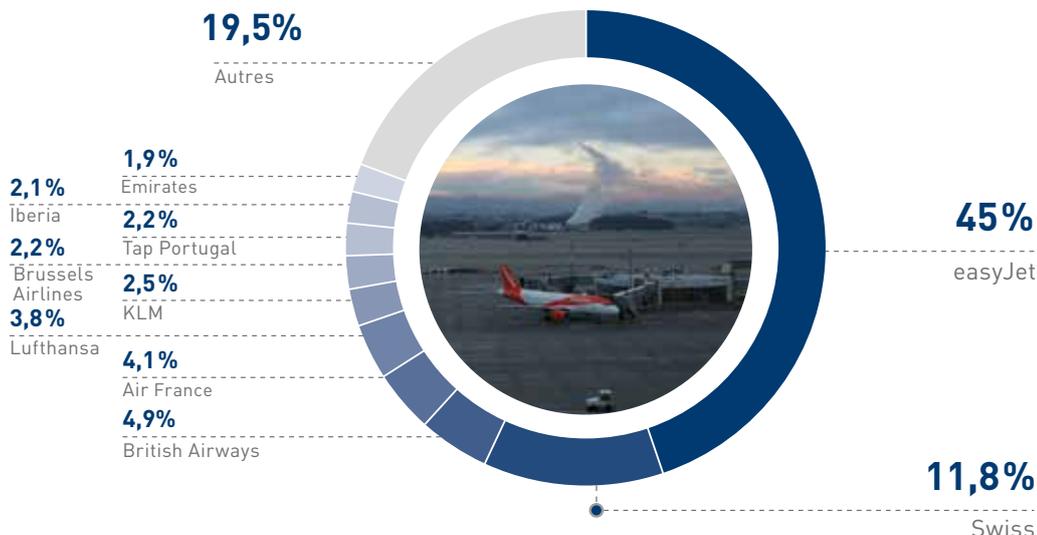
8. TRAFIC DE LIGNE PAR COMPAGNIE

Compagnies	Passagers	Variation
Adria Airways*	2'511	--
Aegean Airlines	115'110	+0,1%
Aer Lingus	101'288	-0,3%
Aeroflot	187'663	+2,6%
Air Algerie	44'066	+1,9%
Air Baltic	27'647	+74,7%
Air Canada	140'555	+8,9%
Air China	50'052	+0,5%
Air France	724'649	-2,5%
Air Malta	8'259	+65,4%
Air Mauritius	8'596	+177,0%
Air Moldova	11'752	+1410,5%
Alitalia	158'809	+8,5%
Austrian	207'733	+9,7%
Azal Azerbaijan Airlines*	878	--
Belavia	13'171	+23,5%
British Airways	863'280	+4,0%
Brussels Airlines	388'754	+5,7%
Cobalt Air*	5'410	--
easyJet	7'869'230	+2,1%
Egyptair	40'977	+11,9%
El Al	51'433	+6,8%
Emirates	338'517	+8,6%
Ethiopian Airlines*	12'740	--
Etihad Airways	106'863	-1,6%
Eurowings	79'309	-34,9%
Finnair	85'045	+27,0%
Flybe	18'928	-5,9%
Germania Flug	14'070	-13,1%
Hop	4'653	+54,0%
Iberia	374'464	+10,6%
Icelandair	29'827	+27,4%
Jet 2	113'207	+8,8%
Klm	436'365	-1,1%
Kuwait Airways	17'006	+5,9%
Lot Polish Airlines	99'054	+16,2%
Lufthansa	660'488	+12,3%
Luxair	55'243	+3,7%
Middle East Airlines	72'385	+13,2%
Norwegian	52'779	+15,7%
Pegasus	70'070	+8,2%
Qatar Airways	106'175	-7,9%
Rossiya	2'849	+3,5%
Royal Air Maroc	78'480	-5,0%
Royal Jordanian	16'611	+26,9%
Sas Scandinavian Airlines	149'206	-10,9%
Saudia	73'455	+18,3%
Swiss	2'062'148	-0,9%
Tap Portugal	387'141	+1,2%
Thomas Cook	10'381	+35,8%
Transavia Airlines	6'203	-1,5%
Tunisair	83'132	+11,7%
Turkish Airlines	277'445	+11,0%
Ukraine International	60'863	-2,7%
United Airlines	193'399	+9,2%
Vueling	228'983	+6,5%
Wizz Air	79'467	+15,0%
Total	17'478'774	

*Nouvelle compagnie aérienne

9. PARTS DE MARCHÉ PAR COMPAGNIE

Trafic de ligne



les premières places, suivies de Porto et Barcelone. Zurich passe devant Lisbonne (respectivement 6^e et 7^e positions). Istanbul et Dubaï intervertissent elles aussi leurs positions (13^e et 14^e places). Copenhague sort quant à elle des 20 premières destinations demandées, pour laisser la place à Bristol (qui perd une place). New York refait son entrée dans le classement à la 19^e place.

Une stabilité des parts de marché par compagnie et alliance

La compagnie easyJet stabilise sa position de leader en termes de part de marché (45%), suivie par SWISS (11,8%). Viennent ensuite British Airways (4,9%), Air France (4,1%), Lufthansa (3,8%) et KLM (2,5%). Brussels Airlines (2,2%) passe devant TAP Portugal (2,2% aussi, mais avec quelque 1500 passagers de diffé-

rence). Iberia (2,1%) et Emirates (1,9%) viennent clore ce top 10 de la répartition des parts de marché. Le réseau Star Alliance reste le plus important en termes de parts de marché (27%, identique à 2017), suivi par Sky Team qui perd 1 point cette année, pour se situer à 10%, et Oneworld (8%).

Le fret confirme son dynamisme

Le fret poursuit sa tendance positive avec une augmentation de 7% en 2018, pour un volume de 95'270 tonnes. L'arrivée d'Ethiopian Airlines début juin contribue à cette augmentation qui devrait se maintenir durant les prochains mois.

Trois facteurs influent sur cette hausse: une zone de chalandise élargie (amenée à se renforcer avec le développement de nouvelles lignes long-courriers), une conjoncture économique

favorable qui tend à se consolider, ainsi que l'expansion du e-commerce qui se répercute sur l'activité des intégrateurs (DHL, TNT-Fedex et UPS).

Genève Aéroport continue d'être attentif aux besoins de son tissu économique, aussi bien à l'exportation qu'à l'importation. Anticiper les demandes nécessite d'adapter l'infrastructure et de proposer des solutions adaptées pour gérer au mieux l'augmentation du volume du fret.

Fin novembre, la mise en place du service du Contrôle des métaux précieux (organisme dépendant des douanes suisses) a permis à Genève Aéroport de devenir le pôle de référence pour ce type de produits. Une compétence supplémentaire dans une région où l'activité horlogère et l'échange de métaux précieux sont forts.

10. TOP 20 DES DESTINATIONS PAR VILLE

Trafic de ligne

Villes	Passagers	Variation	Villes	Passagers	Variation
1. Londres	2'469'786	+1,0%	11. Nice	388'398	+0,4%
2. Paris	1'052'447	-1,6%	12. Rome	341'148	-2,2%
3. Amsterdam	679'826	+0,3%	13. Istanbul	340'986	+10,6%
4. Porto	676'489	+1,3%	14. Dubaï	338'517	+8,6%
5. Barcelone	636'487	+0,7%	15. Munich	295'912	+2,5%
6. Zurich	628'106	+5,1%	16. Vienne	291'549	+6,8%
7. Lisbonne	609'142	-0,7%	17. Manchester	271'382	+0,3%
8. Bruxelles	606'323	+3,0%	18. Moscou	248'495	-1,0%
9. Madrid	568'027	+10,4%	19. New York	224'447	+11,5%
10. Francfort	416'840	+1,4%	20. Bristol	213'841	-4,8%

11. RÉPARTITION PAR ALLIANCE EN 2018

Trafic de ligne

27%

Star Alliance

10%

Sky Team

8%

OneWorld



55%

Hors alliance

Au-delà des compagnies aériennes membres des trois principales alliances, Genève Aéroport accueille plusieurs autres compagnies hors toute alliance, qui représentent au total 55% du trafic.

12%
Autres

1%
Ethiad Airways

1%
Jet 2

2%
Vueling

3%
Emirates



81%

easyJet



08

UNE OFFRE ENRICHIE DES POINTS DE VENTE

L'une des plus grandes modifications de l'offre commerciale s'est faite suite à la mise en place de *T1 Boosted* (cf.pp.30-31) avec une réorganisation des surfaces commerciales en intégrant de nouveaux concepts et de nouveaux produits. L'agrandissement de la boutique Duty Free a permis d'ajouter de nouvelles marques de cosmétiques et de mettre en avant des produits «gastrologie» de la région, insufflant une ambiance made in Switzerland au sein de cet espace.

Des aménagements pour le confort des passagers

Les voyageurs en partance bénéficient d'un espace réaménagé avec des sièges et des prises pour recharger leurs appareils électroniques. Située juste avant les passages de points de sûreté, cette zone de vie est très appréciée des passagers.

