

Date de dépôt : 16 octobre 2017

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2016

Rapport de M. Jean-Marc Guinchard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a traité cet objet en date du 28 août, en une seule séance, sous la présidence efficace de M. le député Jacques Béné.

Le procès-verbal a été tenu, de façon précise et adéquate, par M^{me} Noémie Pauli, que je tiens à remercier ici.

La commission a auditionné M^{me} Corine Moinat, présidente du conseil d'administration de l'AIG, ainsi que M. André Schneider, directeur général.

Dans son introduction, M^{me} la présidente déclare que l'année 2016 s'est révélée bonne. Elle fut pleine de nouveautés, avec notamment l'arrivée de M. Schneider. De nombreux processus ont été depuis mis en place afin d'améliorer l'organisation de l'AIG. Les résultats sont excellents.

Elle tient à souligner combien l'AIG est important pour la Genève internationale et son économie. Elle accorde en outre un soin particulier aux riverains et à leurs préoccupations, s'agissant des nuisances sonores qu'il engendre, et elle est sensible aux principes de développement durable.

M. Schneider explique que l'organisation et la direction générale ont été changées. Il donne les chiffres clés suivants pour l'année 2016 :

- 1003 employés ;
- 445,3 millions de francs de chiffre d'affaires ;
- 80,8 millions de francs de bénéfice, dont la moitié reversée à l'Etat ;
- 161,8 millions de francs d'investissements réalisés ;

- 142 destinations (120 européennes et 22 intercontinentales) ;
- 48 pays desservis ;
- 59 compagnies aériennes de ligne actives sur la plate-forme ;
- 16,5 millions de passagers ;
- 75 000 tonnes de fret ;
- 4443 missions d'accueil protocolaire.

Le résultat est excellent du côté des revenus aéronautiques ; ceci est aussi lié à la croissance. Le résultat est positif pour tout ce qui est commercial. Les entreprises résistent mieux que prévu face au franc fort et aux conséquences attendues du Brexit.

A deux questions d'un commissaire PLR concernant la diversité des ressources – dont il ne peut que se féliciter – et le phénomène des destinations « shopping », M. Schneider répond qu'il faut distinguer les revenus commerciaux, composé de plusieurs éléments : la restauration (16%), les commerces (35%), le parking et les locations (21%) ainsi que le change de la banque et le remboursement de la TVA (25%). Il faut distinguer les commerces du côté ville et du côté tarmac. Le côté ville est exposé aux mêmes problèmes que n'importe quel commerce de détail de Genève. En revanche, du côté tarmac, autant le commerce de détail que le restaurant marchent bien. C'est le cas en particulier de l'horlogerie, avec une part de 44% des revenus, qui reprend très fortement en cette année 2017.

Certes, l'AIG dépend fortement du type de clientèle et de ses moyens. Il constate que l'on va vers moins d'achats, mais des volumes plus grands. Cela dit, il admet que l'AIG, pour ce secteur, est soumis aux mêmes contraintes que le commerce de détail.

Concernant les destinations « shopping » et en particulier Porto, il faut remettre cette question dans son contexte. Les deux premières destinations sont Londres avec 2,5 millions de passagers et Paris avec 1 million. Amsterdam est en 2^e position avec 663 000 passagers et Barcelone en 4^e avec 633 000 passagers. Porto est la 5^e destination avec 616 000 passagers. Il ne peut pas donner d'indication précise sur la raison du choix de Porto comme destination.

Il pense en outre qu'il y a deux types de clientèle pour cette destination précise. L'une est touristique et l'autre est constituée des Portugais de la région qui retournent chez eux. 20 à 30% des personnes qui prennent l'avion le font dans le cadre de ce genre de regroupement familial.

Au même député qui s'interroge sur les motivations des passagers pour Londres, M. Schneider répond que les justifications des trois premières

destinations qu'il vient de mentionner sont doubles : pour le lieu ou pour poursuivre son vol vers une autre destination.

