

Date de dépôt : 15 juin 2011

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2010

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 2010.

D'après la LAIG, l'aéroport « doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle » en tenant compte « des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement ». Mission une nouvelle fois pleinement remplie par l'AIG en 2010. Le présent rapport abordera l'exercice écoulé en six points majeurs, incarnant ce rôle pluriel de l'AIG : les résultats financiers, l'atterrissage de deux avions emblématiques de l'avenir de l'aviation civile (l'Airbus A380 et « Solar Impulse »), l'évolution du trafic, l'évolution de l'activité commerciale sur le site de l'aéroport, les actions environnementales, ainsi que la stratégie de développement maîtrisée, avec premières étapes du chantier de la future nouvelle Aile Est.

2. Résultats financiers

La mission prioritaire de l'AIG n'est pas de générer des bénéfices, mais bien de servir la région. Néanmoins, la fermeté de la demande et ses efforts de modernisation lui permettent d'afficher une santé financière réjouissante,

avec un chiffre d'affaires de 322'656'906 F, en hausse de 9%, et un résultat bénéficiaire de 48'894'399 F (+23%), reversé pour moitié à l'Etat de Genève. Le résultat opérationnel avant amortissements et intérêts (EBITDA) atteint 109'977 millions de francs (+14,3%), renforçant encore sa capacité en matière d'investissements.

Sur le plan des investissements, l'année écoulée a marqué une pause relative par rapport aux importants travaux de la période 2006-2009 (transformation du T1+, 230 millions de francs) et ceux prévus dès 2011 (réalisation de l'Aile Est). Malgré cela, les investissements se sont élevés à 51,6 millions de francs. La plate-forme a notamment engagé des efforts dans le renouvellement du balisage lumineux du tarmac et la fin des travaux liés au T1+. Les résultats détaillés figurent dans le rapport financier 2010, consultable sur le site internet www.gva.ch dans les publications institutionnelles¹.

Notons au passage que la politique d'investissement de l'AIG en matière d'infrastructures, une stratégie à long terme, l'a particulièrement bien positionné par rapport à d'autres plates-formes du continent. Ainsi, alors que l'enneigement a été particulièrement fort début janvier et début décembre, la piste n'a été fermée au total que 24 heures, attestant l'efficacité des travaux de déneigement et de dégivrage (de la piste et des avions). Au plan européen, les mêmes épisodes neigeux ont mis en évidence l'inadaptation de nombreux équipements et l'insuffisance des stocks de produits de dégivrage, avec l'annulation en un mois de 35'000 vols (soit plus que la totalité des vols annulés en 2009). De grands « hubs », tels que Heathrow, Paris Charles de Gaulle et Orly ou Francfort, ont été fortement perturbés durant tout le mois, mais particulièrement entre le 18 décembre et le 25 décembre 2010, suscitant d'importantes polémiques et dévoilant l'urgence de procéder à des investissements massifs dans l'amélioration des infrastructures.

3. La puce et le géant

Il pèse 380 fois plus qu'une Smart. Et consomme, par passager, 14% de carburant en moins que le modèle le plus sobre de la gamme, la « Smart Pure CDI ». Lorsqu'il a percé le brouillard, ce 21 janvier 2010, au-dessus de Cointrin, les observateurs, unanimes, s'étonnaient de ne pas l'avoir entendu arriver. L'Airbus A380, le plus gros avion civil jamais conçu, consomme en

¹ www.gva.ch/fr/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2010_RF_GeneveAeroport.pdf

effet 2,9 litres de carburant pour 100 km parcourus par passager. Une consommation inférieure de 12% à celle du Boeing 747, avec des émissions de bruit inférieures de 50% à celles de son célèbre concurrent. L'atterrissage du géant à Cointrin constituait la première étape visant à certifier que la piste genevoise pouvait lui servir d'aéroport de déroutement, dans un premier temps. Car pour un usage commercial courant, des adaptations du tarmac restent indispensables.

Exactement huit mois plus tard, le 21 septembre vers midi, Solar Impulse faisait son entrée en scène sur la piste de l'AIG pour son premier atterrissage sur un aéroport accueillant un dense trafic de ligne. A peine 1700 kilos, pour une envergure équivalente de celle du 747-400.

Ces deux événements attestent que l'aviation civile vit une nouvelle ère des pionniers. Tant l'A380 que Solar Impulse participent de l'avenir de cette industrie.