Plusieurs boutiques ont été reliftées pour intégrer les derniers concepts des grandes marques, à l'instar de Sprüngli, Hermès, Rolex et des grandes marques horlogères suisses. L'offre des boutiques de Hour Passion et Air Watch Center reflète l'importance de l'industrie

horlogère de la région genevoise, et plus largement de la Suisse.

En décembre, l'ouverture d'un concept store «nous» est venue compléter l'offre en proposant des produits visant une clientèle plus jeune: produits exclusifs en séries limitées dans le domaine du *streetwear*, des équipements technologiques et des goodies.

Située au milieu de la zone commerciale, la place centrale a été rénovée, avec notamment l'ajout d'écrans publicitaires de dernière génération. Depuis décembre, «The Swiss Corner» présente des produits locaux typiques de la Suisse (boutique éphémère ouverte jusqu'en avril prochain).

Une qualité de restauration éprouvée, un aéroport en fête

D'avril à octobre, Genève Aéroport a mené une enquête Mystery shopping afin de mesurer la qualité des points de restauration. Un taux de satisfaction de 90% a été mesuré via le principe des clients mystères. Cet excellent résultat va permettre à Genève Aéroport de délivrer des certificats de qualité de service aux

points de restauration ayant obtenu les meilleures notes.

Pour fêter l'ensemble de ces améliorations réalisées pour les passagers, Genève Aéroport a organisé du 7 au 21 décembre l'opération «Aéroport en fête» avec des animations, des lots et des bons d'achat à gagner pour les participants.





09

AMÉLIORATIONS CONTINUES POUR LA SATISFACTION DES PASSAGERS

L'année 2018 a vu de beaux projets se mettre en place pour les passagers, à l'instar du *T1 Boosted* (cf. pp.30-31) ou de la transformation des zones commerciales (cf. p.27). Le taux de satisfaction des voyageurs est excellent: 90% sur les 2,8 millions de votes enregistrés par les smiley box, complétant les 467'000 mesures relatives au temps d'attente. De nombreuses améliorations ont été amenées pour continuer de fournir aux utilisateurs une qualité de service optimale.

Séparation des guichets

Initié lors de l'aménagement de la zone dédiée au *T1 Boosted*, ce projet a permis de scinder le guichet unique en deux types de guichet: informations et transferts. La création de cinq nouveaux guichets transferts offre aux compagnies aériennes une meilleure gestion des passagers, ces derniers ne devant plus systématiquement sortir de la salle d'attente et repasser les points de sûreté pour prendre un nouveau vol lors d'annulations ou de retards importants.

Rénovation de l'aire de jeu

Entièrement rénovée, l'aire de jeu

située en porte A8 est en libre accès pour les voyageurs entre 3 et 12 ans, qui restent sous la responsabilité de leurs accompagnants. Le succès de cet espace engage Genève Aéroport à réfléchir à l'implantation d'espaces similaires à d'autres emplacements de la plateforme. De 8h à 20h, des animatrices sont présentes au sein d'un espace enfant (en mezzanine) accueillant les familles des jeunes passagers (jusqu'à 5 ans).

Transformation du satellite 30

Sur le même principe que la transformation du satellite 40, le satellite 30 a été modernisé: nouveaux guichets et flux d'embarquement, création de *business corner* et de totems de connexion permettant de recharger le matériel électronique, réalisation d'un espace détente famille/enfants. Ce nouveau concept de zone de vie a ouvert la réflexion sur le changement futur de tous les sièges de l'aéroport (appel d'offre courant 2019).

Modernisation des toilettes

Les toilettes se trouvant en face du Montreux Jazz Café (aux arrivées) ont été entièrement rénovées. Une plus grande capacité globale,

une zone dédiée aux familles, des tablettes pour poser les affaires, une douche pour les voyageurs souhaitant se rafraîchir et une porte automatique pour les personnes à mobilité réduite sont les principales améliorations.

Bornes d'impression Tag & Fly

Depuis juin 2018, les bornes Tag & Fly permettent d'accélérer le processus de dépose bagages en soute, via un étiquetage fait de manière individuelle par le passager. Une solution self-service qui participe à la vision de Genève Aéroport sur les processus facilitant la dépose de bagages avant le contrôle de sûreté.

Suivi de la qualité

L'Airport Service Quality (ASQ) est un sondage qui examine plus de 350 aéroports internationaux selon des critères partagés. Il est mené tout au long de l'année via la distribution de plus de 4000 questionnaires aux passagers. Son objectif est clair: avoir une meilleure connaissance des utilisateurs de la plateforme, relever les points forts et identifier les points d'amélioration, afin de fournir un service toujours plus satisfaisant.



ALEXANDRE FRAUENKNECHT
**CONTRÔLEUR
DES AIRES DE TRAFIC**

“

Devoir réagir vite pour gérer les imprévus et se coordonner avec les parties prenantes provoque une décharge d'adrénaline qui me fait adorer ce métier.

”



TECHNOLOGIE ET SÉCURITÉ AU SERVICE DES VOYAGEURS

Depuis le 1^{er} juillet 2018, deux nouvelles lignes de contrôle de sûreté sont actives au cœur de ce que l'on appelle le *T1 Boosted*. Initié en 2016, ce projet a pour objectif d'améliorer l'efficacité des processus de contrôle (sûreté accrue et fluidité améliorée) en regard de l'augmentation du nombre de passagers.

Genève Aéroport a été l'un des premiers à utiliser des équipements de sûreté possédant une technologie spécifique pour le contrôle des bagages de cabine (EDSC CB C3). Ces équipements ont été certifiés par la CEAC (organisme européen compétent en la matière) en janvier 2018, soit quelques mois seulement avant l'implantation de ces nouvelles lignes

de sûreté au sein de la plateforme aéroportuaire.

Une technologie renforçant le degré de sécurité

Une première nouveauté vient du fait que cette machine effectue une pré-analyse des objets et des matériaux contenus dans les bagages de cabine. Cette pré-analyse permet un marquage visuel des matières pouvant être dangereuses ou prohibées. C'est une aide à la décision complémentaire et proactive pour l'opérateur de sûreté chargé de l'analyse radioscopique.

L'autre innovation est la présence d'un générateur à rayons X rotatif qui scanne les bagages à 360° pour afficher une image en trois dimensions à

l'opérateur. Ce dernier peut alors analyser l'image sous plusieurs angles et retirer virtuellement certains objets, tels que des ordinateurs portables, pour les analyser plus en profondeur.

Les opérateurs chargés du contrôle des bagages effectuent leurs analyses radioscopiques à distance, dans un endroit plus propice à cette activité et qui permet d'envisager, pour le futur, une mutualisation des compétences des opérateurs sur plusieurs machines (analyse renforcée par une équipe de plusieurs agents).

Un passage au contrôle de sûreté plus rapide et plus simple

Ces avantages technologiques participent de la simplification du passage





de sûreté pour les passagers. Ces derniers n'ont plus besoin de sortir les liquides et les appareils électroniques de leurs bagages. Un confort très apprécié, surtout pour les familles, groupes et personnes possédant plusieurs ordinateurs, tablettes et autres appareils électroniques, puisqu'il suffit de déposer simplement son bagage de cabine dans le bac.

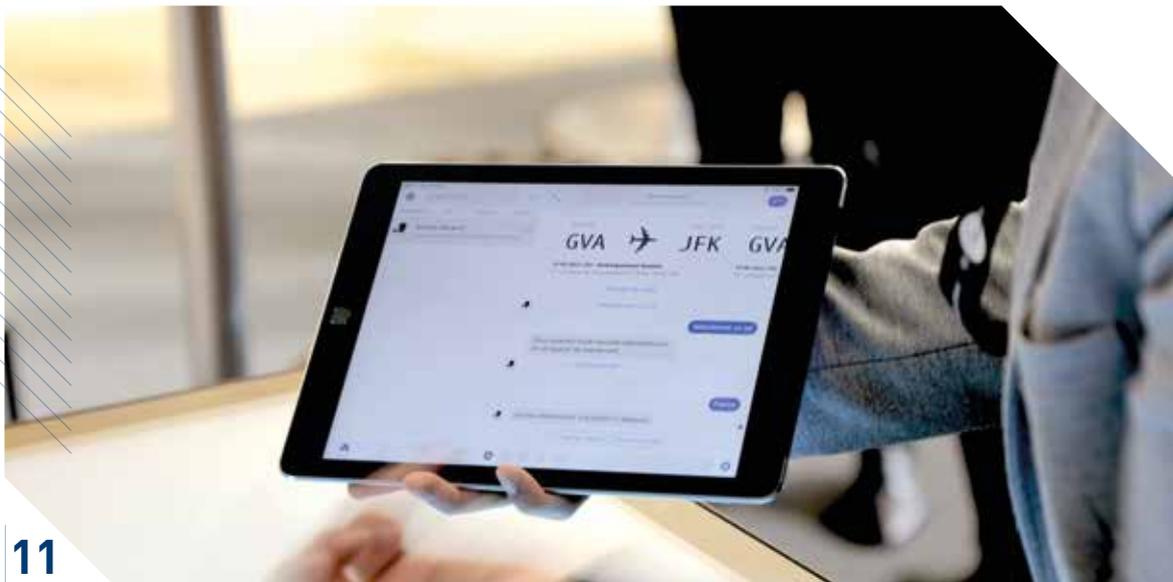
L'ouverture des lignes engendre une meilleure fluidité des passagers au point de contrôle: moins de temps pour passer, donc moins de temps dans la file d'attente (passage environ deux fois plus rapide). Et pour ne rien gâcher, la modernité de ce point de passage est plébiscitée par

les passagers, qui mesurent à quel point la technologie déployée permet d'améliorer leur expérience.

