

*Date de dépôt : 30 juillet 2010*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2009**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **1. Préambule**

Conformément à l'article 5, alinéa 3, de la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG – H 3 25), 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 2009.

L'Aéroport international de Genève (AIG) constitue un atout majeur pour la prospérité et le rayonnement international de notre canton et de l'arc lémanique. La plate-forme aéroportuaire accueille à elle seule pas moins de 150 entreprises et plus de 8500 employés, actifs dans le secteur aéronautique, la sécurité, la restauration, le commerce ou quantité d'autres services. Surtout, elle offre à notre région la possibilité de connexions de qualité avec l'ensemble du monde. L'AIG est un poumon indispensable au secteur touristique bien sûr, mais aussi à l'industrie, à la finance et aux organisations internationales qui font la fierté et la prospérité de Genève et des villes voisines.

Les événements du mois d'avril 2010 (interruption du trafic aérien à l'échelle du continent pendant 5 jours en raison d'un nuage de cendres volcaniques) ont permis de rappeler l'importance du secteur de l'aviation civile et du fret pour l'ensemble de notre économie. Or, depuis que la Suisse n'a plus de compagnie d'aviation nationale, les aéroports sont notre seul levier d'action souverain dans un marché international très actif.

Pour toutes ces raisons, l'Etat tient à rester le propriétaire exclusif de cette infrastructure essentielle. Il tient aussi à lui donner les instruments de gouvernance lui permettant de jouer ce rôle moteur en jouissant de la flexibilité et de la réactivité qu'exige la concurrence internationale en la

matière. C'est pourquoi le Conseil d'Etat s'était fortement engagé en faveur du transfert des actifs immobiliers de l'Etat à l'AIG, approuvé par le peuple le 17 juin 2007. Cette réforme permet à l'AIG de restructurer de manière ambitieuse son patrimoine immobilier afin d'améliorer son infrastructure, sans impact sur le bilan de l'Etat de Genève. C'est pourquoi le Conseil d'Etat a manifesté, dès janvier 2008, la volonté de réformer la gouvernance de l'AIG en lui permettant de disposer d'un conseil d'administration plus efficace et lié à l'Etat de Genève via des objectifs de gestion. La même préoccupation se retrouve dans le projet de loi sur l'organisation des institutions de droit public, déposé ce mois de juin 2010 (PL 10679).

## **2. Résistance dans un contexte de crise mondiale**

Le secteur aérien s'est révélé particulièrement sensible à l'affaiblissement conjoncturel de l'année 2009. Selon IATA, l'association internationale regroupant 230 compagnies aériennes représentant près de 95 % du trafic mondial, le secteur a perdu en 2009 quelque 4,1% de passagers, la baisse ayant été plus forte en Europe (- 5,7 %). Dans ce contexte, l'AIG a offert une belle résistance, avec une baisse du nombre de passagers de seulement 1,7 % par rapport à l'année 2008. Cependant, le nombre de vols a, lui, diminué de manière nettement plus forte, de 9,2 %, les compagnies ayant choisi de supprimer les vols les moins rentables et poursuivant sur leur tendance à augmenter la taille des avions afin de réduire le coût par place.

L'évolution du trafic à partir et à destination de Genève présente toutefois un tableau fort contrasté selon les régions. On observe ainsi que, hormis le Portugal (+ 7,8 %), le trafic à destination des pays d'Europe a assez fortement diminué. L'AIG a pu compenser cette évolution grâce à la bonne tenue des destinations en Europe orientale (Croatie, Hongrie, Grèce), en Turquie, au Maghreb et au Moyen-Orient d'une part, et grâce surtout au fort développement vers l'Amérique du Nord, avec les nouvelles lignes vers Montréal et Washington DC, d'autre part.

L'impact de la crise s'est fait ressentir de manière nettement plus forte sur le secteur non aéronautique, principalement les revenus des concessions commerciales. Ces dernières ont essuyé une baisse de 15,6 %, en raison de la situation économique générale mais aussi en raison de l'affaiblissement de la livre sterling face au franc suisse, ce qui a eu un fort impact sur la clientèle britannique. Pour rappel, le Royaume-Uni représente plus de 24 % du trafic de ligne à partir de l'AIG.

Ce contexte démontre que la stratégie visant à maintenir l'équilibre entre les recettes strictement aéronautiques et les recettes commerciales a permis à

l'AIG d'adoucir l'impact de la crise économique, de même que sa stratégie de développement vers les zones géographiques à fort potentiel.

C'est ainsi que l'AIG a pratiquement stabilisé ses produits aéroportuaires à 149 938 378 F, en très légère hausse de 1,04 %, alors que les revenus issus des infrastructures, des loyers, des parkings et des commerces diminuaient de 4,97 %, à 145 193 920 F. Du côté des charges, les charges de personnel connaissent une hausse de 7,71 % à 106 568 164 F. Cette hausse est liée d'une part à l'indexation générale des salaires et aux mécanismes salariaux prévus par les statuts du personnel, ainsi qu'à une provision de 4,2 millions de francs attribuée au fonds de prévoyance du personnel. Rappelons que le personnel de l'AIG est affilié à la Caisse de prévoyance du personnel enseignant de l'instruction publique et des fonctionnaires de l'administration du canton de Genève (CIA) et que les prestations de retraite sont basées sur le principe de la primauté des prestations. Au final, l'AIG boucle l'exercice 2009 sur un résultat d'exploitation après amortissements et intérêts de 39 632 339 F (en baisse de 34 %), dont la moitié a été versée à l'Etat de Genève.

### **3. Achèvement et inauguration du T1+**

L'exercice 2009 aura vu l'achèvement des travaux du T1+, à savoir l'agrandissement du terminal principal. Ce chantier s'était ouvert en 2006 et a nécessité plus de 230 millions de francs d'investissements, entièrement financés par l'AIG.

