

Date de dépôt : 25 mai 2015

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2014

Rapport de M. Jean-Marie Voumard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a examiné ce PL 11650 durant la séance du 18 mai 2015, sous la présidence de M. Patrick Lussi, assisté de M. Grégoire Evéquo, directeur général de l'OFPC.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Noémie Pauli. Qu'elle soit ici remerciée pour la qualité de son travail.

Audition de M^{me} Corine Moinat, présidente du Conseil d'administration, et de M. Robert Deillon, directeur général de l'AIG

M. Deillon remarque que le rapport annuel est annexé au PL et revient sur les faits marquants et quelques chiffres clés. L'AIG a réalisé un bénéfice de 88,4 millions de francs. Ce chiffre est en diminution de 3,6%, mais il faut tenir compte des ajustements de l'année précédente d'un montant de 10 millions. En réalité, ce chiffre est meilleur que celui de l'année passée. La croissance du trafic a atteint 5%, ce qui est raisonnable (Zurich 6% et Bâle 10%). En 2014, des nouvelles redevances ont été introduites (50 centimes par passager dès le 1^{er} avril). Le résultat opérationnel est d'environ 13 millions. Concernant l'activité non aéronautique, la croissance est de 1,9%, soit plus faible que celle des passagers. Elle est liée à la morosité du commerce de détail. L'investissement est important pour le développement de l'aéroport et dépasse les 110 millions. L'AIG conserve une situation saine. Il est possible

de prévoir un développement serein et une adaptation des infrastructures selon les besoins que demandera le trafic futur.

Le Président demande ce qu'il en est du statut social de l'aéroport. Est-ce qu'il existe une différence de statut entre l'aéroport de Bâle et celui de Genève ?

M. Deillon répond qu'au début de cette année deux entreprises d'assistance au sol, Dnata et Swissport, ont renouvelé leurs conventions collectives (CCT) jusqu'à mi 2017 pour la première et fin 2016 pour la seconde. L'aéroport de Bâle a un statut différent de celui de Genève car il est binational (un secteur suisse et un secteur français). La France ne dispose à l'AIG que des zones douanières. A Bâle, les entreprises choisissent leur statut (suisse ou français). La plupart préfèrent le statut suisse, ce que la France remet actuellement en cause concernant la TVA. Elle souhaiterait que toutes les compagnies opérant à Bâle soient soumises à la taxe française de la DGAC.

Un député (S) s'interroge sur l'Aile Est et mentionne la page 38 du rapport « *Elle possèdera 6 portes d'embarquement et autant de positions gros-porteurs (soit le même nombre de positions qu'aujourd'hui, la différence étant qu'elles seront désormais toutes au contact, ce qui évitera des trajets en bus)* ». Des oppositions sur l'Aile Est ont été retirées en raison du fait que le nombre de positions serait le même. Est-ce qu'il confirme ceci ?

M. Deillon répond affirmativement. L'AIG aurait la possibilité de mettre deux avions plus petits par position, ce qui a été contesté par les opposants. Tant que le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) est en cours, il n'y aura pas de position double à l'aéroport. Les discussions pourront avoir lieu ensuite.

Un commissaire (S) s'interroge sur le vol Genève-Beijing et demande des chiffres.

M. Deillon répond qu'il fonctionne bien, notamment en termes de revenu par siège. En revanche, le taux d'occupation est plus faible que pour les vols normalement opérés depuis la Chine sur l'Europe. La raison est que Genève est une destination, ce qui pèjore le taux de remplissage.

Ce même commissaire demande si d'autres projets de vols longs courriers sont prévus.

M. Deillon répond être en discussion avec plusieurs aéroports. Le dessert de Genève est important pour la Genève internationale et le développement de l'aéroport. Le lancement d'un vol long courrier prend du temps car il représente plusieurs millions d'investissement pour les compagnies

aériennes. De plus, l'AIG ne souhaite pas forcer la main et lancer un vol qui s'arrêtera peu après car le marché n'est pas là (réputation). L'AIG possède déjà quatre vols longs courriers en direction des Etats-Unis. Il n'est pas souhaitable d'avoir un vol de plus sur les Etats-Unis (passagers qui effectuent Genève - New York - Boston partiront s'il existe un vol direct Genève - Boston). Il est important de garder le vol sur New York pour la communauté de Genève et les organisations internationales.

Un député (S) s'interroge sur les conséquences du franc fort.