Une offre commerciale repensée pour les passagers

L'installation du *T1 Boosted* s'étant faite à l'emplacement de zones commerciales, il a fallu repenser et répartir différemment l'offre des produits dans les boutiques déjà présentes en *landside*¹. Le Food court a ajouté une offre de produits vegan et bio sous la marque «Greens», et le kiosque a accueilli une sélection de livres pour compenser la fermeture de la librairie Payot. En *airside*², la boutique Duty Free a été entièrement réaménagée et agrandie de 200 m² afin d'offrir une gamme de produits plus large.

¹Avant le contrôle de sûreté / ²Après le contrôle de sûreté



L'AÉROPORT SE DIGITALISE

La transformation digitale est capitale pour la plateforme aéroportuaire. Elle irrigue de nombreux projets à la croisée de l'efficacité opérationnelle et de la notion de services pour les passagers. Elle se déploie en trois types d'activité: l'exploitation de la plateforme aéroportuaire (optimisation des coûts, amélioration des processus, retour sur investissement), l'innovation (transformation digitale sur le court terme, perspectives d'innovation à long terme) et cybersécurité (sécurité des systèmes d'informations). Les projets menés en 2018 visent à créer un écosystème cohérent aussi bien pour les passagers que pour les équipes de la plateforme aéroportuaire.

Un site web conçu comme une plateforme de web services

Le nouveau site internet de l'aéroport sera mis en ligne en février 2019. Il témoigne du travail d'analyse des besoins des usagers, de recherche de solutions technologiques et de coordination des équipes informatiques, marketing et communication de Genève Aéroport. Cette interface se veut être un portail dans le domaine du voyage et une plateforme de référence pour le développement futur de

solutions web à l'intention des utilisateurs: e-services pour les voyageurs, gestion des navettes, taxis et limousines (NaTaLi), inspiration au voyage (l'Évasion), etc.

Nouvel écran aux portes d'embarquement

Installés au cours du deuxième semestre 2018, un écran supplémentaire à chaque porte d'embarquement permet de diffuser aux passagers des informations sur leurs vols. Il renforce les annonces faites par micro lors des différentes étapes d'embarquement, mais aussi en cas de retard d'un vol, d'appel de voyageur, etc. Cette installation ouvre des perspectives d'échange d'informations plus spécifiques pour le futur, en les transmettant par exemple directement sur les téléphones portables des passagers.

Passage fluidifié des contrôles de sûreté

Les nouveaux équipements de sûreté installés dans le *T1 Boosted* (cf. pp.30-31) à l'été 2018 constituent une avancée technologique majeure. Ces appareils de contrôle, qui permettent d'inspecter à distance le contenu des bagages de cabine à 360°, offrent deux principaux avan-

tages: ils facilitent le passage de sûreté pour les voyageurs et diminuent le temps de passage et d'attente pour chaque voyageur.

Révolution technologique pour le tri-bagages

Une nouvelle interface homme-machine est désormais en production pour piloter l'ensemble des flux de bagages. Cette solution facilitera également le projet du nouveau centre de tri-bagages (BLC), qui doit être opérationnel au plus tard en 2022 afin de gérer les quelque 5 millions de bagages* qui transitent chaque année dans les sous-sols de la plateforme aéroportuaire (cf. p.35).

Lancement du projet de refonte de l'Airport Operation System (AOS)

L'AOS est la nouvelle version de la solution pour la gestion centralisée de l'aviation commerciale et générale qui assure les opérations quotidiennes de la plateforme de Genève Aéroport. Ce système gère les plans de vols, les différents écrans d'affichage ainsi que les ressources de la plateforme aéroportuaire, qu'il s'agisse de l'attribution des check-ins, de la planification des parkings avions, des portes d'embarquement, etc.

*chiffre actuel

Le projet «*new Core AOS» a été lancé en 2018 et s'étendra jusqu'en 2020, année prévue de mise en production.

Sensibiliser à la cybersécurité

La sécurité des données et des accès aux systèmes d'information est essentielle dans le domaine aéronautique. Genève Aéroport a participé à l'exercice européen de résilience aux cyber-attaques «Preparing aviation to respond to cyber crises». La Direction technologique travaille sur des aspects de cybersécurité et organise régulièrement des campagnes

de sensibilisation à la sécurité des systèmes d'information pour les collaborateurs de Genève Aéroport.

Un intérêt marqué de la part des voyageurs pour l'évasion

Le 28 janvier 2018 s'est tenue la 20^e édition du salon Envol, attirant quelque 20'000 personnes (+10% par rapport à 2017). Cette nouvelle mouture a suscité un vif intérêt des visiteurs qui ont pu découvrir l'ensemble du réseau aérien, en particulier les nouveautés de la desserte estivale comme Addis Abeba. L'occasion pour Genève Aéroport

de présenter ses e-services (Priority Lane, parkings, lounge).

Le Digital Day, 2^e édition

La journée nationale consacrée au digital et organisée par digitalswitzerland s'est déroulée le 25 octobre 2018 dans toute la Suisse. Genève Aéroport était à cette occasion à la gare de Cornavin pour échanger avec le public sur la valeur amenée par le digital à l'aéroport. La thématique de cette année, intitulée «Du désir d'évasion à l'envol...», a permis de mettre en perspective trois sujets: l'évasion, l'accessibilité et le chatbot.

L'évasion



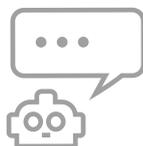
Derrière cette notion, une idée forte: proposer aux usagers des informations ciblées en regard de leurs envies de voyage. L'objectif est d'aider le futur voyageur à opérer les bons choix en fonction de critères subjectifs (type d'activité, climat, durée du vol...). Disponible sur le site web, cette interface de configuration de voyage guide le passager pour lui permettre de sélectionner la destination de ses prochaines vacances en bénéficiant des vols directs au départ de l'aéroport de Genève.

L'accessibilité



Genève Aéroport collabore avec la start-up suisse routeRANK afin de proposer aux passagers la meilleure solution de transport pour se rendre à l'aéroport, en fonction de critères tels que la géolocalisation, le coût du transport, l'empreinte écologique, etc. Une proposition qui prend en compte l'ensemble des données, puisqu'un transport en voiture indiquera par exemple le coût du parking et permettra de réserver une place.

Le chatbot



Entré en production en 2018, le chatbot de Genève Aéroport utilise Messenger – la messagerie instantanée de Facebook – pour diffuser de l'information. Si les données communiquées aujourd'hui se concentrent sur les informations relatives aux vols (heures, embarquements, livraisons des bagages), elles pourraient à l'avenir être beaucoup plus larges, notamment en liant différents chatbots entre eux en fonction du parcours du voyageur.

FAVORISER L'OPEN INNOVATION

Deux collaborations avec des HES ont eu lieu sous forme de modules EMBA durant l'année 2018. La première s'est déroulée pendant deux week-ends d'avril avec des collaborateurs de Genève Aéroport et des étudiants de la HES-SO Genève, au sein même de la plateforme. Ce module d'immersion managériale visait à penser le futur du commerce dans un milieu aéroportuaire. L'approche s'articulait autour de la notion de *design thinking*, avec des interviews de passagers autour de prototypes visant à développer des solutions innovantes à l'intention des passagers.

La deuxième collaboration a eu lieu en juin avec la HES-SO Valais-Wallis – à nouveau au sein de l'aéroport – via un module prenant comme thème le *Game design* dans le tourisme. L'idée était cette fois-ci d'envisager comment un *serious game* peut amener de la valeur aux passagers. Un bel échange entre des talents internes et externes autour de l'innovation.

A noter aussi l'implication de Genève Aéroport dans la *hackathon* organisé par IATA en septembre à Genève, ainsi que lors de la semaine *open Geneva* – octobre 2018 – durant laquelle l'aéroport a fait intervenir des experts en innovation lors de conférences sur la créativité (l'une des 8 valeurs de l'entreprise).

* Nouvelle version du système de gestion des opérations aéroportuaires liées au flux avion et à la communication de celui-ci aux passagers.



UN CHANGEMENT D'IDENTIFICATION DES PISTES SAVAMMENT ORCHESTRÉ

Comme sur toutes les plateformes aéroportuaires, la piste de l'aéroport de Genève est définie par son orientation magnétique. Son changement de dénomination (de 05-23 à 04-22) dans la nuit du 12 au 13 septembre 2018 répond à une modification de la déclinaison du nord magnétique, il s'inscrit également dans la réglementation *European Aviation Safety Agency* (EASA). Genève Aéroport détient ce certificat depuis 2016.

