

Date de dépôt : 21 mai 2012

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2010

Rapport de M. Fabiano Forte

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie du Grand Conseil s'est réunie en date du 14 avril 2012 et a consacré une séance à l'étude du rapport de la gestion de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'exercice 2010. Les débats furent menés avec brio et efficacité par M. Edouard Cuendet, vice-président. Le rapporteur souhaite adresser ses remerciements à la procès-verbaliste pour avoir retranscrits fidèlement les débats de la commission.

Audition de M. François Longchamp, conseiller d'Etat et président du conseil d'administration de l'AIG

M. François Longchamp annonce que, tant pour 2010, dont il est question dans le rapport, que pour 2011 (chiffres déjà disponibles), les résultats de l'aéroport peuvent être qualifiés de positifs, et même au-delà des espérances, qu'il s'agisse de la hausse du trafic aérien ou de la présence des compagnies aériennes. A ce propos, il cite le renforcement de la présence de la compagnie Swiss, au travers de son opérateur Lufthansa. L'approche du nouveau directeur est particulièrement neutre sans favoritisme de l'un ou l'autre aéroport national.

Sur le plan des passagers et des mouvements, les mouvements augmentent moins vite que les passagers, mais la capacité des appareils s'accroît et connaît également un meilleur taux de remplissage. Les résultats

financiers s'établissent à plus de 60 millions au lieu des 48 millions prévus, dont 50 % vont à l'Etat de Genève – les résultats opérationnels sont également très positifs.

Sur le plan commercial, c'est-à-dire de la galerie marchande qui assure comme dans tous les aéroports environ 50 % du bénéfice, on constate que cette activité a souffert de la cherté du franc suisse, néanmoins compensée par l'autorisation d'exploiter des *tax free shop* en zone arrivée à l'aéroport de Genève. Cette nouvelle possibilité de réaliser ses achats hors taxes a donné d'excellents résultats permettant d'équilibrer les achats réalisés par les passagers étrangers lors de leur départ.

En ce qui concerne la desserte, on observe un développement non négligeable lors du premier trimestre, particulièrement le fait que pour la première fois les vols vers le Golfe et l'Asie supplantent les vols vers les Etats-Unis – ce qui prouve si besoin la réorientation connue de l'économie mondiale. La desserte genevoise est reconnue comme étant de très bonne qualité, surtout si on la compare à sa zone d'achalandage et au nombre de ses habitants.

Les investissements sont principalement orientés vers les travaux de l'aile est qui verra augmenter la capacité et la qualité d'accueil des long-courriers. En effet, cet aspect montrait une certaine faiblesse dès lors que les infrastructures d'origine datant de 1968 avaient été prévues pour un potentiel de 5 millions de passagers, alors que l'aéroport en accueille désormais plus de 13 millions. A ce propos, il faut signaler l'obtention d'un prix de l'aéroport le plus efficient d'Europe.

M. François Longchamp renvoie la commission au rapport pour les aspects relatifs au suivi des activités environnementales, principalement les travaux d'insonorisation vis-à-vis des riverains du côté Suisse et du côté France, au travers d'un prélèvement sur les vols bruyants et retardataires. Ces politiques sont menées continuellement depuis des années vis-à-vis de l'ensemble des riverains.

Il rappelle également qu'au fil des années l'aéroport n'a pas manqué de se rendre propriétaire des terrains inconstructibles qui sont nécessaires à son site.

Débat de la commission

Un commissaire (UDC) se demande dans quelle mesure le franc fort pourrait constituer, à terme, un danger plus important pour l'équilibre financier de l'aéroport. M. François Longchamp ne pense pas que l'on puisse parler d'un véritable danger, mais rappelle que 50 % des bénéfices de

l'aéroport sont générés par ses commerces et qu'à ce stade la situation est équilibrée grâce à l'ouverture des magasins hors taxes à l'arrivée.

Un commissaire (Ve) souhaite revenir sur le fonds environnement et suppose que, au-delà des tâches d'insonorisation, d'autres missions sont également concrétisées grâce à cet apport financier. Il lui est répondu que ce fonds est à même de servir à la réalisation de toutes les exigences environnementales, dont l'insonorisation mais également la préservation de la biodiversité (assez spectaculaire dans un milieu apparemment hostile) ou l'utilisation de l'électricité photovoltaïque, de véhicules hybrides etc.