M. Deillon répond que du point de vue passager, la croissance actuelle de 2,8%. 3% était prévue, ce qui était le cas début avril en raison des fêtes de Pâques. Concernant le commerce, les prix ont augmenté d'un coup de 15%. La clientèle russe, très intéressante, n'était pas présente cet hiver. Il est difficile de baisser les prix, car il faudrait avoir plus de clients. Il faut continuer à améliorer la qualité et avoir des commerces attractifs.

Une députée (S) s'inquiète de la dépendance d'Easyjet qui détient 42% du marché. Que se passerait-il en cas de problème avec cette compagnie ?

M. Deillon répond qu'Easyjet possède entre 42% et 42,3% des parts de marché selon les périodes et que le low cost représente environ 50% du marché en Europe. L'AIG possède uniquement Easyjet comme compagnie low cost. Il s'agit d'une compagnie suisse qui emploie beaucoup de monde à Genève. Il ne pense pas que cette compagnie vienne à quitter Genève mais, si tel devait être le cas, d'autres compagnies prendraient sa place.

Une commissaire (S) s'interroge sur la politique des apprentissages dont le chiffre a baissé et sur la promotion des femmes à des positions dirigeantes.

M. Deillon répond que les places d'apprentissage sont offertes partout où c'est possible et sont toutes renouvelées. Le chiffre ne baissera pas d'une façon durable. L'AIG promeut l'apprentissage, mais beaucoup d'activités ne sont pas des métiers reconnus dans l'aviation. Concernant les femmes, les salaires sont égaux. Deux femmes sur douze personnes sont membres de la direction. Les hommes sont plus présents dans les métiers de l'aviation que les femmes (p. ex. pilotes majoritairement des hommes).

Cette députée (S) se réfère à la page 49 du rapport. L'AIG insiste pour que la législation en vigueur soit respectée, mais des conflits sociaux ont régulièrement lieu. Il manque peut-être une action de l'AIG pour les éviter.

M. Deillon répond que les conflits sont problématiques lors du renouvellement de CCT. Il faut regarder la réalité. Au niveau du transport aérien, le marché est compétitif. L'AIG a l'obligation d'avoir deux opérateurs pour toutes les activités de l'aéroport. Les compagnies d'aviation ont tendance à faire pression sur les prix, qu'elles ont la possibilité et le droit de

négociier. Les salaires sont entre 10% et 15% plus élevés à Genève qu'à Zurich. Il faut faire attention car les compagnies d'aviation payent 35% plus cher qu'à Zurich. Air China dit que la réputation de l'AIG est que ses prestations de service sont très chères. L'AIG ne peut pas financer ces compagnies, sinon ce serait une distorsion de la concurrence. Il serait possible de payer tout le monde comme des employés de l'aéroport, mais cette concession ne pourrait pas être faite sous le nom de « Genève Aéroport ». La situation est difficile et les augmentations de salaires sont compliquées.

M^{me} Moinat ajoute que l'AIG se réunit avec les syndicats afin de trouver un accord sur ces problèmes.

Un député (Ve) demande où les taxes environnementales apparaissent.

M. Deillon répond qu'elles se trouvent dans les revenus aéroportuaires.

Ce même député (Ve) demande ce que signifient les « autres redevances ».

M. Deillon répond que c'est par exemple le tri des bagages. Une partie des redevances est liée aussi à l'approvisionnement de kérosène.

Un député (Ve) est intéressé par le détail des comptes. Il demande ce que les taxes environnementales représentent face au global des redevances perçues à l'aéroport et si elles sont incitatives.

M. Deillon répond qu'il faut être réaliste. Il n'est pas possible de mettre des émoluments tellement élevés que la compagnie ne passe pas par Genève. Auparavant, 90% des avions ne payaient pas de taxes car ils se trouvaient dans une catégorie exemptée en raison de leur modernité (peu de bruits et d'émissions gazeuses). Une reclassification a eu lieu il y a deux ans et tous les avions ont été redescendus d'une classe. Il existe cinq classes, parmi lesquelles les deux premières sont interdites en Suisse. Il faut attendre pour que de nouveaux avions soient produits et se trouvent en cinquième classe (2018 pour Easyjet).

Un député (Ve) s'interroge sur les mouvements nocturnes et les effets incitatifs des taxes environnementales.