Une mobilisation exceptionnelle des acteurs de la plateforme

Pour réaliser ce changement, Skyguide et Genève Aéroport ont travaillé en étroite collaboration depuis mars 2017, afin de définir et d'harmoniser l'ensemble des actions à

mener et des informations à diffuser. Une forte sensibilisation de tous les acteurs impliqués, ainsi qu'une mise à jour des systèmes techniques et informatiques, ont été nécessaires pour réussir ce projet.

Sur l'aire de mouvement, il a fallu changer l'ensemble du marquage au sol pendant la nuit, ainsi que les panneaux verticaux qui jouxtent la piste. Un gros travail de la part des équipes d'électriciens et de peintres pour mettre en place une identification cohérente dès l'ouverture de la piste au matin du 13 septembre. Les travaux se sont prolongés les deux nuits suivantes. Effet collatéral : l'installation de panneaux à LED renforce la visibilité de la signalétique, ce qui

accroît la lisibilité et donc la sécurité. Les équipes informatiques ont également effectué un travail de mise à jour des supports techniques, en étroite coordination avec Skyguide.

Pour avertir les pilotes, *Notice to Airmen* (NOTAM) a été publié en ligne une heure avant l'ouverture de la piste. Des informations ont aussi été diffusées pendant la nuit à l'ensemble des opérateurs de la plateforme, afin de s'assurer que les informations transmises étaient les bonnes. Toute la documentation de Genève Aéroport a été adaptée en fonction de ce changement inédit. Un travail de coordination orchestré avec succès grâce à la collaboration de tous.





13

DE FORTS INVESTISSEMENTS POUR MODERNISER L'AÉROPORT

Au sein de la plateforme aéroportuaire, ce ne sont pas moins de 260 projets qui ont été menés durant l'année 2018, représentant un investissement de l'ordre de 151,3 millions de francs. Six projets mobilisent à eux seuls 70% de cette somme, soit environ 100 millions de francs. La majorité des projets concerne les bâtiments (60%) et vise à améliorer en continu la qualité d'accueil des passagers.

Bassin du Vengeron

Achevé en décembre, le bassin du Vengeron (25,6 millions de francs) avec ses 9500m³ permet de retenir les eaux de ruissellement et d'analyser l'ensemble des eaux récupérées sur le périmètre Est (tarmac et voies de circulation) de l'aéroport. Durant l'hiver, les eaux contenant des produits de dégivrage seront dirigées vers la station d'épuration pour être traitées, tandis que les eaux « propres » seront reversées dans le ruisseau du Vengeron.

Aile Est (Bât. 2)

La première phase (Bât. 1) de construction de la future Aile Est a laissé place aux travaux de superstructure (Bât. 2) dont la forme se des-

sine jour après jour. La charpente de quelque 520 mètres de long sur 20 mètres de large est dorénavant visible. Ce projet d'envergure permettra dès 2020 d'accueillir dans le standard d'un aéroport moderne les passagers des avions gros porteurs.

Baggage Logistics Center

Le Baggage Logistics Center (BLC), futur remplaçant du tri-bagages actuel, devra être opérationnel en 2022 (pour raisons normatives). Ce projet s'est concrétisé cette année par la dépose du dossier d'approbation des plans ainsi que par les adjudications des travaux et du système de tri. L'entreprise totale Vinci s'occupera de réaliser les travaux (89 millions de francs), le système de tri-bagages étant quant à lui confié à l'entreprise Leonardo (68 millions d'euros).

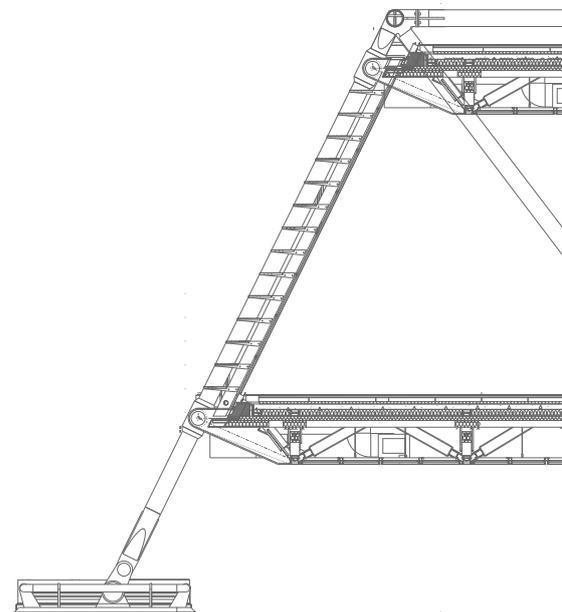
GeniLac (en cours d'étude)

Porté par les Services industriels de Genève (SIG) en partenariat avec Genève Aéroport et soutenu par le Canton, le projet GeniLac permettra à l'aéroport, par le biais de la construction de nouvelles centrales thermiques, de chauffer et de refroidir

les bâtiments grâce à une technologie combinant l'eau du lac et des pompes à chaleur, et de sortir ainsi des énergies fossiles à l'horizon 2025.

T1 Boosted

Véritable succès, le *T1 Boosted* (cf. pp. 30-31) est un premier pas vers le déploiement de machines de sûreté 3D supplémentaires ces prochaines années.



14



UN PROCESSUS OPTIMISÉ DES INTERVENTIONS EN CAS DE NEIGE

La rudesse de la saison hivernale 2017-2018 a provoqué d'abondantes chutes de neige sur la plateforme, sollicitant comme rarement les services dédiés au déroulement des opérations neige. Les impacts opérationnels ont permis d'envisager de nouvelles méthodes de travail pour améliorer les processus et optimiser l'utilisation des ressources humaines et matérielles à disposition. Ces enseignements ont déjà

eu un effet positif lors d'interventions réalisées au début de l'hiver 2018-2019 avec l'apparition des premières neiges.

Les relais entre les équipes de jour et de nuit gagnent en efficacité et en fluidité. Une sectorisation de l'aéroport (piste et positions avions sur le tarmac) donne une meilleure visibilité sur les interventions à mener en priorité, afin de

faciliter le déplacement des avions sur la plateforme. Comme chaque année désormais, ces nouvelles procédures ont fait l'objet de répétitions grandeur nature sur une dizaine de nuits (entre octobre et novembre 2018), ainsi qu'une mise en situation réelle en pleine journée (mi-novembre) mobilisant une armada de 13 engins de déneigement sillonnant les 3,9 km de piste pendant 20 minutes.

L'ACCUEIL DES ASPIRANTS SAPEURS-POMPIERS

Le 22 juin 2018 a eu lieu la cérémonie de remise des brevets fédéraux de Sapeurs-pompiers professionnels de Suisse romande. Ceux-ci sont délivrés au terme de la formation conduite par l'Académie latine des sapeurs-pompiers (ALSP). Cet événement, organisé par le SSLIA de Genève Aéroport, s'est déroulé sur la plateforme aéroportuaire, dans la caserne du SSLIA (une partie de la caserne ayant été externalisée pour recevoir

les convives). Plus de 300 personnes étaient présentes, dont 27 aspirants et 25 VIP.

La collaboration entre les services de Genève Aéroport, les partenaires et des entreprises externes a été essentielle au bon déroulement de la manifestation. Il s'agissait notamment de garantir une accessibilité des véhicules utilisés en tout temps. Une procédure d'engagement du SSLIA a été mise en place en cas d'alarme pendant l'événement. Un bilan positif pour l'ensemble des participants.



15

UNE COORDINATION TRANSVERSALE DES OPÉRATIONS

En 2018, un nouveau département transversal est venu consolider la réorganisation des opérations effectuées en 2017 : conduite des opérations et développement. Il vient remplacer le service coordination opération lié à l'APOC (Airport Operations Center), centre des opérations de l'aéroport créé en 2017, qui vise à coordonner l'ensemble des actions menées par les intervenants internes et externes, à l'instar des agents d'assistance, des compagnies

aériennes, de Skyguide, des autorités, etc.

Deux grandes missions incombent à ce nouveau département : gérer le quotidien de la plateforme au niveau opérationnel et planifier les opérations aussi bien sur le court/moyen terme (planification saisonnière) qu'à plus long terme (cinq à dix ans). L'objectif est de mieux gérer les flux passagers, bagages et avions sur la plateforme aéroportuaire en optimisant la capa-

acité de l'aéroport. Un enjeu crucial compte tenu des évolutions envisagées ces prochaines années.

Un service formation intègre ce dispositif afin d'améliorer les processus administratifs internes ainsi que les outils de gestion. Le dispositif du plan d'urgence de l'aéroport est quant à lui en cours d'amélioration. Il se fonde sur un ensemble d'analyses effectuées lors d'exercices réalisés en 2017 et en 2018.





ADOPTION DE LA FICHE PSIA PAR LE CONSEIL FÉDÉRAL

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il s'inscrit dans le cadre de la politique aéronautique suisse. Chaque aéroport possède une fiche PSIA, qui fixe notamment le cadre en matière de construction et d'exploitation, et ce de manière contraignante pour les autorités.

