

CONVENTION D'OBJECTIFS

ENTRE

**LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE,
SOIT POUR ELLE LE CONSEIL D'ÉTAT,
REPRESENTÉ PAR LE DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES**

ET

**L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE
(ci-après « AIG »)**

Avril 2019

PREAMBULE¹

Les grandes régies autonomes de l'État de Genève ont pour mission de mettre en œuvre la politique édictée par le Conseil d'État dans leurs domaines spécifiques. Les bases et les éléments fondamentaux de la politique voulue par le gouvernement figurent notamment dans le discours de Saint-Pierre, prononcé à la suite de son élection, ainsi que dans le programme de législature. Toutefois, ils ne permettent pas à eux seuls de fixer une véritable feuille de route pour les entités publiques dans leurs domaines de compétence. Les chantiers lancés par les entités publiques devant être envisagés dans le long terme, le Conseil d'État entend que soient fixés les jalons importants pour l'ensemble de la législature, afin que les conseils d'administration puissent œuvrer à leur mise en œuvre en disposant d'une vue d'ensemble et d'une visibilité à moyen terme. Cette approche a été confirmée récemment, avec la mise en vigueur de la loi sur l'organisation des institutions de droit public (LOIDP), du 22 septembre 2017 (A 2 24), notamment son article 7.

L'AIG a connu une croissance et un développement très importants au cours des dernières années, qui ont vu le nombre de passagers qui le fréquente augmenter significativement. Malgré un fléchissement récent, cette croissance, qui est en ligne avec le développement économique de la région, a poussé l'exploitation des infrastructures à leurs limites physiques, tant au niveau des terminaux, qu'au niveau des accès routiers ou des parkings. Elle a également eu un impact important sur les quelque deux cents entreprises qui gravitent autour de son activité.

Cette augmentation du trafic a aussi généré des besoins supplémentaires en matière de sûreté et de sécurité, dans des contextes politiques et économiques internationaux tendus.

Cette augmentation a dans le même temps également accentué la sensibilité environnementale autour des activités déployées par l'AIG. Dans ce contexte, le Conseil fédéral a formellement adopté le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après « PSIA ») le 14 novembre dernier. Son but consiste à fixer de manière obligatoire le cadre, les objectifs et les exigences relatifs à l'infrastructure de l'aéronautique civile suisse. Cet instrument de planification est central pour inscrire l'évolution de l'infrastructure aéroportuaire pour la prochaine décennie dans une approche environnementale résolument maîtrisée.

* * * * *

¹ Par souci de simplification, l'utilisation du masculin s'applique indifféremment pour désigner les genres masculin et féminin.

Titre I : But et objectifs

Art. 1 : But

Le but de la présente convention d'objectifs (ci-après « la Convention ») est de fixer les jalons essentiels de l'exploitation et du développement maîtrisé de la plateforme aéroportuaire et de son accessibilité terrestre pour la période 2019-2024.

Art. 2 : Objectifs

¹ Les Parties veillent dans leurs décisions à tout mettre en œuvre pour préserver la mission de service public de l'AIG, ainsi qu'à lui donner les moyens d'adapter son infrastructure de façon à absorber la hausse du nombre de passagers tout en limitant l'impact sur les riverains et sur l'environnement, conformément aux engagements du Conseil d'État dans son programme de législature 2018-2023 et à la fiche d'objet Aéroport de Genève (fiche PSIA) du 14 novembre 2018.

² Les Parties veillent notamment à ce que l'AIG continue à remplir sa fonction axée sur le trafic aérien européen et international nécessaire à l'échelon régional et national, avec des infrastructures adaptées aux besoins des passagers, notamment en lien avec la Genève Internationale et le trafic d'affaires, ainsi que l'exploitation optimisée de la plateforme aéroportuaire.

³ Les Parties veillent dans leurs décisions à assurer un équilibre général entre les intérêts de la société, de l'économie et de la protection de l'environnement.

Art. 3 : Gouvernance

¹ Les Parties s'engagent à renforcer la collaboration avec les communes riveraines de l'aéroport, ainsi qu'avec les associations de riverains.

² L'intégration de la dimension régionale, adaptée aux défis actuels et futurs en matière d'environnement, d'aménagement du territoire, de mobilité terrestre et de dynamique économique sera renforcée.

³ Une coordination forte intervient entre l'État, l'AIG et les communes concernées par le développement de la façade sud de l'aéroport. Une instance spécifique est créée pour coordonner les thématiques en lien avec la mobilité, l'urbanisation, les interfaces de l'aéroport et le développement économique. L'instance peut au besoin être élargie à d'autres partenaires.

