

*Date de dépôt : 25 juillet 2013*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2012**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Conformément à l'article 5 de la loi sur l'aéroport international de Genève (AIG), il appartient au Conseil d'Etat de rendre un rapport chaque année au Grand Conseil sur la gestion de l'établissement. Le présent document porte sur l'exercice 2012. Il aborde en six chapitres les thèmes principaux suivants : résultats financiers, évolution du trafic et de la desserte, innovations et services aux passagers, évolution de l'infrastructure, travaux préparatoires pour l'Aile Est et mesures de protection de l'environnement.

Le Conseil d'Etat tient à souligner que l'AIG, aussi appelé Genève Aéroport comme son logo l'indique depuis 2011, a reçu, pour la troisième année consécutive, la distinction « Airport Efficiency Excellence Award » dans la catégorie des aéroports accueillant moins de 15 millions de passagers par an. Cette reconnaissance est décernée par les experts de l'Air Transport Research Society (ATRS) regroupant les principales universités du monde ayant un département consacré à l'aviation. Cette efficacité est le résultat du travail conjoint des équipes de l'aéroport dans l'ensemble de ses secteurs d'activités, dont l'effectif s'est établi à 863 collaborateurs à fin décembre (814,4 équivalents plein temps), soit une hausse de plus de 100 personnes par rapport à fin 2008 (758 collaborateurs – 723,4 EPT – travaillant alors pour l'AIG). A ce chiffre, il faut ajouter le nombre d'employés des quelque 200 sociétés actives sur le site, soit environ 9 500 personnes.

### **Résultats financiers**

La hausse du trafic passagers ainsi que la poursuite des efforts en matière de diversification des revenus (aéronautiques et non aéronautiques) a permis

à l'AIG de réaliser à nouveau en 2012 un bénéfice record, de 66,5 millions de francs, dont la moitié est versée à l'Etat de Genève.

Le chiffre d'affaires se monte à 364,153 millions de francs, répartis entre recettes aéronautiques (186,830 millions de francs) et non aéronautiques (177,323 millions de francs). Pour mémoire, les recettes non aéronautiques regroupent notamment les redevances des commerces sur leur chiffre d'affaires et les parkings. On observera la bonne tenue des recettes non aéronautiques (+4 %) malgré la cherté du franc, résultat dû en grande partie à l'augmentation du trafic passagers et aux bonnes performances du secteur Airside (zone se trouvant après les contrôles de sûreté).

Du côté des charges, il faut noter une hausse maîtrisée des charges des postes salaires et assurances sociales qui intègrent l'adaptation des effectifs, rendue nécessaire en raison de la croissance du nombre de passagers. Quant aux charges de fonctionnement, elles connaissent une baisse de 0,4%, grâce à un bon contrôle de l'ensemble des postes de dépenses. Les charges d'exploitation (hors fonds environnement) se montent à 233,494 millions de francs, portant le résultat opérationnel avant amortissements et intérêts à 129,034 millions de francs, ce qui atteste la forte marge d'autofinancement de l'AIG pour ses investissements en cours et à venir, en particulier l'Aile Est.

Du côté du bilan, l'aéroport a profité de ses bons résultats pour réduire sa dette bancaire (diminution de 5 millions de francs). L'endettement bancaire, d'un total de 175 millions de francs au 31 décembre, est désormais totalement couvert par des taux fixes à long terme, ce qui prémunit l'institution contre tout risque de fluctuation des taux dans le contexte des investissements importants qu'elle devra consentir. Par contre, en termes d'endettement total, l'achat du parking P 26 s'est matérialisé par un engagement financier supplémentaire de quelque 25 millions de francs auprès de la Fondation des parkings.

### **Evolution du trafic et de la desserte**

En 2012, l'AIG a connu une nouvelle fois une progression du nombre de passagers (13'899'422, en hausse de 5,9% par rapport à 2011). La hausse du nombre de mouvements d'avions a, une fois de plus, été inférieure à celle des passagers (192'944 mouvements, en hausse de 2%), confirmant la tendance à

l'augmentation de la taille moyenne des appareils et à l'amélioration des taux de remplissage. Au cours de la décennie écoulée, le nombre de mouvements n'a augmenté que de 18%, alors que le nombre de passagers a bondi de 71%.

L'augmentation du nombre de passagers est provenue de l'aviation de ligne (+6%), qui représente aujourd'hui 97% des passagers, tandis que les autres segments (charters et aviation civile) stagnent ou décroissent.

Si les deux tiers des compagnies actives sur la plate-forme genevoise ont connu une croissance de la marche de leurs affaires, les deux principales compagnies basées à Genève, Easyjet et Swiss, ont connu une solide croissance, de même que les compagnies desservant le Moyen-Orient comme Emirates ou Etihad.

En termes de desserte, 54 compagnies de ligne ont permis de relier en vol direct 124 destinations réparties dans plus de 40 pays (26 liaisons intercontinentales).