La fiche PSIA de Genève Aéroport est un document d'une cinquantaine de pages adopté par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018. Il définit le cadre de l'exploitation et du développement des infrastructures à l'horizon 2030 et garantit la cohérence avec le plan directeur cantonal genevois (PDCn). L'objectif est de permettre à l'aéroport d'assurer en toute sécurité sa mission au service des intérêts nationaux.

Un processus de coordination de la politique territoriale

La fiche PSIA coordonne les politiques publiques fédérales et cantonales, relatives au transport aérien, à la protection de l'environnement, à l'aménagement du territoire, de la santé, du logement, etc. L'ensemble

de ces politiques est examiné en regard de leur impact territorial. La fiche PSIA émane d'une coordination initiée en 2013 entre la Confédération, le Canton de Genève et Genève Aéroport (exploitant).

A l'issue de ce travail tripartite (avec sur certains points des interventions du Canton de Vaud, de Skyguide et des autorités françaises), une version de la fiche PSIA a été mise en consultation publique (population et autorités) de fin 2017 jusqu'au début de l'année 2018. La phase de consultation a permis de recueillir un grand nombre d'observations dûment analysées par la Confédération. Le résultat de cette consultation a été publié dans un rapport explicatif accompagnant la fiche PSIA.

Dans l'intervalle, Genève Aéroport a collaboré avec le Canton et contribué aux démarches de communication, notamment vis-à-vis des communes. Genève Aéroport a organisé pour sa part quelque cinquante séances d'information auprès des collectivités publiques, des associations et des entreprises de la région franco-valdo-genevoise. Des renseignements ont également été trans-

mis au Comité de coordination sur l'environnement ainsi qu'à la commission consultative des nuisances dues au trafic aérien (commissions visant à favoriser le dialogue entre Genève Aéroport et ses parties prenantes).

Un challenge de taille assumé par Genève Aéroport

Concrètement, la fiche PSIA est un document stratégique qui traite de l'ensemble des thématiques ayant un aspect territorial et environnemental, en particulier dans les domaines de l'exposition au bruit, de la protection de l'air, de l'accessibilité terrestre, de la protection des eaux et de la protection de la nature et du paysage.

La fiche est un compromis qui règle au plus juste l'équilibre entre les impératifs de la Confédération, du Canton de Genève et de Genève Aéroport. Elle permet d'identifier les zones exposées durablement au bruit du trafic aérien dans lesquelles il ne convient pas de planifier de nouveaux bâtiments d'habitation. Les courbes de bruit inscrites dans la fiche limitent l'étendue de ces zones en préservant en particulier dans certains secteurs identifiés

dans le plan directeur cantonal un potentiel constructible de quelque 1200 logements, conformément à la volonté exprimée par le Canton.

Les courbes de bruit inscrites dans la fiche PSIA sont l'un des principaux aspects du compromis sur lequel la Confédération et le Canton se sont accordés. Pour Genève Aéroport (exploitant), la poursuite de l'exploitation en respectant le cadre ainsi fixé représente un enjeu majeur pour sa pérennité, auquel les équipes s'attellent déjà afin de trouver des solutions. Les courbes prévoient dans un premier temps une stabilisation du bruit, puis dans un second temps une diminution d'ici à 2030 pour plafonner les niveaux de bruit. Un abaissement que devra respecter Genève Aéroport qui ne maîtrise pas directement le bruit émis par les aéronefs opérant sur la plateforme, mais qui devra le contenir en mettant en place des mesures concrètes.

Pour assurer un développement du trafic aérien à bruit constant, Genève

Aéroport a augmenté la redevance bruit afin d'inciter les compagnies aériennes à venir à Genève avec des avions plus silencieux. Une politique volontariste de mesures pour limiter l'exposition aux nuisances sonores, en particulier la nuit, est aussi en cours. En 2018, un groupe de travail a été constitué afin d'améliorer le processus de gestion du trafic avec pour objectif de limiter les vols en retard sur l'horaire en fin de soirée. L'insonorisation des bâtiments, débutée il y a plusieurs années, complète ce dispositif (cf. encadré).

Un cadre de référence pour l'exploitation future de la plateforme

La fiche PSIA n'est pas un programme de travaux ni une directive opérationnelle. Par son caractère contraignant, elle représente un cadre qui permet de régler les rapports entre la Confédération, le Canton de Genève et Genève Aéroport. La convention d'objectifs entre le Canton et Genève Aéroport (2016), qui fixe les jalons essentiels de l'exploitation et du développe-

ment de la plateforme, sera prochainement adaptée pour s'inscrire dans la continuité de la fiche PSIA. Les discussions sur cette adaptation ont démarré en 2018.

En parallèle à cette fiche, Genève Aéroport est attentif aux débats politiques concernant l'aéroport (notamment l'initiative populaire cantonale intitulée « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève ») afin d'éviter de se retrouver dans une situation de conflit de compétences entre les prérogatives de chaque partie prenante. A ce titre, Genève Aéroport joue un rôle d'information et de soutien au Canton, qui gère les aspects politiques de cette initiative.

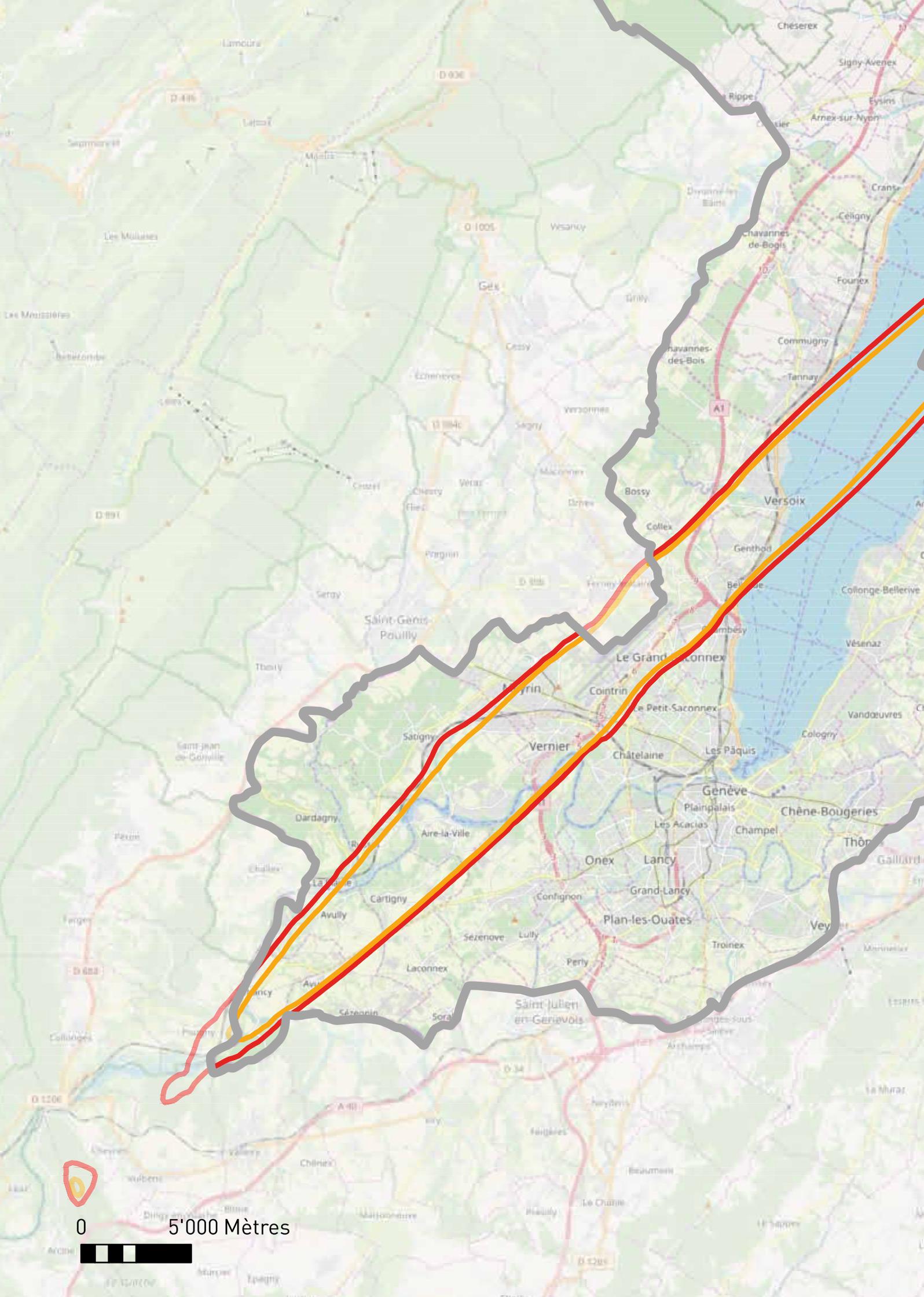
L'exploitation future de la plateforme se fera donc dans le cadre strict de la fiche PSIA, de la convention d'objectifs prochainement mise à jour, ainsi que de la croissance effective du nombre de passagers et de mouvements (augmentation de +1,9% du trafic passagers et diminution de -1,9% des mouvements en 2018).

LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES

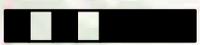
Une augmentation de la redevance bruit est intervenue au 1^{er} janvier 2018. Elle vise à inciter les compagnies aériennes à faire atterrir à Genève des avions moins bruyants et moins polluants, ainsi qu'à financer la poursuite du programme d'insonorisation. Cette redevance a rapporté près de 7,2 millions de francs cette année (contre 3,7 millions en 2017), soit une

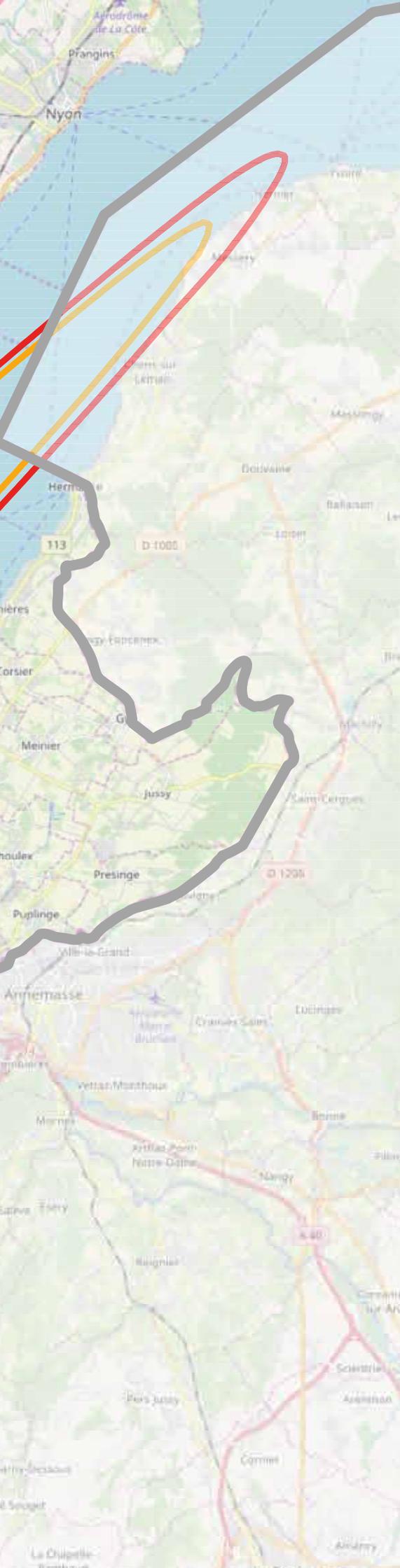
augmentation de 100%. La redevance bruit alimente le programme d'insonorisation des bâtiments que Genève Aéroport mène depuis de nombreuses années. Un nouveau concept de ce programme a été validé par l'OFAC en 2017. Il prévoit l'isolation acoustique de 3200 logements sur les dix prochaines années, pour un montant de 87 millions de francs. Entre 2004 et 2018, 3881 logements ont été insonorisés, pour un montant de 55 millions de francs.





0 5'000 Mètres

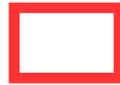




COURBE DE BRUIT CONTENU DU PLAN SECTORIEL (PSIA)

TERRITOIRE EXPOSÉ AU BRUIT (VP DS II)

Valeur de planification degré de sensibilité II, enveloppante



COURBE DE BRUIT PSIA À MOYEN TERME



COURBE DE BRUIT PSIA À LONG TERME «2030»

LES COURBES DE BRUIT

Elles sont issues d'un calcul prenant en compte le nombre de mouvements annuels, la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les trajectoires de vol. Elles représentent le territoire exposé aux émissions sonores du trafic aérien. En collaboration avec ses partenaires, Genève Aéroport prend des mesures afin de contenir le bruit dans la courbe de bruit à moyen terme, puis de réduire l'exposition au bruit à plus long terme.

PROCESSUS DE COORDINATION PSIA
(Confédération, cantons de Genève et de Vaud, exploitant de l'aéroport, Skyguide)

PROCESSUS DE COORDINATION
du 12.07.2016

ÉTABLISSEMENT DE LA FICHE DU PSIA

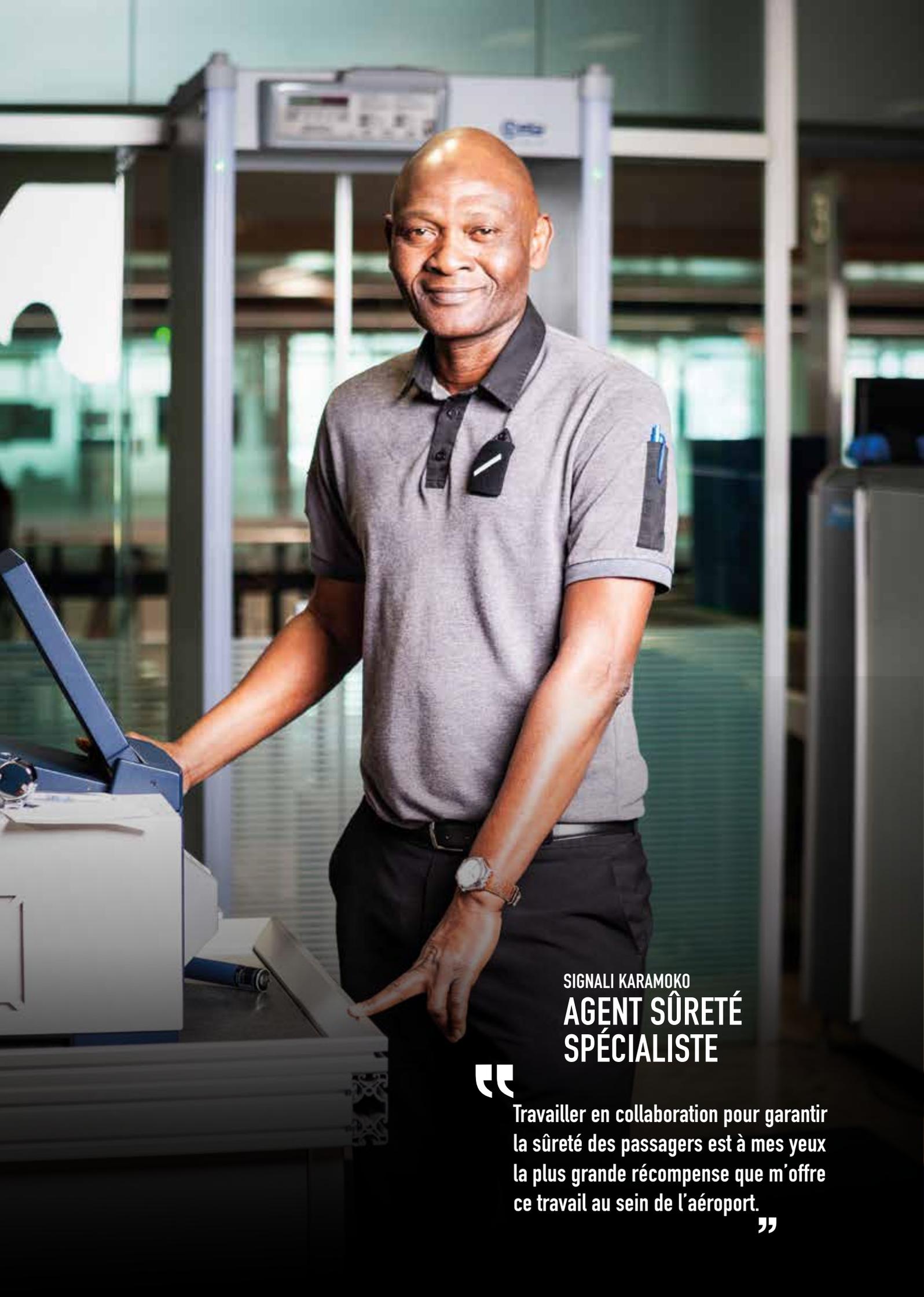
Projet de fiche de l'installation

1^{re} consultation des offices fédéraux (COT)

Consultation des autorités suisses et françaises, information/participation de la population suisse et française
22.11.2017 - 08.01.2018

2^e consultation des offices fédéraux

FICHE DU PSIA RELATIVE À L'AÉROPORT DE GENÈVE
Adoption par le Conseil fédéral
14.11.2018



SIGNALI KARAMOKO
**AGENT SÛRETÉ
SPÉCIALISTE**

“

Travailler en collaboration pour garantir la sûreté des passagers est à mes yeux la plus grande récompense que m'offre ce travail au sein de l'aéroport.

”



DES ACTIONS CONCRÈTES POUR PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

De nouvelles actions sont venues renforcer les démarches entreprises depuis plusieurs années pour limiter l'impact des activités de la plateforme aéroportuaire sur l'environnement. La mise en exploitation du bassin de rétention du Vengeron pour collecter, analyser et traiter les eaux de ruissellement du tarmac est un exemple probant (cf. p. 35).

