

*Date de dépôt : 24 juillet 2008*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2007**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **1. Préambule**

Conformément à l'article 5 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, 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 2007.

L'Aéroport International de Genève (AIG) a bouclé son exercice 2007 sur un nouveau succès. La croissance du trafic aérien s'y est établie à +9,5% (nombre de passagers), dépassant pour la première fois de l'histoire la barre des 10 millions de passagers. Cette progression est supérieure à la moyenne mondiale pour le trafic international de +5,6% selon le Conseil mondial des aéroports (ACI), et supérieure également à celle de ses concurrents directs, Lyon (+8,4%), Zurich (+7,8%) et Bâle (+6,3%). Cette croissance ne s'est toutefois pas manifestée par une hausse aussi significative des mouvements (+7,5%), ce qui traduit un excellent taux de remplissage des vols et démontre une fois de plus la rentabilité, pour les compagnies d'aviation, de la destination Genève.

En 2007, 123 destinations ont été desservies en vols de ligne directs depuis Genève, dont plus d'un quart en dehors de l'Europe. Plusieurs compagnies ont ajouté des lignes à destination d'aéroports déjà desservis par d'autres compagnies (Rome Fiumicino, Valence, Prague, Bordeaux, Bruxelles, Porto, Cagliari, Ibiza, Palma de Majorque, Marrakech et Las Palmas). D'autres ont renforcé la fréquence des vols sur des destinations comme Abu Dhabi, Amman, Copenhague, Dublin, Helsinki, Le Caire, Lisbonne, London-City, Marrakech, Munich, Nice, Oslo, Tunis. Enfin, de nouvelles destinations se sont ajoutées en vols de ligne : Catane, Dubrovnik,

Marseille, Naples. Sans oublier trois destinations très importantes pour le tourisme d'affaires : Doha et New York (en particulier l'aéroport de Newark, nettement plus centré par rapport à Manhattan que JFK) grâce à la compagnie Qatar Airways, ainsi que Guernesey et Jersey dans les Îles anglo-normandes très importantes pour les milieux financiers. Seuls bémols : la nouvelle compagnie espagnole Clickair s'est retirée de l'AIG, faute de résultats suffisants sur l'axe déjà fortement desservi Genève-Barcelone, et le gel par la compagnie chinoise Hainan du projet de desserte de la ligne Genève-Beijing.

En dehors de la trentaine de destinations desservies par des vols charters, les principaux clients de l'AIG sont, dans l'ordre décroissant : easyJet (34%), Swiss (11,5%), Air France (8,2%), British Airways (7,2%), Lufthansa (6,7%), suivies par KLM, Brussels Airlines, Iberia, Alitalia, TAP et SAS avec des parts de marché de 2 à 3%. A noter l'entrée de la genevoise Flybaboo dans le « Top 12 » avec 1,5% (157 000 passagers, +60% par rapport à 2006).

Cette évolution du trafic, qui devrait se poursuivre au cours des prochaines années, même si le rythme de 9,5% de hausse restera vraisemblablement exceptionnel, a parfois suscité des interrogations dans le monde médiatique sur les limites de capacité de l'AIG à terme. Nous y reviendrons au chapitre 4 du présent rapport.

## **2. Résultats financiers et concurrence internationale**

L'année 2007 a été marquée par une nouvelle performance record en termes de résultat financier avec un bénéfice net de 51,6 millions de francs - dont la moitié est reversée à l'Etat de Genève comme le prévoit la loi sur l'AIG - soit +33,3% par rapport à 2006, qui avait déjà vu un bénéfice supérieur de +30,5% par rapport à 2005. Cette progression est due au fait que les charges de personnel et de fonctionnement (+5,5%), qui ont augmenté notamment en raison de nouvelles réglementations européennes en matière de sécurité, ont progressé moins vite que les recettes (+9,8%), poussées à la hausse par l'augmentation du nombre de passagers et par les excellents résultats des ventes hors taxes, des secteurs du luxe et de l'horlogerie (+15,7% par rapport à 2006).