Titre II : Cadre PSIA

Art. 4 : Cadre d'exploitation et de développement

Les Parties tiennent compte, dans leurs décisions, des éléments figurants dans la fiche PSIA, s'agissant en particulier du périmètre d'aérodrome, des conditions générales de l'exploitation, du territoire exposé au bruit à moyen terme et à l'horizon 2030, des surfaces de limitation d'obstacles, des principes en matière de remplacement et de compensation écologiques selon la loi sur la protection de la nature et du paysage, ainsi que des principes relatifs à la qualité de la desserte terrestre de l'aéroport et à son intégration dans le réseau de transports de/vers l'aéroport.

Art. 5 : Horaires d'exploitation

L'AIG exploite la plateforme aéroportuaire conformément aux prescriptions fédérales, en excluant la tranche allant de 5h à 6h, et en évitant au maximum les tranches 22h-23h et 23h-minuit, conformément aux termes de la fiche PSIA.

Art. 6 : Exposition au bruit

¹ L'AIG, dans le cadre de son développement, prend toutes mesures utiles pour limiter les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien, dans le respect des principes du développement durable.

² L'AIG met en œuvre les mesures nécessaires au respect de la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche PSIA, qui détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien à Genève.

³ L'AIG met en œuvre les mesures nécessaires permettant d'atteindre le respect de la courbe de bruit à long terme « 2030 » fixée dans la fiche PSIA, qui détermine l'objectif de réduction de l'empreinte sonore du trafic aérien à Genève, en particulier :

- a. En favorisant, dans sa politique tarifaire, les aéronefs les moins bruyants ;
- b. En diminuant les retards des vols planifiés avant 22h mais décollant après 22h ;
- c. En s'assurant que les nouveaux vols long-courriers planifiés durant la tranche horaire 22h-24h sont exploités par des avions aux meilleures performances acoustiques ;
- d. En maintenant l'absence de vols à l'horaire au départ de Genève après 22h pour des destinations court- et moyen-courriers.

⁴ L'AIG effectue chaque année un état des lieux de l'exposition au bruit des avions sur le territoire cantonal en calculant les courbes d'exposition au bruit de l'année précédente de chaque tranche horaire définie dans l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Ces courbes sont transmises au Conseil d'État au plus tard le 30 juin de l'année suivante.

⁵ L'AIG poursuit la mise en œuvre du concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit autour de l'AIG, tel qu'il a été approuvé par l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après « OFAC ») le 18 septembre 2017. Le nouveau bruit admissible déterminera un nouveau périmètre d'intervention.

Art. 7 : Qualité de l'air et protection du climat

¹ L'AIG met en place les mesures d'amélioration de la qualité de l'air, conformément aux objectifs du Plan de mesures OPair concernant les infrastructures de l'aéroport. En particulier, l'AIG favorise, dans sa politique tarifaire, les aéronefs les moins polluants.

² L'AIG poursuit la compensation des émissions de gaz à effet de serre liés à ses propres activités et met en œuvre des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'AIG veille à une utilisation rationnelle de l'énergie, afin d'atteindre l'objectif de la société à 2000 watts en 2050.

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

L'AIG met en œuvre des mesures visant à réduire le volume des déchets urbains et à augmenter la part des déchets recyclés.

³ La Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) est chargée du suivi de l'évolution des gaz à effet de serre et de produire un rapport périodique à ce sujet à l'intention du Conseil d'administration de l'AIG et du Conseil d'État. Elle organise son fonctionnement à cet effet.

Art. 8 : Développement durable

L'AIG maintient sa stratégie de développement durable, la développe dans le cadre de la fiche PSIA et communique régulièrement sur les actions mises en œuvre.

L'AIG contribue à assurer une consommation durable en proposant des produits locaux labellisés pour les marchés de restauration attribués en gré à gré.

Titre III : Trafic aérien

Art. 9 : Desserte aérienne

¹ L'AIG œuvre au maintien et au développement de la desserte aérienne au profit du pays et de la région.

² La première priorité revient au trafic de ligne. L'AIG accueille d'autres types de trafics dans la limite de ses capacités, avec pour priorité les vols opérés aux instruments (IFR).

³ Conformément à la fonction qui lui est assignée par la Confédération et à la volonté du Conseil d'État, l'AIG entreprend les actions nécessaires pour maintenir la desserte européenne et promouvoir de nouvelles liaisons directes avec les destinations intercontinentales qui profitent au pays et à la région. Dans cette perspective, trois vols long-courriers au maximum pourraient être planifiés après 22h, avec des avions aux meilleures performances acoustiques.