Optimiser la gestion du trafic pour limiter le bruit

Courant 2018, des réflexions approfondies et des échanges soutenus ont eu lieu aussi bien avec la Confédération et le Canton qu'avec les partenaires et les usagers de l'aéroport sur les moyens à mettre en œuvre en termes de maîtrise du bruit. L'adoption de la fiche PSIA par la Confédération en novembre 2018 (cf. pp. 38-41) intensifie la recherche de solutions pour contenir le bruit, comme par exemple une limitation des vols décollant avec du retard en fin de soirée ou une incitation à l'usage d'avions aux meilleures performances acoustiques.

Poursuivre le développement de l'énergie photovoltaïque

Deux nouvelles toitures solaires ont

été installées courant 2018, dont l'une en collaboration avec les SIG (suite au partenariat signé en 2017). Ces deux installations offrent 2000 m² de surface solaire supplémentaire et fournissent l'équivalent de la consommation annuelle d'environ 120 ménages genevois (365 MWh) portant la production du site aéroportuaire à 1,6 GWh/an.

Rejoindre l'aéroport tôt le matin en bus gratuit : Aérobus

Depuis 10 ans, Genève Aéroport offre aux passagers arrivant à Genève un titre de transport gratuit en direction de la ville. De 2008 à 2018, ce sont plus de 7,7 millions de tickets qui ont été distribués, dont environ 1 million cette année.

Depuis le 9 décembre 2018, un nouveau service complète cette offre historique : les Aérobus. Les TPG transportent gratuitement les voyageurs qui se rendent à l'aéroport entre 3h et 6h du matin pour prendre leur avion. Six lignes sont concernées : A1, A2, A3, A4, A5 et A6. Les trajets sont entièrement financés par Genève Aéroport qui se mobilise pour réduire l'impact environne-

mental et encourage ses passagers à utiliser des moyens de transport plus propres pour rejoindre le site aéroportuaire.

Exploiter des infrastructures neutres en carbone

Genève Aéroport est certifié ACA 3 depuis 2011, et ACA 3+ depuis 2017 (Airport Carbon Accreditation). Renouvelée en 2018, la certification ACA 3+ atteste de la neutralité carbone des infrastructures aéroportuaires. L'achat de crédits carbone compense les émissions résiduelles et permet de soutenir deux projets environnementaux au Kenya et en Turquie.

Veiller au maintien de la biodiversité

Cinq abris ont été installés pour les hermines présentes sur le site aéroportuaire. Ces installations ont pour but de leur offrir un habitat adéquat dans une zone non contraignante pour le bon déroulement des opérations. Pour les chauves-souris, six nichoirs ont été disposés sur les tours d'observation, en collaboration avec l'armée.



18

DONNER VIE AUX VALEURS

En 2017, les huit valeurs de l'entreprise ont été définies par les collaboratrices et collaborateurs: diversité, proximité, créativité, bien-être, fiabilité, qualité, transparence et écologie. Cette année, la Direction générale a souhaité fédérer l'ensemble du personnel autour de ces valeurs, au travers de ce qui est devenu l'objectif annuel de l'entreprise.

Tel a donc été l'enjeu que s'est fixé le comité de pilotage consti-

tué de quatre directeurs de Genève Aéroport, afin que chaque valeur soit portée par un ambassadeur volontaire. Huit équipes se sont ainsi constituées autour de l'ambassadeur d'une valeur choisie. Le Service communication et le marketing ont largement contribué à la mise en avant des actions et événements proposés tout au long de l'année.

Le bilan s'est avéré très positif, aussi bien du point de vue du nombre de

participants que des retours récoltés auprès des collaboratrices et collaborateurs via des sondages envoyés à l'issue de chaque action mise en place. Il s'agit maintenant d'incarner ces valeurs au quotidien, dans la durée.

Feuille de route 2018-2025

Initiée en janvier 2018 sous l'impulsion de la nouvelle Directrice ressources humaines arrivée en décembre 2017, la feuille de route 2018-2025 a pour

LA CELLULE : UN ESCAPE GAME SUR L'INNOVATION

Genève Aéroport a créé un *escape game* autour de l'innovation et de la notion de créativité, l'une des huit valeurs de l'entreprise. L'idée est de sensibiliser les collaboratrices et collaborateurs à l'innovation en entreprise et de stimuler leur créativité dans ce domaine sous forme ludique. Développé

en partenariat avec la société Gus&Co, ce *serious game* est dénommé La Cellule. Plus de 80 personnes se sont prêtées au jeu en 2018. Le succès de cette opération a transcendé les frontières de Genève Aéroport, puisque des employés de la RTS, des SIG, des HUG... ont aussi pu participer à des sessions de jeu. L'expérience sera reconduite en 2019 pour les employés n'ayant pas pu participer.

ambition de soutenir Genève Aéroport dans l'atteinte de son objectif stratégique: la gestion de l'humain et le développement des compétences.

Cette feuille de route repose sur quatre axes principaux: la révision du statut du personnel, la gestion des compétences (*talent management*), la politique de rémunération et la digitalisation.

Pour ce faire, une vingtaine de sous-objectifs ont été définis selon un processus clair: réaliser un état des

lieux de l'existant (audit et analyse), puis conduire une réflexion sur la manière dont Genève Aéroport souhaite se positionner en tant qu'employeur. Il s'agira ensuite de comparer les pratiques de l'entreprise avec d'autres entreprises au travers d'un *benchmark*, avant de réaliser la mise en œuvre des mesures identifiées.

Chacune de ces étapes sera menée en impliquant les parties prenantes, en particulier la Commission consultative du personnel, véritable partenaire sur lequel la Direction res-

sources humaines souhaite s'appuyer en tant qu'employeur responsable pour assurer un cadre et un environnement de travail futur qui soit cohérent, transparent, équitable, moderne, agile et stimulant. C'est dans cet environnement, au travers d'une approche qui se veut bienveillante, que Genève Aéroport compte accompagner les collaborateurs, permettre aux cadres de réaliser leur potentiel de leader, encourager le développement des compétences et reconnaître les performances de chacun.







VISITE PAPALE À GENÈVE AÉROPORT

La venue de Sa Sainteté le pape François 1^{er} à Genève Aéroport, le 21 juin 2018, a été un événement hors norme. Invité par le Conseil œcuménique des Eglises, cette visite non officielle a suscité l'implication aussi bien des autorités fédérales que cantonales en particulier dans les thématiques de la sûreté (Police cantonale) et du service sanitaire (Brigade sanitaire cantonale). Les unités opérationnelles de Genève Aéroport ont été également fortement sollicitées à travers le Service du protocole, le département de la Sûreté et le SSLIA.

Une haie d'honneur constituée des Grosses Puissances du SSLIA, d'une trentaine de sapeurs-pompiers du SSLIA, ainsi que de quelques membres de la Direction générale, a jalonné le parcours du pape de la

descente de l'avion jusqu'au nouveau pavillon diplomatique où l'attendait le président de la Confédération, Monsieur Alain Berset. Fait exceptionnel: une ambulance du SSLIA de Genève Aéroport a été intégrée au cortège des véhicules rapprochés du Souverain pontife. Elle a suivi l'ensemble des déplacements du pape jusqu'à son départ de Genève. La coordination entre les différents intervenants a été la clé de voûte du succès de l'opération.

Le protocole au service de la Genève internationale

La Genève internationale est l'un des grands utilisateurs de l'aéroport. La forte présence d'organisations internationales (34), d'organisations non gouvernementales (380) et d'états représentés par des missions permanentes (177) font de Genève une

plateforme diplomatique et humanitaire incontournable.

Chaque année, ce sont plus de 4'600 hauts dignitaires qui sont accueillis en Suisse par le Service du protocole de l'aéroport de Genève. Chefs d'états, Premiers ministres, Ministres des affaires étrangères, Ministres et familles royales (Europe et pays du Golfe) contribuent à faire rayonner Genève et la Suisse par-delà ses frontières.

L'accueil privilégié de certains invités importants pour la Suisse ou pour Genève complète la mission du Service du protocole qu'offre Genève Aéroport. Cette qualité d'accueil et de service made in Switzerland est très appréciée par la Genève internationale et participe incontestablement de la notoriété de la Suisse.

Genève Aéroport au service de la Genève internationale:



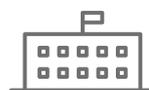
34

organisations
internationales



380

organisations
non gouvernementales



177

missions
permanentes



4'630

Accueils protocolaires
à Genève Aéroport



20

L'OUVERTURE DU DIALOGUE COMME LIGNE DIRECTRICE

L'année 2018 a été particulièrement riche en séances d'information et échanges avec les différents partenaires de Genève Aéroport: associations, communes, collectivités, entreprises... Une cinquantaine de présentations ont été réalisées afin de les sensibiliser aux enjeux majeurs qui touchent la plateforme dans le cadre de l'entrée en vigueur de la fiche PSIA (cf. pp. 38-41).