Par sa taille et son autonomie, l'A380 incarne des tendances lourdes de l'aviation civile pour les prochaines décennies. Tout d'abord, la mise en place d'un réseau continental – notamment européen – de lignes de chemin de fer à très grande vitesse contribuera à réduire l'attrait de l'aviation pour les courtes liaisons, qui renforcera à l'inverse la densité du réseau long courrier dans une économie fortement mondialisée. En outre, des avions pouvant accueillir jusqu'à plus de 800 passagers permettront des économies d'échelle significatives, tant en termes de consommation que d'intensité de main-d'œuvre, pour les liaisons les plus fréquentées entre grandes métropoles. En d'autres termes : la croissance du trafic passagers ne se manifeste pas forcément par une croissance parallèle du trafic en nombre de mouvements. Ainsi, pour l'AIG, le nombre de passagers a-t-il augmenté au cours des quatre dernières années (2006 à 2010) de 20%, tandis que le nombre de mouvements n'a de son côté crû que de 0,4%.

Cette tendance du marché constitue l'un des constats essentiels qui ont déterminé le Conseil d'Etat ainsi que le Conseil d'administration de l'AIG à soutenir le projet de rénovation du terminal sur son aile EST (voir chapitre 6 du présent rapport).

De son côté, Solar Impulse nous projette dans un avenir plus lointain, celui d'avions propulsés par des ressources énergétiques innovantes, de la même manière que le secteur automobile parvient, aujourd'hui, à produire des véhicules dont la consommation est inférieure de plus de la moitié à celle des automobiles qui sortaient des chaînes de production avant les grands chocs pétroliers. A ce titre, l'association internationale du transport aérien

(IATA), qui réunit 230 compagnies desservant 93% du trafic de ligne international, s'est fixé comme objectif environnemental une réduction des émissions de gaz carbonique, d'ici à 2050, de 50% par rapport au niveau de 2005. A ce jour, le transport aérien est responsable de 2% des émissions de CO² par l'activité humaine. Les efforts technologiques et d'exploitation ont d'ores et déjà permis, depuis 1970, de réduire de 70% les émissions de CO² par passager et par kilomètre².

4. Croissance qualitative

L'aéroport le plus efficient d'Europe : c'est l'avis des experts de l'Air Transport Research Society (ATRS) au sujet de l'AIG dans la catégorie des plates-formes accueillant moins de 15 millions de passagers. Une année après le « Eagle Award » du « Most improved airport », décerné par l'IATA, cette nouvelle reconnaissance atteste les efforts de notre aéroport pour conserver son attrait auprès des compagnies aériennes et des passagers.

Le métier aéroportuaire consiste en effet à organiser avec efficacité l'activité qui entoure le trafic aérien : accueil et enregistrement des passagers et de leurs bagages, accessibilité en transports privés et publics, maintenance et approvisionnement des avions, dégivrage, aiguillage du ciel, prévention du péril aviaire, contrôles de sécurité et de sûreté, etc.. Des activités fournies par des prestataires divers, dont l'organisation se doit d'être efficace afin de garantir le respect des horaires, la sécurité et le confort des passagers, et de permettre aux compagnies aériennes de rentabiliser au mieux leurs investissements.

L'AIG ne sera jamais un géant comme peuvent l'être les aéroports des grandes capitales européennes. Son ambition reste de servir au mieux le développement économique, social et culturel du pays. Ainsi, la croissance régulière du nombre de passagers au cours de la dernière décennie correspond-elle également au développement économique et social de la région. Une croissance maîtrisée et orientée sur la qualité, comme l'atteste le profil des voyageurs tel que le Conseil d'Etat l'a décrit dans sa réponse à une intervention parlementaire³.

² IATA, *Fact Sheet Environment*, décembre 2010, consultable sur :

http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/pages/environment.aspx

³ *Rapport du Conseil d'Etat à l'Interpellation urgente écrite 1021 du 26 août 2010.*

En 2010, l'AIG a ainsi servi 11'880'398 passagers, en hausse de 4,9% par rapport à l'année précédente, ou de 3% par rapport à l'année 2008. La fermeture de la plate-forme pendant quelques jours en raison de la neige ou de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll n'a donc pas eu d'impact véritablement sensible sur l'évolution du trafic au niveau annuel, pas plus que les difficultés rencontrées dans les aéroports européens paralysés par la neige pendant plusieurs jours en décembre ou perturbés par des mouvements sociaux.