Un certain pourcentage se rend à Londres pour aller ensuite ailleurs dans le monde. Un grand nombre de voyageurs se rendent à Londres pour affaires. Un pourcentage s'y rend aussi pour des raisons touristiques. Le voyage « shopping » est en train de baisser car il est possible de le faire depuis internet.

Ainsi, il n'est pas convaincu que le côté « shopping » pur représente un pourcentage très élevé. L'AIG ne demande que si la raison du voyage est familiale, économique ou pour affaires, donc il n'en sait pas plus.

Un député (S) rapporte une anecdote : une personne se serait rendue huit fois à Lisbonne depuis janvier, parfois pour une seule journée. A 50 F l'aller et retour, la dépense est relativement faible. Si l'on prend en compte l'augmentation des passagers de l'ordre de 4,8%, cela représente un vrai problème concurrentiel pour le commerce genevois. Comment la direction de l'AIG voit-elle les évolutions futures ?

M. Schneider répond que, si l'on calcule le nombre de sièges par créneau, il y a une augmentation de 6,5% de sièges. Ceci, combiné avec l'offre très large de destinations, fait qu'il y a beaucoup de croissance.

Les chiffres mélangent les avions généraux, d'affaires ou les vols sanitaires. Si on prend les chiffres de l'aviation de ligne ces derniers deux mois, on est à 0% de croissance. Swiss déploie un nouvel avion qui est beaucoup plus grand. easyJet remplace continuellement ses avions avec deux rangées de sièges de plus. Les nouveaux avions 320 permettent d'avoir 30 à 40 places de plus. L'AIG est plutôt du bon côté, car son réseau de destination est très complet. Il coûte plus cher aux compagnies aériennes d'avoir un deuxième avion plutôt qu'un seul plus grand. La croissance se fera plutôt sur les lignes intercontinentales (1 vol par jour). L'AIG ne pourra tout de même pas délivrer deux vols par jour pour aller par exemple à Tokyo. Il pense que l'AIG restera en dessous des prévisions. La croissance des avions de ligne est plutôt à 2%.

Ce même député souhaite connaître la gestion des appels d'offres et savoir en particulier si ceux-ci sont soumis aux accords AIMP. En outre, il a appris qu'une entreprise qui a répondu à un appel d'offres comme agence au sol n'a pas été retenue sous prétexte qu'elle n'était pas présente dans un autre aéroport. Le commissaire s'interroge sur la pertinence d'un tel critère.

M. Schneider précise que l'année passée, l'appel d'offres pour le chocolat « dehors et dedans » a été refait. Il en est de même pour le « duty free ». Cette procédure est refaite tous les cinq ans. Ces appels ne sont pas soumis aux règles AIMP. C'est à bien plaisir et par souci de transparence que l'AIG suit ces procédures. La procédure de lancement, de dépouillement et d'évaluation se

fait à l'interne. Des recours à des entreprises spécialisées dans ce domaine ne se font que pour les appels d'offres plus importants et compliqués du point de vue technique, notamment pour les travaux de gros œuvre.

S'agissant des critères de choix, M. Schneider reprend l'exemple du chocolatier. Martel et Canonica ont remporté le marché. Ce sont des entreprises locales. S'agissant du « duty free », il n'existe pas d'entreprise genevoise ou suisse. Dans certains domaines, il n'y a plus de compétition.

Quant à l'agence au sol mentionnée, il précise que l'AIG doit donner une concession à une entreprise qui est acceptée par les compagnies aériennes. Il serait presque impossible de faire accepter une entreprise qui n'a pas déjà des compétences en la matière. Il faut aussi savoir que beaucoup de compagnies aériennes veulent des entreprises qui sont présentes sur plusieurs aéroports car cela leur permet de faire des contrats avec les mêmes parties.

L'agence au sol n'est pas un domaine où il y a beaucoup de start-up. Ce domaine est très manuel et demande beaucoup d'investissements, notamment dans l'équipement. Il existe d'autres domaines pour les start-up, comme les nouvelles technologies pour le contrôle des chaussures. Il faut distinguer les domaines dans lesquels cela fait sens. L'AIG est responsable du fait que la compagnie soit capable de traiter. easyJet représente 8 millions de passagers par année (43,6% des passagers).