Titre IV : Infrastructure aéroportuaire

Art. 10 : Adaptation de l'infrastructure aéroportuaire

¹ L'AIG continue d'adapter l'infrastructure aéroportuaire, de sorte à répondre aux besoins actuels et anticiper les besoins futurs.

² Les constructions prévues dans la fiche PSIA à l'horizon 2030 sont réalisées conformément à la planification directrice de l'AIG, qui tient compte de l'évolution effective du trafic (trafic passagers, mouvements avions, flux bagages).

³ Parmi les éléments clefs de cette planification directrice figurent en l'état la finalisation de l'Aile Est, la réalisation du projet CAP 2030, la refonte des satellites, le remplacement de l'actuel terminal charter (T2), l'adaptation, respectivement la réalisation de nouvelles voies d'accès et de sortie de la piste, la pérennisation et la création de nouvelles positions de stationnement pour avions, ainsi que la construction d'un nouveau tri-bagages.

Titre V : Accessibilité

Art. 11 : Accessibilité terrestre de l'Aéroport

¹ Les Parties œuvrent conjointement et en collaboration avec la Confédération à l'atteinte des objectifs fixés dans la fiche PSIA relatifs à l'accessibilité de la zone aéroportuaire, s'agissant notamment des infrastructures de transports publics et transports individuels motorisés et des parts modales des passagers aériens et des collaborateurs de la plateforme.

² Les travaux se fondent sur l'étude menée par le canton de Genève et l'AIG durant le processus de coordination PSIA, en collaboration avec les offices concernés de la Confédération, portant sur l'estimation des besoins et le dimensionnement des infrastructures dans le secteur aéroportuaire à l'horizon 2030 et le plan d'actions élaboré portant sur la déclinaison des mesures d'infrastructures à réaliser à l'horizon 2030, afin d'accompagner la croissance de l'aéroport et les différents développements urbanistiques dans le secteur.

³ L'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics et la mise en place d'offres d'incitation doivent permettre d'atteindre les parts modales suivantes : 58 % des passagers utilisant les transports publics et 44 % des employés de l'aéroport utilisant les transports publics, les modes doux et le covoiturage. L'atteinte de ces objectifs permettra de limiter la création de nouvelles places de stationnement dans une fourchette allant de 2'200 à 2'800 places.

⁴ L'AIG continue de favoriser l'utilisation des transports collectifs pour les passagers et les employés du site entrant sur le sol genevois en collaboration avec la communauté tarifaire intégrale genevoise. L'utilisation des modes doux et partagés est également favorisée pour les employés du site.

⁵ L'AIG poursuit la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer une bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), à l'appui des dispositions applicables.

⁶ L'AIG est impliqué et consulté dans le cadre de l'ensemble des études et projets ayant un impact sur l'accessibilité à l'aéroport. L'AIG suit et appuie le canton et les autres partenaires dans le cadre du développement et de la mise en œuvre des études et projets d'infrastructures situés sur le droit de superficie (droit distinct et permanent (DDP)) de l'aéroport et en dehors, dans la mesure où ceux-ci améliorent les conditions d'accès à l'aéroport. Ces infrastructures sont notamment le pôle multifonction P47, l'aménagement de l'interface de transports collectifs de l'aéroport, la mise en place de sites propres pour les transports collectifs et d'itinéraires modes doux sécurisés tout au long de la façade aéroportuaire (route des Batailleux, route de Pré-Bois), les compléments d'aménagements dans le périmètre autoroutier (entrées-sorties, jonctions, ouvrages), le prolongement et la mise en service de lignes de transports publics, l'aménagement de P+R et l'aménagement de voies autoroutières réservées aux bus et au covoiturage.

⁷ Une coordination systématique intervient entre les services de l'État concernés et l'AIG en matière d'accessibilité, notamment au travers des groupes de travail techniques et de l'instance « Mobilité Aéroport-Palexpo-Arena » (MAPA). Les services concernés de la Confédération et les Chemins de fers fédéraux (CFF) sont également associés à la coordination.

⁸ L'AIG participe activement au dialogue permanent que le Canton a instauré avec les communes visant à la recherche de solutions pour améliorer la mobilité du secteur.

⁹ L'AIG continue de favoriser l'utilisation des transports collectifs des passagers entrants sur le sol genevois, en collaboration avec la communauté tarifaire intégrale genevoise.

Titre VI : Environnement social

Art. 12 : Conditions de travail

¹ L'AIG veille à ce que les entreprises sous concession et ses prestataires externes appliquent des conditions de travail conformes aux réglementations en vigueur.