Il est à rappeler qu'aucune augmentation du tarif des redevances aéronautiques n'a été effectuée sur une période de 6 ans en dépit des charges de fonctionnement et des coûts de sûreté croissants. Cela signifie que les gains de productivité réalisés dans l'exploitation courante ont bénéficié avant tout aux compagnies aériennes et aux passagers. Cette démarche contribue à renforcer durablement la compétitivité et l'attractivité de l'AIG, qui se

positionne ainsi très favorablement en comparaison internationale. La redevance aéroportuaire sur les passagers, prélevée pour chaque passager au départ de l'AIG, était en 2007 de 19 francs (Lyon env. 26 francs, Paris CDG et Londres Heathrow env. 40 francs, Zurich 41 francs). Ce tarif concurrentiel permet à l'AIG de compenser des coûts comparativement élevés pour le contrôle aérien et la maintenance des avions; un avantage qu'il est indispensable de préserver lorsque l'on sait que les compagnies aériennes se livrent une concurrence acharnée au franc près, et que le Parlement européen devrait décider prochainement de l'obligation d'afficher les tarifs des vols « tout compris ». Or, dès le 1<sup>er</sup> février 2008, en raison de la mise en œuvre d'une nouvelle série de directives en matière de sûreté et de contrôle d'accès, la part de la redevance dédiée à la sûreté est passée de 8 à 9,50 francs et le montant total de la redevance a ainsi connu une première hausse depuis 2001, à 20,50 francs.

Ces résultats réjouissants ont surtout permis à l'AIG de franchir plusieurs étapes importantes en termes d'investissements, intégralement autofinancés. Ceux-ci avaient stagné au cours des dernières années, notamment en raison du litige sur le projet de terminal « low cost ». L'abandon de ce projet a permis le lancement du plus important chantier d'extension de l'aérogare depuis 1968, la création d'un nouveau satellite, la réfection et le renouvellement du balisage de la piste. En 2007, les dépenses d'investissements ont été de l'ordre de 67 millions de francs. Le cycle d'investissements se poursuivra en 2008, avec quelque 80 millions de francs prévus (voir chapitre 4).

Les charges n'ayant pas évolué dans l'ensemble aussi vite que les recettes, le résultat opérationnel avant amortissements et intérêts (EBITDA) progresse de 17 % et frôle la barre des 100 millions de francs. La marge sur EBITDA passe ainsi de 33 % à 35,43%.

Le cash-flow opérationnel élevé a permis, malgré les investissements nouveaux et les transferts d'actifs avec l'Etat de Genève (voir chapitre 3), de diminuer l'endettement net global (emprunts bancaires et location-financement diminués des liquidités) de 13 millions de francs (-5.8%), à 233 millions.

### 3. Transferts d'actifs

L'opération comptable la plus marquante de l'année 2007 pour l'AIG fut sans équivoque le transfert d'actifs entre l'Etat de Genève et l'AIG. Ce dernier devient propriétaire de l'ensemble des actifs immobiliers encore détenus par l'Etat, qu'il remboursait jusque là sous forme d'une équivalence de location-financement. Dès 2007, ces charges disparaissent des comptes d'exploitation, tandis qu'apparaît à l'inverse dès le 1<sup>er</sup> juillet 2007 la rente de superficie versée à l'Etat pour l'utilisation des terrains (2,4 millions pour le 2<sup>e</sup> semestre de l'année).

Entièrement réalisé en 2007, ce transfert entraîne une importante modification de la structure de la dette de l'AIG. Ainsi la dette « Etat » s'est transformée en endettement bancaire, qui passe de 80 millions de francs en 2006 à 215 millions fin 2007. Cela n'a pas affecté le ratio d'endettement global (dette nette/total de l'actif), puisque l'inscription dans les actifs des biens immobiliers concernés permet de réduire ce ratio de 51% en 2006 à 43% en 2007. Cela démontre si besoin était la santé du bilan de l'AIG, essentielle pour obtenir des financements avantageux pour les investissements à venir.

### 4. Perspectives d'avenir

Avec plus de 10 millions de passagers par an pour une aérogare initialement prévue pour 5 millions de passagers, l'AIG doit impérativement penser à son avenir. La hausse des prix des carburants et un ralentissement prévisible de la croissance économique mondiale ne devraient en effet pas inverser la tendance haussière à long terme du trafic aérien. Même si certaines liaisons de courte distance seront progressivement concurrencées par le rail, l'AIG continuera selon toute vraisemblance de profiter du fort dynamisme économique et culturel de l'arc lémanique et des régions françaises voisines.