Un autre commissaire (S) se dit étonné des pics enregistrés en mars et en été. Il pensait que l'attrait des sports d'hiver serait plus marqué.

M. Schneider précise, en citant la page 15 du rapport, que c'est la saison du ski tardif qui provoque ce pic en mars. Si l'hiver et l'été restent de gros pourvoyeurs de trafic, le vrai trou de fréquentation se situe au mois de novembre.

En réponse à la deuxième question du député concernant son souhait de mieux développer la liaison ferroviaire Genève-Zurich, il se dit sensible à la question environnementale soulevée. Il déclare toutefois que les personnes qui prennent l'avion pour Zurich se rendent ensuite souvent ailleurs. Il y a aussi des hommes d'affaires qui prennent l'avion uniquement pour faire Genève-Zurich. S'il faut transborder avec le train et ensuite l'avion à Zurich, plus personne ne se rendra en avion à Zurich. Les gens iront à Paris ou Francfort. Le seul effet sera que plus personne ne transitera par Zurich.

A une question du même député, M. Schneider explique que le Terminal C a été détruit pour construire l'aile Est. Tous les vols intercontinentaux sont sur le tarmac. Le contrôle passeport est beaucoup plus grand dans l'aile Est. Les navettes seront pleinement utilisées.

Suite à l'intervention d'un commissaire (PLR) concernant les vols de nuit détournés vers Lyon-Saint-Exupéry et le rôle de l'aérodrome de Sion, M. Schneider explique que la problématique est que, si je détourne des avions sur Lyon, il en manque le matin pour partir de Genève. L'AIG travaille avec les compagnies afin d'éviter ce type de déplacement. Si les avions n'atterrissent pas à Genève avant minuit ou minuit et demi, ils vont à Lyon. L'AIG est en discussion avec l'aéroport de Lyon pour trouver des solutions.

Le problème principal pour Sion est son approche. L'idée serait de faire un créneau une partie de l'année à Sion et le reste du temps à Genève. Si une compagnie n'a plus un créneau toute l'année, elle n'aura plus le droit de le reprendre à la prochaine attribution par l'aéroport. L'aéroport de Sion doit investir considérablement d'argent. Par exemple, le chiffre d'affaires de l'aéroport de Lugano est de 15 millions de francs. Ce dernier n'arrive pas avec cette somme à payer les investissements. Skyguide a changé la manière de lui facturer le coût pour le contrôle aérien, ce qui engendre une facture de 7 millions de francs. L'aéroport de Lugano perd des passagers (200 000 avant et 180 000 maintenant). Il faut voir si le canton du Valais est prêt à investir. L'AIG est tout à fait intéressé à les soutenir dans leur développement. La capacité de déplacement reste cependant minime.

Le commissaire (PLR) revient sur l'appel d'offres des agences de sol. Il se demande qui était l'acteur refusé. Il lui est répondu que c'est une toute petite entreprise de Zurich, qui a été déboutée par l'OFAC après avoir fait recours.

Un député (MCG) demande quel est le pourcentage de permis G à l'AIG. M^{me} Moinat répond que 87 personnes ont un permis G (9%); 146 collaborateurs sont Suisses et habitent en France, 178 collaborateurs habitent le canton de Vaud et le nombre des nationalités est de 20. L'AIG emploie plus de 80% de Suisses, 11,1% de Français, 2,17% d'Espagnols, 1,76% de Portugais et 1,6% d'Italiens. La politique en matière d'engagement de frontaliers est très restrictive.

Ce commissaire explique que les concessionnaires doivent respecter les usages pour l'engagement du personnel. Il demande si l'AIG a une politique proactive à ce sujet.