Comme au cours des années précédentes, la progression du trafic passagers n'a pas entraîné une hausse comparable du nombre de mouvements, les compagnies s'équipant d'avions plus grands ou fournissant des efforts pour continuellement améliorer le taux de remplissage de leurs aéronefs. Ainsi, comme indiqué au précédent chapitre, le nombre de passagers a-t-il augmenté de 20% depuis 2006, tandis que le nombre de mouvements est resté stable (+0,4%).

La croissance du trafic a conduit les deux principaux transporteurs locaux, Easyjet Switzerland et Swiss, à baser respectivement deux et trois nouveaux appareils à Genève. La compagnie Swiss voit ainsi une hausse de 22% du nombre de passagers à partir de Genève, portant sa part du marché local à 14,4%. Easyjet consolide également sa position avec une hausse de 8% du nombre de passagers, pour une part de marché de 35,8%. A l'inverse, la compagnie régionale Baboo, 6^e compagnie en termes de parts de marché à Genève (2,9%), devra réduire en 2011 le nombre de liaisons à partir de Genève, dans le cadre de l'accord finalisé fin janvier 2011 avec la compagnie tessinoise Darwin Airline qui a repris, dès le 1^{er} avril 2011, les actifs de Baboo.

Les 55 compagnies de ligne (36 européennes et 19 non européennes) actives à l'AIG ont desservi pas moins de 125 destinations en liaison directe, dont 97 européennes et 28 intercontinentales pour les vols de ligne (vols charters non compris). Dopé par la ligne Air Canada vers Montréal et par le nouvel A 330-300 de Swiss pour la liaison quotidienne vers New York JFK, le trafic à destination de l'Amérique du Nord augmente de 21% par rapport à l'an dernier. La hausse est de 35% à destination du Moyen-Orient, particulièrement sensible pour les compagnies Etihad, Qatar Airways, Middle East Airlines et Saudi Arabian, et elle reste forte également à destination du Sud de l'Europe et de l'Afrique du nord (+33% pour la Royal Air Maroc et +10% pour Egyptair).

Le retour de la croissance économique s'est également traduit par des résultats positifs dans le secteur du fret, avec une hausse de quelque 31,54% du tonnage par rapport à l'année précédente. Une hausse liée à la santé de secteurs comme l'horlogerie ou la chimie genevoises, mais aussi au développement des capacités grâce aux nouvelles lignes créées par les compagnies de transport aérien pour les passagers et à l'évolution de la liaison tout-cargo entre Genève et Shanghai, opérée par la compagnie chinoise Jade.

Enfin, comme chaque année, l'AIG a servi de vitrine diplomatique pour notre pays, grâce aux activités du service du protocole, qui a réalisé quelque 4000 opérations d'accueil, dont 130 concernant des chefs d'Etat et le secrétaire général des Nations Unies. Les deux événements majeurs de l'année 2010 en la matière furent la Conférence mondiale des présidents de parlements, à Genève en juillet 2010, et le Sommet de la Francophonie, en octobre à Montreux.

5. L'activité commerciale profite de l'embellie

L'année 2009 avait été marquée par une baisse significative (-18%) des redevances commerciales, autrement dit des produits liés au chiffre d'affaires des commerces installés sur le site de l'aéroport. Cette baisse traduisait l'état de la conjoncture économique mondiale, facteur auquel il fallait ajouter les chantiers en cours d'achèvement dans le terminal, qui occupaient quelques surfaces normalement dévolues au commerce.

De manière symétrique, le retour de la croissance économique dans la région ainsi que l'exploitation de la totalité des surfaces commerciales mises à disposition par le terminal T1+, se sont manifestés par une hausse de 19,7% des redevances commerciales. Ce résultat est particulièrement réjouissant, car les commerces du site aéroportuaire étaient simultanément confrontés à un renchérissement important de leurs produits pour leur clientèle étrangère, en raison de l'affaiblissement des devises des principaux pays d'origine des usagers non suisses de l'AIG (zone euro, Grande-Bretagne, Etats-Unis et Canada).

