

Date de dépôt : 26 février 2008

Rapport de la Commission de l'économie chargée d'étudier :

- a) RD 710-A Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'aéroport international de Genève pour l'exercice 2005**
- b) RD 711-A Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'aéroport international de Genève pour l'exercice 2006**

Rapport de M. Damien Sidler

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie s'est réunie le 10 décembre 2007, sous la présidence de M. Pierre Weiss, afin d'étudier les rapports du Conseil d'Etat RD 710 et RD 711. Le procès-verbal a été dressé par M. Hubert Demain, que le rapporteur remercie chaleureusement pour son travail précis servant de base au présent rapport.

Rappel des chiffres marquants 2005 et 2006 (Source : rapports d'activités AIG)

Evolution du trafic global

	2006	2005	Variations
Passagers	9 962 987	9 410 933	+ 5.9%
- Trafic commercial	9 922 911	9 374 264	+ 5.9%
- Trafic non commercial	40 076	36 669	+ 9.3%
Mouvements	176 709	170 936	+ 3.5%
- Trafic commercial	144 399	139 683	+ 3.3%
- Trafic non commercial	32 350	31 253	+ 3.5%
Marchandises	56 544	59 314	- 4.5%
- Fret (en tonnes)	49 234	51 543	- 4.5%
- Poste (en tonnes)	7 410	7 771	- 4.6%

Desserte aérienne 2005

Destinations	116
Lignes Europe	71
Lignes Intercontinentales	25
Total	96

Charters 31

Compagnie aériennes de ligne 51

Desserte aérienne 2006

Destinations	118
Lignes Europe	77
Lignes Intercontinentales	23
Total	100

Charters 50

Compagnies aériennes de ligne 47

Chiffres clés (en '000 de CHF)	2006	2005
Chiffre d'affaires	256'098	240'885
Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements EBITDA	84'861	75'321
Bénéfice net	38'697	29'639
Part du bénéfice rétrocédée à l'Etat de Genève	19'337	19'749
Cash-flow opérationnel	93'549	79'040
Investissements	41'263	31'500
Ratios	33,14 %	31,27 %
Résultats opérationnel / Chiffre d'affaires		
Bénéfice net / Chiffre d'affaires	15,11 %	12,30 %

Présentation générale par le président du Département de la solidarité et de l'emploi, M. François Longchamp.

Le conseiller d'Etat, M. Longchamp, qui est également le président du conseil d'administration de l'aéroport, présente les deux rapports RD 710 et RD 711. Ceux-ci ont été déposés le 31 octobre 2007 en parallèle (et en vertu de l'ancienne procédure) du dépôt des deux rapports de l'inspection cantonale des finances ; les comptes ont été approuvés par le Conseil d'Etat.

M. Longchamp affirme que la situation de l'aéroport est positive, tant en ce qui concerne son volume d'activité que des résultats financiers. Un cap historique a été franchi après le passage de la barre des 10 millions de passagers par an (et probablement proche des 11 millions en 2007).

Malgré sa taille relativement réduite, l'aéroport de Genève connaît, en comparaison mondiale, et proportionnellement à son contexte, le plus grand nombre de dessertes par rapport au bassin de population qu'il sert. Il faut toutefois se garder de toute comparaison excessive, par rapport aux aéroports d'autres capitales européennes, comme Londres, Madrid ou Paris.

Un certain nombre de contraintes liées à la proximité de la ville vont devenir importantes dans le futur, eu égard aux chiffres en forte augmentation

de l'aéroport. On peut citer par exemple les difficultés d'extension ou de création de pistes supplémentaires.

Ces résultats sont particulièrement positifs si l'on considère les obstacles auxquels a dû faire face l'aéroport de Genève ces dernières années (déplacement des vols intercontinentaux puis disparition de la compagnie nationale). A noter que dans la même période, Bâle a perdu jusqu'à 35 % de son trafic à la suite de la disparition de Crossair.

Pour le surplus, M. Longchamp renvoie aux différents éléments de détail (finances, trafic, volume, protection de l'environnement) contenus dans les rapports du Conseil d'Etat et de l'AIG. En conclusion, ces rapports n'amènent pas de commentaires particuliers du Conseil d'Etat.