M. Schneider explique que, quand un concessionnaire participe à un appel d'offres, il doit montrer les documents à l'OCIRT et à la commission paritaire pour prouver qu'il est en règle. Si l'AIG est mis au courant d'une enquête suite à laquelle l'entreprise s'est fait condamner, il lui donne la même durée que la commission paritaire lui octroie pour se mettre en conformité. Si l'entreprise ne se met pas en conformité, elle est sur liste noire et n'est pas éligible pendant

deux ans. Les entreprises qui ne remplissent pas les conditions ou ont été condamnées sont exclues du site.

Un député (S) s'interroge sur le développement de l'AIG, notamment sur la négociation du PSIA. Une initiative avec environ 15 000 signatures a été déposée. Elle sera certainement traitée à la Commission de l'économie. Il explique avoir lu l'éditorial de M^{me} Moinat. Les 25 millions de passagers sont, selon elle, des projections faites par un mandataire, mais ce n'est pas un objectif de l'AIG.

La Confédération, en collaboration avec les cantons et l'AIG, négocie le PSIA et la Confédération peut demander dans une certaine mesure aux cantons de répondre à la demande. Il demande si, dans les négociations qui ont lieu, l'AIG a émis le fait qu'arriver à 25 millions de passagers n'est pas un objectif et que ce chiffre serait même surévalué par rapport à la capacité de l'AIG.

M^{me} Moinat répond que l'AIG a toujours dit que la croissance de 25 millions de passagers n'est pas son objectif. La loi dit que l'AIG doit répondre à la demande et se donner les moyens d'y parvenir.

Concernant le PSIA, l'étude qui prévoit 3% d'augmentation n'a pas été commanditée par l'AIG mais par la Confédération. Cela reste des prévisions, mais ce n'est pas une volonté à tout prix de l'AIG, qui n'a pas non plus dit qu'il ne voulait pas 25 millions de passagers.

M. Schneider ajoute que les courbes de bruit sont le mécanisme de contrôle. Ce qu'il faut rentrer dans le PSIA est la capacité de l'AIG de répondre à la demande. Pour mesurer ceci, il fallait faire une prévision. L'AIG s'engagera dans le PSIA sur une courbe de bruit actuelle et une courbe de bruit fixe. Il devra mettre en œuvre des mesures et des moyens. M. Schneider a besoin de ces chiffres pour prévoir les infrastructures. Le PSIA sera réévalué chaque année. Si l'AIG n'arrive pas à respecter la courbe de bruit telle que définie, la Confédération lui demandera de couper des créneaux.

Le but est de trouver un bon équilibre. 91% des habitants sont impactés par le bruit des routes (dont 80% sont des routes cantonales). Cette discussion pour savoir si 25 millions de passagers c'est l'objectif ou pas est sans substance. L'AIG doit démontrer qu'il est capable de répondre à la demande et doit faire l'estimation de cette demande.

A la question d'un autre commissaire (S), M. Schneider répond que tous les travaux effectués jusqu'en 2022 ne le sont pas pour une future croissance mais pour rattraper ce dont l'AIG a besoin aujourd'hui.

La négociation des taxes aéroportuaires est très cadrée. Quand l'aile Est sera mise en œuvre, les taxes augmenteront. L'AIG a le droit de couvrir ses coûts, mais pas de gagner de l'argent avec les taxes. En même temps que l'AIG

ajoute une infrastructure, Zurich et Francfort font de même, ce qui se traduira aussi par de nouvelles taxes. Ainsi, l'AIG restera compétitif. La stratégie de développement de l'AIG se fait à travers des lignes intercontinentales.

A une autre question, M. Schneider répond qu'easyJet représente 60% ou 65% des passagers à Genève. A Zurich, il en est de même pour le groupe Lufthansa qui représente aussi 65% à 75%. Celui-ci fournit d'ailleurs un réseau très important. Les avions sont neufs et mieux que d'autres compagnies aériennes.

Il ajoute que les prix moyens augmentent. easyJet s'adresse aussi de plus en plus à une clientèle business.

Ce député demande encore qui dépouille les réponses aux appels d'offres et s'il peut y avoir des soupçons de collusion.