Les revenus non aéronautiques (162 919 718 F, soit 50,5% du chiffre d'affaires) et les revenus aéronautiques (159 737 188 F, soit 49,5%) continuent donc de garantir à l'aéroport des sources très équilibrées de recettes. Au chapitre des produits non aéronautiques, relevons toutefois que la rubrique des parkings (35 681 947 F, en hausse de 1,8%) est limitée dans sa croissance par le manque chronique de places de stationnement pour les

passagers ne pouvant que difficilement accéder à l'aéroport en transports publics. A ce titre, l'AIG s'illustre par un taux particulièrement élevé de passagers utilisant un transport collectif (45%). Les bornes de billets de transports publics gratuits (financés par l'AIG à ses usagers) installées depuis 2008 dans le hall de récupération des bagages ont ainsi distribué plus de 1200 billets par jour en 2010.

Notons que l'activité commerciale de l'AIG restera, en 2011, tributaire des risques liés à la faiblesse des devises étrangères de nos principaux clients. En revanche, elle devrait être renforcée par l'ouverture, en mai 2011, de commerces hors-taxes à l'arrivée, dispositif nouvellement autorisé par une récente modification de la législation fédérale.

6. Activités en faveur de l'environnement

En 2010, l'AIG a poursuivi ses activités financées par son fonds environnement (4,85 millions de francs en 2010), essentiellement portant sur des travaux d'insonorisation d'immeubles. Plus de quatre millions de francs ont été investis sur territoire suisse, pour un total de 910 logements dans lesquels les travaux sont en cours ou ont été achevés. Dans la plupart des cas, notamment pour deux immeubles locatifs sur la commune de Vernier totalisant 430 logements, l'insonorisation s'accompagne d'une amélioration notable de l'isolation thermique des immeubles. Pour mémoire, le fonds environnement est alimenté par la surtaxe sur les avions les moins performants en terme de bruit et de consommation de carburant, qui ont rapporté 2 536 730 F, auxquels s'ajoutent 95 988 F d'intérêts de la fortune du fonds. Le fonds a engagé pour 6 263 408 F de dépenses, ce qui porte la fortune du fonds au 31 décembre 2010 à 30 013 738 millions, contre 33 644 428 douze mois plus tôt.

Malgré les efforts du secteur aérien en la matière, évoqués au chapitre précédent, l'activité aérienne restera longtemps très dépendante des énergies fossiles⁴. De son côté en revanche, dans le cadre des activités liées à l'exploitation de la plate-forme, l'AIG continue de réduire sa consommation d'énergies non renouvelables par un éventail de mesures allant du plan de mobilité du personnel à l'acquisition de véhicules électriques. Ces mesures sont détaillées dans le bilan environnemental triennal, que l'AIG publie mi-2011. L'une des actions majeures conduites en 2010 sur le plan

⁴ *Rapport du Conseil d'Etat à l'Interpellation urgente écrite 1021 du 26 août 2010.*

environnemental mérite toutefois une mention particulière : la mise en service de deux nouvelles installations photovoltaïques sur les toitures du bâtiment Cargo Security et du Satellite 10, pour une production totale de 190 MWh par an, correspondant à la consommation électrique de quelque 70 ménages. Cette opération porte à 3'300 m² la surface photovoltaïque totale de l'aéroport, pour une production annuelle d'environ 520 MWh, soit presque la même production électrique que celle issue de la centrale de méthanisation des SIG sur le site de Châtillon.

Enfin, l'aéroport a saisi l'occasion de l'année de la biodiversité pour sensibiliser son personnel et le grand public à cette thématique par la production de « miel de tarmac ». Clin d'œil à cette précieuse biodiversité, l'AIG a ainsi installé au printemps 2010 six ruches, où 300 000 abeilles s'activent à produire quelque 70 kilos d'un miel qui, après analyse par chromatographie gazeuse et spectrométrie de masse, s'est avéré parfaitement propre à la consommation. Anecdote, cette opération a surtout servi à mettre en valeur une partie du travail de l'équipe du Bureau de travaux et d'études en environnement sur la plate-forme. L'aéroport constitue en effet, sur ses quelque 340 hectares dont 200 de prairies sèches, la plus grande zone d'habitat du canton pour nombre d'espèces végétales et animales menacées. En l'absence d'engrais, des espèces peu exigeantes parviennent à dominer les graminées. C'est le cas du brome érigé (*bromus erectus*), qui donne son nom de mésobromion à ces prés. Pas moins de 220 espèces de plantes herbacées y ont été recensées. L'aéroport est ainsi la dernière station où l'on trouve le sisyrynchium des montagnes (*Sisyrinchium montanum*) dans le canton. Poussent également dans ces prairies des espèces fragiles ou menacées, à l'instar de la gaudinie fragile (*gaudinia fragilis*) ou la laiche des renards (*carex vulpina*), en voie d'extinction en Suisse. On y trouve également quelques orchidées rares, comme l'orchis pyramidal.