Ces perspectives poussent l'AIG à améliorer son infrastructure afin de lui permettre de continuer de remplir sa mission de soutien au développement de la région. La première étape de ces améliorations est actuellement en cours, avec le chantier « T1+ », qui augmentera de manière sensible le confort, la rapidité d'accueil et des contrôles de sûreté ainsi que les surfaces commerciales de ce qui est, aujourd'hui déjà, l'un des plus grands centres commerciaux de Suisse romande. Entamé en 2007, ce chantier devrait s'achever pour l'essentiel à l'automne 2009.

Cette étape ne suffira toutefois pas à assurer la qualité et la sécurité de l'accueil lorsque l'AIG accueillera 15 millions de passagers par an ou plus.

C'est pourquoi le Conseil d'Etat et le conseil d'administration de l'AIG ont engagé des réflexions en vue de la construction d'un nouveau terminal. Les bons résultats financiers de l'AIG et son bilan équilibré lui permettent d'envisager de tels chantiers dans la sérénité.

Le problème de saturation de l'AIG ne se pose en effet pas en terme de piste, mais bien en terme de gestion des flux de bagages, de passagers, etc. Contrairement à des inquiétudes fréquemment exprimées au cours des derniers mois, le fait de ne disposer que d'une seule piste ne constitue pas une menace pour l'AIG. D'autres aéroports, comme celui de London Gatwick par exemple, parviennent avec une seule piste à accueillir quelque 30 millions de passagers par an. Cela suppose en revanche à la fois des améliorations du tarmac et une hausse des capacités aux heures de pointe afin d'éviter la saturation aux contrôles douaniers, au check-in et dans le tri des bagages. De même, cela exigera à terme des réflexions concertées avec nos voisins (le canton de Vaud et la France voisine) et avec la Confédération en vue d'améliorer l'accessibilité de l'AIG par la route et le rail (3<sup>e</sup> voie CFF Genève-Lausanne, boucle CFF vers le Vengeron, capacités de parking, etc.).

## **5. Respect de l'environnement**

L'ensemble de ces réflexions seront menées dans l'optique des intérêts de la région franco-valdo-genevoise et des populations riveraines. La croissance du trafic aérien doit profiter à la population en termes de prospérité et d'ouverture sur le monde, sans toutefois générer de nuisances insupportables.

A ce titre, l'AIG continue de fournir d'importants efforts en vue de réduire les immissions de bruit, y compris dans les communes riveraines sur territoire français. Depuis plus de deux décennies, l'AIG applique des surtaxes environnementales à l'atterrissage incitant les compagnies aériennes à se doter pour leurs mouvements à Genève d'appareils offrant les meilleures performances environnementales. Cette taxe a rapporté en 2007 quelque 1,8 million de francs, entièrement versé au « fonds environnement » qui contribue à financer des actions en faveur de la protection de l'environnement. Ce fonds a connu un excédent de charges de 3,4 millions de francs en 2007, qui démontre l'intensité des efforts consentis dans ce domaine. Le fonds disposait fin 2007 de quelque 41,5 millions de francs de réserve.

De même, en réponse à la motion 1816 votée par le Grand Conseil le 23 mai 2008, l'AIG devra, en concertation avec les autorités fédérales compétences (office fédéral de l'aviation civile), renforcer son dispositif en vue de limiter le trafic d'hélicoptères, en forte hausse au cours des précédentes saisons d'hiver. Les premières mesures de restriction du trafic prises pour la saison d'hiver 2007-2008 ont certes permis une stagnation du nombre de mouvements sur l'ensemble de la période, sans toutefois empêcher une forte hausse durant les mois de février et mars. De nouvelles mesures sont à l'étude.

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

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Laurent Moutinot

Annexe :  
*Rapport annuel 2007 de l'AIG \**

*\*Note du SGGC :  
Ce document sera déposé sur la table dans la salle des Pas-Perdus*