Une attention particulière a été portée aux engagements et actions menées en faveur de l'environnement et, plus globalement, du développement durable. Cet aspect a été mis en avant lors de la participation de Genève Aéroport à la semaine européenne de développement durable (du 4 au 8 juin) ainsi que par la publication du rapport de Développement durable 2018.

Accueillir les habitants de la région
Mieux faire connaître le fonctionnement et les spécificités de la plateforme aéroportuaire aux passagers

et aux habitants de la région est une ambition forte de Genève Aéroport. En 2018, quelque 50 visites guidées ont été organisées, attirant environ 1500 curieux venus faire le tour du tarmac en bus et en apprendre davantage sur l'aéroport.

Organisée en partenariat avec le Canton de Genève, la 25^e édition suisse des journées européennes du patrimoine a été un véritable succès. Les quelque 35 visites organisées le week-end du 1^{er} et 2 septembre 2018 ont affiché complet. Plus de 500 personnes ont été accueillies et ont notamment pu visiter le chantier de l'Aile Est, le tri-bagages ou encore le terminal.

Informier le plus largement possible
En 2018, la communauté suivant l'aéroport sur les médias sociaux a dépassé les 100'000 personnes, marquant une progression de plus de 20% par rapport à 2017. Genève Aéroport est présent sur Facebook, Twitter, LinkedIn, Youtube et Instagram. Le

taux d'engagement est bon et la communauté active.

La page Facebook est l'un des canaux de communication les plus plébiscités. Elle permet de fédérer la communauté des amoureux de l'aéroport et de l'aéronautique à travers différentes thématiques telles que les coulisses de la plateforme, à l'instar de la vidéo très appréciée «Si j'étais un bagage...» qui suit le parcours, à 360°, d'un bagage de la dépose sur le tapis d'enregistrement à son arrivée près de la soute d'un avion.

Côté presse, un important travail d'information a été réalisé, que ce soit par l'intermédiaire de conférences de presse ou via les sollicitations de journalistes tout au long de l'année. La communication se poursuivra en 2019 et sera un élément fort pour entretenir la relation avec les habitants de la région, en particulier pour célébrer le centenaire de l'aéroport avec les citoyennes et citoyens du canton.



S'ENGAGER DANS LA COMMUNAUTÉ AÉROPORTUAIRE INTERNATIONALE

L'aéroport de Genève est un aéroport de taille moyenne dans le paysage aéroportuaire international. Ses contraintes en termes d'infrastructure – vis-à-vis de son foncier limité et de son unique piste – l'obligent à trouver des solutions innovantes pour honorer la demande et assurer une qualité de service optimale pour ses utilisateurs.

Son rôle de pionnier dans certains domaines (à l'instar de la mise en exploitation de nouvelles machines de sûreté cette année, pp. 30-31) fait de lui un acteur incontournable lors des échanges avec les aéroports de taille similaire ayant des problématiques communes, tels Athènes, Bologne ou Hambourg. Les discussions se déroulent notamment au sein de l'*Airport Council International Europe* (ACI EUROPE), dans lequel Genève Aéroport continue d'être très actif.

Soumis aux réglementations européennes en matière de transport aérien, Genève Aéroport intervient en amont dans les échanges afin de faire valoir sa voix avant que le processus législatif ne soit enclenché (ce qu'il ne peut plus faire après, en raison de son absence de l'Espace économique européen). En parallèle, il met à disposition des compétences internes pour travailler sur de nombreux sujets transversaux: sûreté, juridique, environnement, etc.

Intensification des relations avec la communauté aéroportuaire

En 2018, Genève Aéroport a pris position au sein du Conseil de gestion du fonds ACI, créé dans les années 90 et tombé en désuétude ces dernières années. Son implication vise à réactiver les effets bénéfiques de ce fonds permettant d'aider les aéroports des

pays les moins avancés selon l'Organisation des Nations Unies.

Les interactions avec la société Aéroports de Montréal se sont poursuivies en 2018 (partenariat signé en 2017) et seront intensifiées en 2019, notamment via l'échange de personnel pour partager les bonnes pratiques.

Rencontres transfrontalières

Le dialogue s'est amplifié avec la France, en particulier grâce aux négociations en vue de la convocation de la Commission mixte franco-suisse. Un comité de concertation impliquant la partie française s'est réuni en mai 2018 et poursuivra ses échanges en 2019. Il a pour objectif de faciliter les discussions autour de l'environnement, en particulier sur la question du bruit.



22

UN ACTEUR RESPONSABLE ET IMPLIQUÉ AU SEIN DE LA RÉGION

Genève Aéroport est une entreprise engagée dans la société civile. Consciente de sa responsabilité sociale et de son rôle au sein de la région, elle soutient des projets, des associations et des manifestations locales via une politique volontariste de sponsoring. Ce sponsoring se déploie à travers trois axes: le sponsoring commercial, le soutien local (à l'intention des riverains et des associations de la région) et le mécénat. L'enveloppe annuelle pour ces trois types de sponsoring est de 900'000 francs. Cet engagement financier prend corps dans le domaine sportif, culturel, économique, environnemental, social et humanitaire.

Une implication active des collaborateurs

Chaque année, un comité composé de cinq personnes choisit un thème pour le fonds mécénat. Une liste de projets et d'associations est proposée aux collaborateurs de Genève Aéroport en fonction du thème de l'année. Les trois projets obtenant le plus de votes sur intranet sont sélectionnés et reçoivent chacun la somme de 25'000 francs.

En 2018, le thème de l'enfance a été retenu. Les trois associations soutenues ont été Zoé4life (qui aide les familles dont les enfants sont atteints de cancer), la Fondation Cerebral (fondation suisse en faveur de l'enfant infirme moteur cérébral) et Action de soutien à l'enfance démunie (ASED), qui promeut l'éducation et la formation d'enfants et d'adolescents.

Genève Aéroport soutient aussi d'autres projets et associations tout au long de l'année à hauteur de 25'000 francs supplémentaires dans le cadre de ses activités de mécénat.

Des critères de sélection bien définis

Le choix des différentes associations sponsorisées se fait sur des critères et valeurs bien définis (parmi lesquels la transparence, l'attention environnementale et l'ancrage local) ainsi que la certification suisse Zewo dans le domaine de l'humanitaire. L'idée est d'inscrire l'ensemble des activités de sponsoring dans une vision pérenne et durable pour la région.

Les grands moments de 2018 sont sans aucun doute les médailles récoltées lors des Jeux Olympiques à Pyeongchang par le Team Genève, ainsi que le succès des 20km de Genève Aéroport, le Swiss Open de tennis en fauteuil roulant, le Festival du film et forum international sur les droits humains (FIFDH) et le Geneva International Film Festival (GIFF).

Des soutiens emblématiques dans quatre domaines

Parmi les principaux soutiens sportifs on peut noter les Lions de Genève (Basket LNA), les 20km de Genève Aéroport (Running), les athlètes du Team Genève ainsi que le Genève Servette HC. Dans le domaine culturel, Genève Aéroport soutient l'Orchestre de Chambre de Genève, le Festival international du film de Genève, le FIFDH et le Théâtre Forum Meyrin. Les événements économiques et touristiques soutenus sont le Forum des 100, le Grand feu d'artifice de Genève et le Meyrin Economic Forum. Le fonds mécénat s'est réparti entre Zoé4life, l'ASED et la Fondation Cerebral.



MAXIMILIEN CHERVAZ
**APPRENTI INSTALLATEUR
ÉLECTRICIEN**

“

La complexité du domaine aéroportuaire est un challenge quotidien dans lequel je développe mes compétences d'installateur-électricien.

”



“ 1920-2020
**NOTRE
AÉROPORT,
MON
HISTOIRE** ”

Le 11 octobre 1919, le Grand Conseil de la République et canton de Genève votait une loi décrétant «d'utilité publique la création d'un champ d'aviation». Le terrain devait être non marécageux, d'une dimension minimale de 500 mètres par 300 mètres, axé parallèlement au vent dominant. La zone précise sera choisie en 1920 et le premier avion y atterrira la même année. Cent ans plus tard, près de 11'000 personnes contribuent, tous les jours, au bon fonctionnement de cette plateforme aéroportuaire qui relie Genève au reste du monde.

2020 célébrera l'anniversaire de cette aventure extraordinaire.

Le « champ d'aviation » choisi pour le canton de Genève, vu du ciel, avant la construction de la première piste en béton, en 1937 (photo non datée).



Conception et Graphisme: ©Genève Aéroport, Frédéric Rouget-Châtelain

Rédaction: Dimitri Kas

Crédits photos: Genève Aéroport et photographes externes: Zouhri Mohammed, Guillaume Megevand, Arnaud Poncet, Aurélien Bergot, OCG-Gregory Batardon, Botelho Ferguson Photography

Couverture: ©Arnaud Poncet

Impressions: Imprimé en Suisse par Atar Roto Presse SA, 2019

Papier: BalancePure, papier certifié FSC recyclé

 #GeneveAeroport

 GENEVE
AÉROPORT

Aéroport International de Genève

Case postale 100 | CH-1215 Genève 15 | Tél. +41 22 717 71 11
www.gva.ch