Quant au secteur cargo, après deux années de forte croissance liée à la bonne tenue de l'économie suisse, il a continué à se développer. Ainsi, le volume total de fret a augmenté de 3,2% à 74'739 tonnes malgré le ralentissement observé sur la majorité des autres plate-formes européennes.

### **Innovations et service aux clients**

Plaçant depuis des années la satisfaction des passagers au cœur de ses préoccupations, l'AIG a continué à prendre en 2012 des mesures pour augmenter la qualité des prestations offertes. Il a ainsi installé un système innovant et unique en Europe développé par une jeune société romande qui permet de tester en direct la satisfaction des passagers. Le projet pilote, qui a eu lieu pendant plusieurs mois dans divers sanitaires de l'aérogare, s'étant montré concluant, l'AIG a décidé de pérenniser ce système et de l'étendre à d'autres lieux.

Pour répondre à l'évolution technologique et aux besoins des utilisateurs, l'aéroport a lancé l'application «GVApp». Téléchargeable sur les smartphones et certaines tablettes numériques, ce service offre la possibilité d'obtenir des informations relatives notamment au statut des vols et aux parkings. Il peut en outre générer des alertes automatiques permettant de suivre un ou plusieurs vols.

Enfin, l'AIG a consacré son objectif d'entreprise au service aux clients. Dans cette optique, il a offert à tous ses collaborateurs la possibilité d'aller à la rencontre des passagers durant trois heures, afin de les renseigner et de les

aider. Outre le service personnalisé que la démarche a permis, l'initiative devrait déboucher sur des modifications à long terme, plusieurs propositions ayant été émises.

### **Evolution de l'infrastructure**

Près de 100 millions de francs (97,6 précisément) ont été investis pour rénover, transformer et développer diverses infrastructures. Parmi les plus de 200 projets actuellement en cours à l'AIG, signalons en particulier les travaux visant à construire une nouvelle station de dégivrage et de distribution des carburants, dont le toit et les façades seront recouverts de panneaux photovoltaïques.

Toujours du côté airside, la rénovation du tarmac s'est poursuivie, des positions avions ont été reliées à l'oléo-réseau et ont été dotées d'équipement d'énergie aux avions ainsi que de mires de guidage.

Le terminal a quant à lui été doté de sept guichets d'enregistrement supplémentaires.

Enfin, l'important chantier de rénovation du viaduc de transit et de la plateforme P2-P3 au sud de l'aérogare, débuté en mai 2010, s'est poursuivi selon la planification. Ces lourdes interventions sont rendues nécessaires par l'âge des ouvrages et permettront d'améliorer l'éclairage et l'étanchéité des sols.

### **Travaux préparatoires pour l'Aile Est**

Ce sont aujourd'hui des installations édifiées à titre provisoire dans les années 1970 qui reçoivent les gros porteurs. Il était donc temps de penser à les remplacer afin d'améliorer l'accueil des passagers voyageant avec ce type d'appareils. Ce sera chose faite avec la construction de l'Aile Est, bâtiment d'une longueur de 500 mètres qui rendra possible la présence simultanée de six avions long-courriers. Il s'agira avant tout d'une amélioration qualitative : ces places seront désormais au contact (autrement dit, en connexion directe avec le bâtiment) et non plus au large (ce qui nécessite le recours à un bus). La future construction, recouverte d'un champ de panneaux photovoltaïques et tout en transparence, dotera l'aéroport d'une infrastructure moderne et de qualité améliorant l'accueil, le confort et les flux de passagers. Elle permettra en outre d'accompagner la croissance des passagers, condition nécessaire au vu de l'augmentation de la taille des avions et de leur taux de remplissage. Ce bâtiment vise à faciliter les flux de passagers et de bagages entre l'aérogare et

les avions et à fluidifier l'utilisation du tarmac, ce qui permet à la fois un meilleur confort, une meilleure sécurité et une réduction de la consommation de carburant par les avions au sol ou en approche.

C'est précisément pour améliorer les conditions de sécurité et de confort que le Conseil d'Etat a inscrit le projet parmi les grands chantiers à initier au cours de cette législature, dans son programme de législature 2010-2013. Le conseil d'administration de l'AIG a lui aussi validé ce projet, aujourd'hui contesté par une opposition déposée auprès de l'office fédéral de l'aviation civile. Or ce projet de modernisation d'un bâtiment datant des années 1970 est essentiel pour que cette plateforme aéroportuaire réponde qualitativement aux besoins de notre région. L'économie romande et régionale, à forte valeur ajoutée, a en effet besoin de connexions de qualité au niveau mondial, ce qu'atteste la présence de cinq lignes intercontinentales régulières – quatre vers l'Amérique du Nord, une vers la Chine. Ces liaisons s'opèrent avec des avions gros-porteurs, qui permettent d'optimiser le rapport consommation/passager. Cette évolution confirme une tendance lourde au plan mondial de l'aviation civile, incarnée par la production d'avions comme l'Airbus A380 ou le Boeing 787. L'aviation civile a en effet vocation à relier des destinations lointaines, en utilisant des aéronefs de grande taille, transportant un grand nombre de passagers à moindre coût économique et environnemental. Cette vocation est renforcée par le développement simultané, au niveau continental, d'un réseau de lignes de chemin de fer à très grande vitesse, qui réduit considérablement l'intérêt de l'aviation civile pour les liaisons de moindre distance.

