

Date de dépôt: 24 mai 2006

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2004

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule

Conformément à l'article 5 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, il appartient au Conseil d'Etat de faire rapport annuellement au Grand Conseil sur la gestion de l'établissement. Le présent rapport porte sur l'exercice 2004 et fait suite à l'approbation des comptes 2004 par le Conseil d'Etat, en date du 5 avril 2006, après vérification usuelle par l'Inspection cantonale des finances.

L'année 2004 a été marquée par une croissance de 6,2 % du trafic de passagers pour la deuxième année consécutive. Si ce résultat s'est avéré un peu inférieur à la moyenne mondiale, c'est essentiellement parce que la reprise du trafic après la crise du transport aérien de 2001 s'est justement effectuée beaucoup plus rapidement dans le bassin lémanique que sur d'autres plates-formes. Au total, ce sont 8,5 millions de voyageurs qui ont transité à Genève en 2004 tandis que le fret aérien connaissait lui aussi une légère hausse pour la seconde année de suite.

Le secteur du « low cost » a encore connu une année très faste à l'Aéroport international de Genève, tant sur un plan du volume de trafic aérien transporté que du développement de l'offre. La filiale helvétique de la compagnie EasyJet a ainsi consolidé en 2004 sa première position en termes de parts de marché – avec deux millions de passagers – tout en doublant son réseau de lignes directes, avec pas moins de sept nouvelles destinations desservies. La jeune compagnie genevoise Flybaboo a réussi à s'implanter

solidement dans le paysage local, en développant progressivement son activité régionale. Ainsi, au cours de 2004, ses deux appareils de 50 places lui ont permis d'ouvrir progressivement de nouvelles lignes. La desserte de la province française a connu également une amélioration qualitative majeure (Air France), tandis que le réseau vers le nord de l'Europe s'est enrichi de plusieurs liaisons saisonnières. De nouvelles liaisons intercontinentales s'inscrivent également en 2004 à destination des Emirats Arabes Unis, de la Libye et de l'Afrique centrale et de l'ouest.

2. Résultats financiers

Le bénéfice d'exploitation pour l'année 2004 est en progression de 4,0 % par rapport à 2003, passant de 71 à 73,8 millions de francs. Le bénéfice net n'augmente en revanche que de 1,1 %, en raison de la progression des charges financières liées aux nouveaux investissements et à leur financement. La hausse des recettes aéronautiques (+ 4,5 %, soit plus de 5,8 millions de francs) s'explique principalement par l'augmentation du volume de passagers. Les revenus de l'activité aéronautique progressent toutefois plus faiblement que ce que pourrait laisser présager la hausse du nombre de passagers. Cela s'explique par le fait que le nombre de mouvement d'avions de ligne est lui en baisse pour 2004. La croissance du nombre de passagers comparée à la diminution du nombre de mouvements de lignes indique une optimisation des ressources par les compagnies aériennes (meilleur taux de remplissage des avions), ainsi qu'une légère augmentation du tonnage moyen des appareils. Les redevances de stationnements, bien que proportionnellement faibles, ont connu une nouvelle baisse en 2004 (- 4,7 %) et les redevances environnementales (surtaxe bruit et émissions gazeuses) baissent de 17,8 %, ce qui souligne l'accélération de la modernisation des flottes, caractérisée par des appareils moins bruyants et moins polluants.

Les recettes non aéronautiques progressent plus fortement que les recettes aéronautiques (+ 8,2 % ou 9,1 millions de francs). Les redevances commerciales, principalement celles provenant des ventes hors taxes et des locations de voitures, ainsi que les recettes de parkings, ont représenté 60 % de cette croissance alors que les recettes provenant des infrastructures centralisées (tri-bagages, système d'enregistrement) y contribuent pour un tiers.

Les dépenses de personnel ont crû principalement par la création de 16 postes liés à la reprise de contrôles d'accès et de sûreté aux passages d'accès sur le tarmac C1 et C4 (personnel aéroportuaire). Pour ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, l'augmentation est notamment le

résultat de deux projets. Le premier consiste en de lourds travaux de maintenance pour l'isolation de la toiture du bâtiment du fret dont la couverture a vieilli prématurément. Le second concerne le réaménagement des points de contrôle de sûreté des satellites, afin de permettre une vérification systématique des personnes se rendant dans les zones dites « contrôlées », personnel y compris. Cette hausse, de même que celle des charges de personnel, est compensée par l'augmentation des recettes.