Discussion de la commission

Finances

Les commissaires se réjouissent bien évidemment de cet excellent bilan financier.

Protection de l'environnement

Certains commissaires restent préoccupés par les aspects environnementaux et les répercussions de ce développement de l'aéroport sur la population (accroissement du bruit, des émanations de CO₂).

L'apparition d'une nouvelle nuisance, liée à l'augmentation des transferts privés par hélicoptère, interpelle la commission.

M. Longchamp considère effectivement que l'accroissement des vols en hélicoptère, principalement durant la période hivernale (de janvier à mars), à destination le plus généralement des stations des Alpes françaises, constitue une préoccupation non négligeable.

Les désagréments de plusieurs riverains résidant dans différentes communes ont bien été entendus, mais ces zones se situent le plus souvent hors de l'espace dans lequel les autorités aéroportuaires peuvent intervenir. La possibilité d'intervenir se situe dans le domaine des atterrissages.

A ce sujet, le conseiller d'Etat renvoie à la réponse formulée à la suite de l'interpellation urgente écrite (IUE 509) qui fait état de dix mesures prises par le conseil d'administration (cf. annexe), dont la principale consiste dans une autorisation préalable pour tout mouvement d'hélicoptère au départ et à l'arrivée de Genève basée sur la règle d'une autorisation par demi-heure et par

trajet (à l'exception évidente des besoins de la police et des hôpitaux universitaires). Certains appareils effectuent jusqu'à 17 rotations par jour.

Un bilan sera établi à la fin de la période hivernale, avec la possibilité éventuelle de diminuer la fréquence à un mouvement par heure. Une interdiction de voler n'est cependant pas possible.

Une compagnie française d'hélicoptère s'est récemment établie à Genève. Cependant ces vols de loisirs privés en hélicoptère ne représentent ni un enjeu financier, ni un enjeu économique pour la région genevoise, au contraire de l'aviation d'affaires. Le département a déjà fait savoir aux sociétés concernées que l'aéroport n'entendait pas développer ce type d'activité sur son site.

Les libéraux annoncent qu'ils sont certes sensibles à la problématique environnementale, mais qu'ils ne pourront en aucun cas accepter un principe visant une restriction du nombre de passagers. Il n'est nul besoin de rappeler l'importance fondamentale de l'aéroport dans le développement et le maintien de la plupart des secteurs économiques à Genève, et notamment le secteur bancaire ou les organisations internationales.

Taxes passager

Une commissaire des Verts rappelle les engagements pris par le canton en matière d'environnement et se demande dans quelle mesure il serait envisageable d'établir le principe du pollueur-payeur au moyen de la taxe *passager*.

M. Longchamp indique que pour diverses raisons déjà connues, la taxe *passager* a été maintenue à un niveau relativement bas. La hausse des taxes atterrissages n'est pas la logique choisie, même si, depuis le 1^{er} décembre, la taxe de sécurité a été augmentée de 1,50 F pour parer aux frais engendrés par les nouvelles réglementations de sécurité (par exemple, les frais de garde des avions ont nécessité l'engagement de 18 personnes supplémentaires).

D'autre part, il existe une taxe ciblée sur les appareils (avions) qui dépend principalement du niveau sonore qu'ils produisent, mais en ce domaine, des progrès spectaculaires ont été accomplis tant au niveau de l'insonorisation que de la consommation de kérosène.

Certains émettent l'idée de transformer cette taxe vers un cumul bruit-émission. Cette réflexion est en cours dans le conseil d'administration, mais il faut également rappeler qu'une part toujours croissante des appareils est renouvelée, notamment dans les compagnies low-cost qui se singularisent par des appareils très récents.

Enfin, l'IATA montre de réelles préoccupations dans ce domaine.

Certains commissaires libéraux estiment qu'il serait dommage, même pour des raisons environnementales, de réduire l'attractivité de l'aéroport de Genève par rapport à Zurich, en augmentant la taxe *passager*. En outre, l'aéroport de Lyon dispose de potentialités notables qu'il ne manquera pas d'exploiter si Genève venait à affaiblir sa position concurrentielle sur ce marché.