M. Schneider répond que la direction commerciale établit les critères dans les appels d'offres. Ces critères sont ensuite validés par le service juridique. Ensuite, le conseil d'administration est informé dans le cadre de gros projets. Il doit alors approuver l'adjudication.

M^{me} Moinat ajoute que la direction commerciale fait un choix qui est ensuite validé par le directeur général, ce que M. Schneider confirme. Un audit a été récemment fait et il n'a pas révélé de problème majeur, il ajoute que toutes les recommandations ont été mises en œuvre.

Une députée (EAG) s'interroge sur le programme d'insonorisation des habitations urbaines, le choix des habitations concernées ainsi que sur les conditions liées à cette insonorisation.

M. Schneider répond que le programme en soi est géré par l'AIG. Le choix des entreprises qui font les travaux revient au propriétaire, qui doit proposer à l'AIG trois possibilités. Le propriétaire peut choisir toute entreprise de la place genevoise qui est capable de répondre aux demandes et de faire les travaux.

Le choix des habitations résulte d'un savant calcul entre les courbes de bruit et les zones. L'AIG définit les zones et les niveaux de priorité de 1 à 6. Un premier cycle est maintenant fini (53 millions de francs). Ce programme est aussi validé par l'OFAC. Un nouveau programme pour 91 ou 93 millions de francs est en cours. Quand le PSIA sera accepté, l'AIG devra probablement recalculer l'assiette.

Quant aux conditions liées à ces insonorisations, M. Schneider la renvoie au site internet : <http://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-375>.

Il insiste sur le fait que le choix de l'entreprise est effectué par le propriétaire. L'AIG envisage un nouveau système pour permettre à tout le monde de savoir si l'habitation a été insonorisée ou non.

Un commissaire UDC s'interroge sur le lien entre l'AIG et les concessionnaires et locataires. Il demande si, à l'aéroport de Zurich, il existe aussi une obligation d'avoir une CCT pour les locataires et les concessionnaires.

Il explique qu'un cadre précis et rigide est imposé à Genève. Il voulait connaître l'impression de M. Schneider sur les liens qu'entretient l'aéroport de Zurich avec les locataires et concessionnaires.

M. Schneider répond qu'il se renseignera.

Après avoir remercié les auditionnés, le président passe au vote d'*entrée en matière sur le PL 12099* :

Pour : 14 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 EAG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 Ve)

Titre et préambule : pas d'opposition – ADOPTÉ

Article unique : pas d'opposition – ADOPTÉ

Vote final sur le PL 12099 :

Pour : 14 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 EAG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 Ve)

Quelques inquiétudes sont réitérées par le commissaire (S) quant aux risques de collusion et de corruption et aux compétences du CA de se déterminer sur les résultats des dépouillements des résultats des appels d'offres. Celles-ci sont tempérées par des commissaires (UDC et PLR) : le CA se sent à l'aise dans son rôle et les milieux de la construction sont bien impliqués et attentifs.

Le résultat du vote peut être considéré comme un fort soutien à notre aéroport, dont l'importance pour la Genève internationale et diplomatique, pour celle des affaires et celle du tourisme de congrès n'est plus à relever. L'AIG est un aéroport urbain, certes, avec les avantages et les désavantages de sa proximité. Il représente en outre un atout important pour toute la Suisse romande.

Qui plus est, la sensibilité à l'égard du développement durable à laquelle la présidente et le directeur général se sont référés à plusieurs reprises est de bon augure.

Enfin, le directeur actuel a déjà pu démontrer son sens de la communication, son souci de transparence et ses compétences en matière de négociation, ce qui représente un changement notable.

En conclusion, Mesdames et Messieurs les députés, je vous recommande vivement d'adopter ce PL 12099 approuvant le rapport d'activité de l'AIG pour 2016, et ce avec la même unanimité que la commission.

Projet de loi (12099-A)

approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2016

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du
4 octobre 2013;
vu l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du
10 décembre 2014;
vu le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année
2016,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport d'activité

Le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2016
est approuvé.