Ces travaux, les plus importants depuis la construction de la nouvelle aérogare en 1968, lui permettent de gagner 7500 m<sup>2</sup> de surface d'exploitation et 40 % de surfaces commerciales supplémentaires. Ce gain est essentiel pour améliorer le confort des passagers et contribue à consolider la stabilité financières de l'AIG grâce aux revenus de la zone commerciale.

L'enregistrement des passagers a été amélioré, avec l'augmentation du nombre de guichets d'enregistrement (de 95 à 108 unités) et une nouvelle installation de tri automatique des bagages pour 25% des bagages enregistrés.

Au passage, l'adaptation aux accords de Schengen, supposant des facilités accrues pour les passagers en provenance de la zone Schengen (60 % du trafic à l'AIG), a exigé des investissements lourds pour répondre aux exigences de cet accord européen.

Ces installations ont été inaugurées le 26 octobre 2009, en présence de M. le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chargé du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), et de Mme Chiara Simoneschi-Cortesi, présidente du Conseil national, et de nombreuses personnes issues des milieux politiques, économiques et culturels suisses, romands et de France voisine.

#### **4. Reconnaissance internationale**

La meilleure des reconnaissances internationales, pour un aéroport, c'est celle des compagnies d'aviation qui choisissent d'y développer des lignes. A ce titre, l'AIG a été récompensée, en 2009, par le prix « Eagle Award » décerné par l'IATA à l'aéroport ayant connu les plus notables améliorations, le « Most improved Airport ». Cette récompense ne constitue pas un aboutissement, mais bien le signe que le secteur aérien a constaté les efforts fournis par notre plate-forme pour rattraper le retard qu'elle avait pris, sur le plan des infrastructures, au début des années 2000.

L'AIG a également reçu le « Prix européen des plans de mobilité d'entreprise » pour ses efforts visant à permettre une mobilité douce ou en transports collectifs à tous les employés actifs sur le site ([www.mobilite-aeroport.ch/plan.php](http://www.mobilite-aeroport.ch/plan.php)).

Enfin, l'aéroport se révèle en 2009 le roi de la petite reine, puisqu'il a été récompensé par le « Prix vélo des entreprises cyclophiles suisses », de même qu'une autre institution publique genevoise, la Fondation des services d'aides et soins à domicile FSASD.

Au-delà de ces récompenses encourageantes, l'AIG constitue la porte d'entrée sur la Suisse et sur la région genevoise pour des millions de passagers par an. Parmi ces passagers, l'AIG a organisé en 2009 plus de 4400 accueils protocolaires, accueillant 101 chefs d'Etat, 554 membres de familles royales et plus de 2000 ministres. Ces accueils protocolaires sont organisés par l'AIG, entièrement à ses frais et sous sa responsabilité, au bénéfice du canton de Genève et de la région.

#### **5. Tourisme d'affaires**

En vertu de sa mission, définie par la législation cantonale (art. 2, LAIG – H 3 25), en faveur du « développement de la vie économique, sociale et culturelle », l'AIG attache une grande importance à l'aviation d'affaires. Ce secteur est en effet essentiel dans une économie tournée vers le haut de gamme et soucieuse d'attirer dans notre région des entreprises à forte valeur ajoutée.

C'est pourquoi l'AIG se félicite de la mise en service, à l'été 2009, du nouveau hangar de la société Geneva Airpark, financé et construit entièrement par la société privée du même nom. La société TAG, basée à Genève, poursuit également ses travaux pour l'agrandissement de son hangar principal et construire de nouveaux locaux administratifs, dont la mise en service est prévue pour l'été 2010.

## **6. Nouveau terminal**

L'année 2009 aura été incontestablement marquée par l'inauguration du T1+, après plus de trois ans d'importants travaux d'extension. On s'en souvient, le terminal avait été construit en 1968 en prévision d'un trafic de 5 millions de passagers par an. Ce seuil a été plus que doublé, sans que des adaptations majeures aient été entreprises au cours des décennies suivantes.

Le T1+ permet aujourd'hui à l'AIG de fonctionner efficacement pour accueillir dans la sécurité et le confort ses quelque 12 millions de passagers par an. Mais avec ces travaux, l'AIG n'a guère de marge de manœuvre pour anticiper sa croissance future, notamment sur les longs courriers. De même, le terminal est sous-dimensionné pour accueillir des gros porteurs, ceci alors que les compagnies d'aviation s'orientent de plus en plus vers des avions plus grands, plus économiques, plus confortables et permettant plus de flexibilité tarifaire. Cette tendance se manifeste notamment depuis plusieurs années par une progression nettement plus forte du nombre de passagers que du nombre de vols.

Afin de se donner les moyens d'accueillir dignement plus de 15 à 17 millions de passagers par an, d'ouvrir sans difficulté de nouvelles lignes intercontinentales ou d'accueillir des avions gros porteurs, l'AIG a donc étudié en 2009 les possibilités de construction d'un nouveau terminal.

D'importants travaux d'étude et de planification ont été entrepris alors que le T1+ n'était pas encore achevé, en vue de la construction d'une « aile est ». Ce projet a été validé début 2010 par le conseil d'administration et figure parmi les grands chantiers du programme de législature 2010-2013 du Conseil d'Etat. Les travaux, les plus importants de l'histoire de l'aéroport, débiteront courant 2010 et supposeront quelque 350 millions de francs d'investissements, entièrement financés par l'AIG sans impact sur le contribuable.

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

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP

#### Annexe:

*Dans un souci d'économicité et de réduction du nombre d'imprimés, le rapport financier 2009 de l'AIG n'est pas annexé au présent rapport mais il peut être consulté sur internet en version PDF :*

<http://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-97/>