Les travaux préparatoires ont débuté en 2012. Ils ont visé avant tout à préparer la zone où sera construit le futur édifice. Ils se sont notamment traduits par la démolition d'un hangar à bus, le déplacement d'un séparateur d'hydrocarbures, la modification de positionnements avion et de voies de circulation, ainsi que l'installation de sondes géothermiques qui serviront à chauffer et refroidir le futur bâtiment en utilisant l'énergie souterraine.

### **Mesures en matière de protection de l'environnement**

L'AIG a une nouvelle fois pris plusieurs mesures pour diminuer son impact environnemental, qu'il détaille sur son site internet.

Sur le front de la lutte contre les nuisances sonores, l'AIG a investi 6 millions de francs en 2012 pour l'insonorisation de logements sur territoire suisse : 540 ont été insonorisés et 280 sont en cours de traitement. A fin 2012, il avait ainsi terminé l'insonorisation de près de 2'800 logements, pour

un coût total de 41 millions de francs. Pour la France voisine, le dispositif d'aide à l'insonorisation est entré dans une phase concrète et concerne 837 logements.

En 2012, l'AIG a mis un accent particulier sur la gestion de l'énergie, afin de baisser sa consommation énergétique en valeurs absolues. Cette volonté implique des efforts importants, au vu de la croissance en termes de passagers qu'il a enregistrée ces dernières années. Sa gestion énergétique se base sur les trois piliers Négawatt, à savoir la sobriété (suppression des gaspillages), l'efficacité (amélioration du rendement énergétique de la source utilisée) et, une fois le besoin réduit, le recours autant que possible aux énergies renouvelables. C'est dans ce cadre, qu'il a installé 282 panneaux solaires thermiques à ultravide issus d'une technologie issue du CERN. Ce nouveau champ solaire de 1'200 m<sup>2</sup> est venu s'ajouter aux 3'300 m<sup>2</sup> de panneaux solaires existants.

Au niveau de la mobilité, la part des passagers aériens s'étant rendus à l'aéroport en transports en commun a atteint 45%, ce qui permet à l'AIG d'atteindre son objectif fixé à l'horizon 2020. Ce succès est notamment lié à sa politique active de promotion des transports en commun et à la mise en place depuis 2008 d'un distributeur de billets de transports publics gratuits (car financés par l'AIG) en zone de distribution des bagages.

Les efforts de l'aéroport pour réduire l'empreinte environnementale de son activité, déjà récompensés par des prix dans le passé (notamment pour la mobilité du personnel), se matérialisent depuis 2011 par le niveau 3 de l'accréditation carbone des aéroports, certification qui a été renouvelée en 2012. Celle-ci atteste que l'AIG a calculé son empreinte carbone en tenant compte des émissions dues aux infrastructures, à l'assistance en escale, au trafic aérien (atterrissages et décollages) et au trafic induit (passagers et employés). Ce premier constat permet à l'aéroport de prendre des engagements concrets pour réduire cet impact carbone. Parmi ces mesures, outre les plans de mobilité pour le personnel et les passagers, figurent des adaptations importantes de la plate-forme, comme l'équipement de positions d'avions avec des systèmes de fourniture d'énergie par conduites (plutôt que par des véhicules), le renouvellement de certaines installations peu efficaces, l'installation de panneaux solaires, l'acquisition de véhicules écologiques, etc.

L'AIG a donc réalisé en 2012 un excellent exercice sur le plan de ses résultats opérationnels, permettant d'accorder à l'Etat de Genève une participation au bénéfice de plus de 33 millions de francs. L'année 2013

devra marquer une accélération des investissements de l'aéroport, améliorant ainsi encore cette infrastructure fondamentale pour la prospérité de la région.

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'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Charles BEER

### Annexes :

*Le rapport financier et le rapport annuel 2012 de l'AIG sont consultables en format PDF sur le site [www.gva.ch](http://www.gva.ch) > corporate > publications > institutionnelles :*

- *[http://www.gva.ch/fr/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications\\_institutionnel/2012\\_rapport-financierGA.pdf](http://www.gva.ch/fr/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2012_rapport-financierGA.pdf)*
- *[http://www.gva.ch/fr/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications\\_institutionnel/2012\\_rapportGA\\_fr.pdf](http://www.gva.ch/fr/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2012_rapportGA_fr.pdf)*