Les charges financières ont progressé conformément aux prévisions, principalement par l'amortissement des nouvelles installations mises en service fin 2003 et courant 2004, compensées partiellement par la diminution des intérêts. Les charges liées au financement des investissements restent sous contrôle, avec la mise en application d'une politique de couverture des taux permettant une visibilité à moyen et long terme des intérêts sur emprunts.

Conformément aux prévisions, les dépenses d'investissement ont diminué par rapport à 2003. Le principal ouvrage construit en 2004 est la dernière étape des nouvelles salles d'embarquement frontales (secteur France), inaugurées à la mi-décembre 2004. Le total des investissements 2004 s'est monté à 35,4 millions de francs.

3. Plan directeur

Résolument tourné vers le futur, l'AIG a mis à profit 2004 pour préparer le plan directeur des dix prochaines années. Ces réflexions internes, accompagnées par un cabinet de consultance renommé, seront achevées courant 2005. Le nouveau plan prendra notamment en compte les décisions stratégiques prises par le Conseil d'administration relatives à la segmentation des services aéroportuaires et permettra de confirmer les efforts réalisés pour encore réduire à l'avenir les coûts opérationnels des compagnies aériennes.

4. Confort et sûreté

L'année 2004 a encore été marquée par le domaine de la sûreté, pour lequel des moyens supplémentaires ont été engagés et de nouvelles procédures élaborées, dans le respect des nouvelles normes en vigueur au niveau national et international. Citons ainsi les contrôles d'accès au tarmac (C1 et C4) attribués au personnel de la division Passagers, et, en collaboration avec la division Sécurité, le renforcement des contrôles d'accès aux zones d'embarquement. Pour répondre à ces nouvelles exigences, l'effectif des services de sûreté a été augmenté de 16 personnes.

L'AIG a lancé fin 2004 le chantier d'un très gros projet de renouvellement complet du système de badges utilisés par tout le personnel des différentes instances et sociétés présentes sur l'aéroport.

Plusieurs modifications sont intervenues en cours d'année pour rendre l'infrastructure plus accessible aux personnes à mobilité réduite (création de rampes d'accès, sanitaires dédiés). Par ailleurs, une nouvelle signalétique a été posée durant l'année écoulée à l'intérieur de l'aérogare pour faciliter l'orientation des passagers.

L'exploitation au niveau aéronautique de l'AIG a également été soumise à un cadre réglementaire en pleine évolution, rendant nécessaire la mise en place de nouvelles normes, de nouveaux processus et de nouvelles structures internes. C'est ainsi que la préparation de la *certification of aerodrome* (COFA), entreprise en 2003, s'est poursuivie en 2004.

Dans le cadre de l'entraînement constant à la sécurité, s'est tenu un exercice d'intervention en cas de catastrophe grandeur nature, impliquant plus de 400 participants et réalisé sans perturbation de l'exploitation normale de l'AIG. De multiples assistances aux passagers et aux avions ont rempli le quotidien des équipes de sécurité. Parmi les tâches récurrentes, ont figuré en bonne place les opérations hivernales, l'assistance lors de ravitaillement d'avions avec passagers à bord, les alarmes en cas de bagage ou de colis suspect et les interventions de tout type (fuites d'hydrocarbures, inondations, débuts d'incendie, déclenchements d'alarmes automatiques, etc.).

Enfin, le système de management environnemental (SME), destiné à améliorer l'efficacité des actions et à renforcer les mesures prises pour la protection de l'environnement, a été englobé dans le système de management pour mieux respecter les principes du développement durable. La mise en œuvre du SME a été principalement concrétisée en 2004 par quatre actions : isolation acoustique des habitations, mesure des particules fines, engagement en faveur des transports publics et écologie au bureau.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Pierre-François Unger

Annexe : rapport annuel 2004 de l'AIG (Note du SGC : Ce document sera déposé sur la table dans la salle des Pas-Perdus)