7. Développement maîtrisé

Les constats évoqués aux chapitres 2 et 3 du présent rapport s'agissant des tendances à long terme dans le marché aérien confortent les choix stratégiques engagés par l'aéroport et l'Etat de Genève depuis le milieu des années 2000. Il convient de répondre à la croissance régulière de la demande, liée notamment au statut international de notre canton et au rayonnement de la région lémanique, tout en préservant la qualité de vie d'une région densément peuplée. Le premier axe de cette stratégie d'un développement maîtrisé s'est matérialisé dans la rénovation du terminal T1+, entre 2006 et 2009, qui améliore le confort et la sécurité des passagers et fluidifie les

activités aéronautiques afin de permettre à l'aéroport de se montrer digne des attentes légitimes d'une clientèle exigeante. Sans ces améliorations, l'aéroport se trouverait aujourd'hui près de l'engorgement, avec une multiplication des files d'attente, des retards, et une accumulation endémique des perturbations de l'activité aéronautique qui nuiraient considérablement à l'attractivité de notre région.

Le deuxième axe de cette stratégie de développement maîtrisé est inscrit dans le programme de législature 2010-2013 du Conseil d'Etat, à savoir la réalisation de la future Aile Est, qui doit remplacer les installations actuelles, érigées de manière provisoire dans les années 1970, pour l'accueil des gros porteurs. A l'avenir, cette aile pourra accueillir jusqu'à 6 avions gros porteurs simultanément « au contact » (contrairement à l'accueil actuel, « au large », qui nécessite des bus pour l'acheminement des passagers). La moitié de ces emplacements seront équipés pour accueillir un gros porteur ou deux avions de taille moyenne, assurant une utilisation optimale de l'ensemble.

L'exercice 2010 aura vu les premières étapes de la réalisation de cette future Aile Est. Comme le relevait déjà le rapport divers 840 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2009, le Conseil d'administration a validé le projet au début de l'année 2010. Un collège d'experts désigné au printemps 2010 a sélectionné ensuite les mandataires chargés de la réalisation, en conformité aux exigences de la législation cantonale et internationale sur les marchés publics. Le collège d'experts a choisi le groupement constitué du bureau d'architecture Rogers Stirk Harbour & Partners (connu pour avoir conçu notamment le Centre Georges Pompidou à Paris, la Tour de la Lloyd's à Londres, et les terminaux 4 de l'aéroport Madrid Barajas et 5 de l'aéroport de Heathrow), de l'atelier d'architecture genevois Jacques Bugna (connu pour la réalisation de la Tour de la TSR, de l'Hôtel de Police à la rue de la Gravière, du siège du forum économique mondial à Cologny) et de la filiale suisse Geos Ingénieurs conseils SA du groupe français Ingérop Conseil et Ingénierie (connu pour avoir participé notamment à la réalisation de projets complexes tels que le Musée du Quai Branly à Paris ou les gares TGV d'Aix-en-Provence et d'Orléans).

8. Conclusion

L'AIG constitue un atout majeur pour la prospérité et le rayonnement international de notre canton et de l'arc lémanique. Il est un poumon indispensable pour le tourisme, l'industrie, la finance et les organisations

internationales qui font la fierté et la prospérité de Genève et des villes voisines. Rappelons par ailleurs que, depuis que la Suisse n'a plus de compagnie d'aviation dont l'actionnariat serait majoritairement en mains helvétiques, les aéroports demeurent 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 afin qu'elle continue de servir la région en entier plutôt que des intérêts privés sectoriels. Cette volonté s'accompagne de celle de donner à l'aéroport les instruments de gouvernance lui permettant une gestion professionnelle, moderne et efficiente, dans le cadre d'un mandat précis défini par le Conseil d'Etat. 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 en juin 2010 (PL 10679) et dont le Grand Conseil devrait achever le traitement au cours des prochains mois.

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 :
Mark MULLER

Annexes

- *Rapport annuel 2010 de l'aéroport international de Genève, http://www.gva.ch/fr/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2010_RA_GeneveAeroport_FR.pdf.*
- *Rapport financier 2010 de l'aéroport international de Genève, http://www.gva.ch/fr/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2010_RF_GeneveAeroport.pdf.*