L'AIG met en œuvre des initiatives sur le lieu de travail pour lutter contre la discrimination, renforcer l'égalité des sexes et permettre aux collaborateurs d'avoir accès au développement des compétences.

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

² Les Parties poursuivent leurs efforts, dans les limites des dispositions normatives en vigueur (en particulier les conventions collectives de travail applicables et les usages fixés par l'autorité cantonale), en collaboration avec les partenaires sociaux et les instances et autorités concernées, visant à mettre en place des minimas protégeant les travailleurs sur le site aéroportuaire de tout dumping salarial ou social.

³ L'AIG veille à ce que les minimas établis par les partenaires sociaux et les autorités compétentes soient applicables aux nouvelles conventions de concession délivrées par l'AIG pour les activités réglementées et intégrées aux contrats passés avec ses prestataires externes.

Art. 13 : Attribution des marchés publics et achats professionnels responsables

¹ L'AIG attribue, dans le respect des dispositions normatives, les marchés publics aux entreprises ayant présenté l'offre la « mieux-disante ». L'AIG veille à intégrer des exigences ou des critères relatifs au développement durable portant sur l'engagement des fournisseurs et du « produit » (fournitures, services ou construction) dans les appels d'offres publics et sur invitation. Le choix des matériaux de construction est fait conformément à la directive du Conseil d'État en la matière.

² S'agissant des marchés de construction et des services effectués sur le territoire genevois, l'AIG veille à respecter toutes les dispositions légales en vigueur et favorise les contrôles par les autorités compétentes, afin d'éviter le développement de sous-traitance conduisant à une sous-enchère sociale ou salariale ou risquant de générer du travail au noir. S'agissant des marchés de la construction, l'AIG veille à appliquer strictement les dispositions réglementaires en vigueur.

Titre VII : Sécurité, sûreté et migration

Art. 14 : Sécurité des opérations aériennes

L'AIG met tout en œuvre afin de garantir un niveau élevé de sécurité couvrant l'ensemble de l'exploitation. À cette fin, l'AIG maintient à jour son SMS (système de management de la sécurité) et la certification EASA (European Aviation Safety Agency / Agence européenne de la sécurité aérienne).

Art. 15 : Prévention des actes d'intervention illicites contre l'aviation civile (sûreté)

Conformément aux directives de l'OFAC, l'AIG met en œuvre les mesures nécessaires visant à protéger les opérations et l'infrastructure aéronautiques contre tout acte d'intervention illicite.

Art. 16 : Sécurité publique

En étroite collaboration avec la Police internationale (PI), avec le Corps des gardes-frontière (CGFR) et avec l'armée, l'AIG prend toutes les dispositions nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité élevé sur l'ensemble de la plateforme.

Art. 17 : Autorités fédérales

L'AIG prend toutes les dispositions nécessaires pour permettre la mise en œuvre de la politique migratoire mise en place par le Conseil fédéral et le Conseil d'État.

Titre VIII : Structure financière et déplacements à caractère professionnel

Art. 18 : Investissements

¹ Les Parties prennent toutes les dispositions permettant de laisser à l'AIG la capacité financière d'assumer seul, ou par l'emprunt, les investissements actuels et futurs, dans la limite des rétrocessions à l'État de Genève prévues par la loi, dont les éventuelles indemnités visées à l'article 36 de la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG, H 3 25).

² Le Conseil d'État prélève 50 % du bénéfice net de l'AIG pendant toute la durée de la présente convention.

Art. 19 : Maîtrise de la croissance des charges

Pour assurer le soutien en cas de poursuite de la croissance, le développement des infrastructures et la satisfaction des clients, l'AIG s'engage à maîtriser la croissance des charges dans son environnement en suivant l'évolution du ratio de la somme du résultat opérationnel retraité des éléments exceptionnels avant intérêts et amortissements (ROIA) et des investissements (hors acquisition) divisée par les charges du personnel (hors changement de plan de prévoyance). Pour démontrer une évolution positive, le ratio doit progresser de 5 % sur la durée de la convention. Le ratio est calculé sur la base des comptes annuels audités.

Art. 20 : Mobilité d'entreprise

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

Titre IX : Dispositions finales

Art. 21 : Entrée en vigueur et durée

¹ La présente Convention entre en vigueur dès sa signature par les deux Parties et remplace la Convention d'objectifs conclue en 2016.

² La présente Convention est conclue jusqu'au 30 juin 2024.

Titre X : Signatures

Pour la République et canton de Genève,
soit pour elle le Conseil d'État, représenté
par le département des infrastructures



Pour l'Aéroport International de Genève



André SCHNEIDER
Directeur général
Genève Aéroport

Genève, le ... 22.5.2019