Un commissaire (MCG) demande l'état de situation de la concertation engagée sur l'extension de l'aéroport avec les communes riveraines. Il évoque notamment les inquiétudes de la commune de Vernier quant au possible déclassement d'une zone de villas. Il signale également que les avions étant de moins en moins bruyants, certaines normes liées au déclassement ne sont plus véritablement pertinentes. M. François Longchamp affirme que l'extension de l'aéroport n'est tout simplement pas possible en dehors de la zone aéroportuaire existante, sans compter l'impossibilité d'un développement en territoire français, là où précisément cette hypothèse pourrait éventuellement se réaliser. Il rappelle que la principale problématique, contrairement à ce que beaucoup croient, ne réside pas dans la capacité d'accueil de l'unique piste d'envol/d'atterrissage mais dans la capacité des infrastructures au sol, c'est-à-dire d'accueil des avions et des passagers. Il convient que l'aviation puisse être considérée comme une nuisance en regard d'une zone villas mais les avions sont voulus et conçus pour être de moins en moins bruyants avec la restriction de devoir attendre environ 25 ans pour assister à un renouvellement complet d'une flotte moins bruyante (pour des avions qui ne sont pas encore en production). Pour M. François Longchamp, l'atténuation du bruit, grâce aux progrès techniques, ne devra pas faire oublier l'augmentation prévue du nombre d'avions.

Un commissaire (Ve) s'en voudrait de ne pas s'inquiéter de la situation récurrente des vols d'hélicoptères qui occasionnent depuis de nombreuses années des nuisances et notamment depuis la création d'une base à Archamps. A cette question il lui est répondu que la liberté des airs et des itinéraires est la même que celle qui s'applique à un conducteur automobile. Il existe très peu de zones interdites au survol (à la condition de respecter toutes les règles usuelles de pilotage). Toutes les marges de la législation fédérale ont été exploitées sans qu'il soit possible d'aller encore plus loin en matière de vols d'hélicoptères.

Un commissaire (PDC) évoque l'éventualité de réaliser des travaux permettant d'améliorer les capacités d'accueil et de dégagement de la piste, principalement à l'usage des petits avions, ce qui aurait évidemment des incidences positives sur la capacité d'absorption du trafic dans son ensemble. Par ailleurs, il aimerait connaître les avancées du site aéroportuaire en matière de normes de sécurité, notamment vis-à-vis des nouvelles menaces. M. François Longchamp indique que les bretelles de sortie visant à soulager la pression sur la piste sont pratiquement toutes construites avec pour conséquence de permettre une à deux rotations supplémentaires. Sur la question de la sécurité, il indique que, comme tous les aéroports européens, des audits en matière de sécurité sont exigés mensuellement (non annoncés). Les tests sont concluants. Prétendre à une sécurité parfaite n'est évidemment pas pertinent, mais jusqu'à présent aucune mauvaise surprise n'est à signaler. Toute la sécurité du périmètre a été renforcée à des coûts plus que significatifs. L'essentiel de l'augmentation des effectifs à l'aéroport est lié à la sécurité et ses frais directs et indirects.

Un commissaire (S) évoque la problématique du tarif des parkings qu'il considère comme trop bon marché par rapport aux autres aéroports. Il lui est répondu que les tarifs des parkings dépendent de l'éloignement par rapport au checking, avec une moyenne de 40 F par jour. A noter que certains aéroports offrent la gratuité à cause de leur localisation en rase campagne (Saint-Exupéry, Lyon).

Le même commissaire (S) demande si des efforts sont entrepris afin de dissuader les vols très tôt le matin ou très tard la nuit. M. François Longchamp lui explique le principe s'appliquant aux avions basés (pour Swiss, easyJet, etc.) qui leur donne une latitude de 30 minutes après la fermeture de l'aéroport. L'aéroport de Lyon accueille souvent les retardataires car il est ouvert toute la nuit. En outre, la totalité des avions basés sont des avions à faibles émissions de bruit.

Après un riche et intéressant débat, la commission de l'économie prend acte à l'unanimité du RD 879 et vous invite à faire de même.