Investissements

La commission prend note que l'aéroport de Genève s'est lancé dans le plus vaste programme d'investissements depuis 1968. Mais ces dépenses sont couvertes par les recettes de son activité et des commerces situés dans la zone aéroportuaire. Elle note au contraire que l'aéroport de Zurich n'a malheureusement pas le choix s'il veut couvrir ses investissements démesurés que de recourir à une élévation de sa taxe *passager*.

Commerces

Le chiffre d'affaires des commerces de l'aéroport est proche de celui du centre Balexert. L'aménagement futur des zones devrait permettre une plus grande fluidité dans les parcours des passagers, et la possibilité d'effectuer leurs achats au sein d'une seule zone commerciale. L'allongement actuel des durées de contrôle et de vérification diminue naturellement le temps à disposition pour se rendre dans les boutiques.

Prises d'acte de la commission

La proposition de prendre acte de ces deux rapports est mise aux voix :

RD 710 - Prise d'acte

Pour : 2 UDC, 2 L, 2 R, 2 Ve, 2 PDC, 1 S Contre : – Abst. : –
[unanimité].

RD 711 - Prise d'acte

Pour : 2 UDC, 2 L, 2 R, 2 Ve, 2 PDC, 1 S Contre : – Abst. : –
[unanimité].

ANNEXE

Extrait de la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation urgente écrite de M^{me} Elisabeth Chatelain : Vols d'hélicoptères (IUE 509-A)

Les dix mesures prévues sont les suivantes :

1. Développement du dialogue avec les principales compagnies d'hélicoptères qui opèrent sur l'aéroport de Genève, dans le but de les sensibiliser à l'importance d'atténuer l'impact du trafic au-dessus de l'agglomération genevoise. Participation des représentants de l'Aéroport International de Genève (AIG) au briefing de nombreux pilotes avant la saison d'hiver.
2. Optimisation des publications aéronautiques relatives aux trajectoires d'hélicoptères à l'arrivée et au départ de l'aéroport de Genève.
3. Optimisation du protocole de conversation entre les pilotes d'hélicoptères et les contrôleurs des services de la navigation aérienne.
4. Amélioration du suivi des trajectoires et des altitudes des hélicoptères faisant mouvement sur l'aéroport, principalement dans la zone de contrôle de l'aéroport, mais également au-delà, dans la mesure du possible.
5. Relevé et documentation des cas de survol des zones sensibles au bruit ou des vols à trop basse altitude constatés. Interpellation en direct des pilotes concernés au sol.
6. En cas de non-respect manifeste des procédures publiées ou de récidive, documentation du cas et communication des éléments de fait à l'Office fédérale de l'aviation civile, autorité compétente pour prononcer des sanctions.
7. Surélévation de l'altitude de survol des points de compte-rendu à proximité de l'aéroport (sauf exceptions spécifiées dans les publications, notamment sur le point Palexpo à l'approche de l'aéroport), qui passe de 3000 pieds/mer (environ 500 m/sol) à 3500 pieds-mer (environ 650 m/sol).
8. Obligation d'enclencher le transpondeur (équipement à bord des aéronefs qui permet d'identifier l'avion) à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport, sauf instruction contraire des services de la navigation aérienne, de manière à faciliter le suivi des trajectoires.
9. Maintien du dialogue avec les populations riveraines. Réponses circonstanciées aux demandes de la population. Participation à des assemblées dans les communes.
10. Mise en place d'une procédure d'autorisation préalable pour tout mouvement d'hélicoptère à l'arrivée et au départ de l'aéroport de Genève

les vendredis, samedis et dimanches de la saison d'hiver, ainsi que lors des grands événements à Genève tel le Salon de l'automobile. Lors des journées chargées, attribution d'une capacité d'un mouvement par demi-heure pour chacune des routes d'arrivée et de départ, de manière à éviter le survol d'une même région par un trop grand nombre d'hélicoptères. L'hélicoptère des HUG, basé à l'aéroport de Genève, de même que les hélicoptères de la police, sont dispensés de cette procédure d'autorisation préalable.

Ces mesures ont été approuvées par le conseil d'administration de l'AIG, en date du 19 octobre 2007.