M. Deillon répond qu'il existe peu de décollages après 22h. Chaque demande est analysée et l'AIG en accorde très peu. L'AIG dispose de peu de moyens pour les atterrissages, car l'avion doit être présent le soir à Genève s'il doit décoller tôt le lendemain matin. La ponctualité est importante pour le transport aérien. Elle est relativement bonne à Genève, mais les compagnies sont tributaires des autres aéroports. Des passagers sont parfois déposés à Lyon et transportés ensuite à Genève en bus. Si l'aéroport fermait à 23h, la

tranche horaire de 22h à 23h serait très bruyante. Elle ne doit pas être modifiée. 80% des vols sont à l'heure. 15% des retards sont dus à des vols qui arrivent en retard ou des événements en dehors du contrôle de l'aéroport.

Un commissaire (Ve) demande ce que représentent les vols en retard en soirée.

M. Deillon répond qu'ils représentent 98% pour les décollages et entre 10% et 15% des arrivées selon les périodes. En cas de problème opérationnel en hiver (p.ex. neige), il est préférable d'octroyer une dérogation jusqu'à minuit et demi car sinon les passagers resteraient dans l'aéroport (les hôtels sont pleins).

Un député (Ve) retient que les taxes environnementales ne sont pas vraiment des incitations à mieux faire. Il faudrait les investir dans des projets pour l'environnement.

M. Deillon répond que toutes les taxes sont utilisées à cette fin.

Un député (MCG) remarque que Genève est la ville la plus chère devant Zurich et Berne. Zurich est considéré comme la ville la plus chère pour les locataires. La Tribune de Genève a fait référence dans un article paru le 5 septembre 2014 de la problématique d'une entreprise suisse (moins chère) écartée d'un mandat de 42 millions au profit d'une entreprise française. La finalité est qu'il ne sert à rien d'être moins cher.

M. Deillon répond que l'AIG est soumis au marché public. Elle a reçu trois offres, dont deux d'une entreprise suisse et une d'une entreprise française. L'une des deux entreprises suisses est arrivée avec quinze minutes de retard pour déposer son offre, qui a donc dû être écartée. Les spécialistes – l'AIG emploie des spécialistes internes et externes – ayant effectué l'analyse ont jugé que l'autre entreprise suisse n'avait pas démontré posséder les compétences requises pour remplir le mandat.

Un commissaire (MCG) s'étonne du rejet de l'offre de l'entreprise en raison de ses quinze minutes de retard.

M. Deillon répond que c'est la loi qui est stricte sur les marchés publics. L'entreprise n'a pas fait recours car elle savait qu'elle était en retard.

Ce même commissaire (MCG) s'étonne du peu d'offres (*in casu*, deux) des entreprises suisses.

M. Deillon pense qu'aujourd'hui l'AIG recevrait plus d'offres car la charge de travail a diminué, ce qui fait que les entreprises seraient plus disponibles.

Un député (MCG) remarque que le cahier des charges est compliqué et démotive certaines sociétés, ce qui n'était pas le cas avant les nouveaux protocoles et règlements.

M^{me} Moinat répond que les règles concernant les marchés publics sont plus dures.

M. Deillon ajoute que des règles de sûretés ont été introduites il y a quatre ans (zone sécurisée). Les normes doivent être appliquées.

Un député (MCG) trouve dommage qu'une entreprise suisse n'ait pas obtenu le mandat de 42 millions alors que Genève possède un taux élevé de chômage.

M. Deillon répond que l'entreprise française ayant obtenu le mandat a sous-traité les travaux à une entreprise suisse.

Un député (PLR) s'interroge sur la construction de l'Aile Est et des panneaux solaires (page 38 du rapport). Existe-il un partenariat avec les SIG ?

M. Deillon répond que cela dépend des panneaux solaires. C'est le cas pour certains, mais d'autres sont utilisés pour les besoins de l'AIG qui s'intéresse à des panneaux solaires thermiques. Concernant les panneaux et les façades solaires, l'AIG est active et a la volonté de développer ces sources d'énergie. Il reçoit parfois un financement de la part de la Confédération (possible de soumissionner quand la Confédération fait des appels d'offres sur ce genre de projets).

Un commissaire (PLR) s'interroge sur les procédures soumises à la loi fédérale sur les marchés publics (LMP). Qu'en est-il de la politique d'adjudication pour les petits travaux ? Est-elle particulière ?

M. Deillon répond utiliser la même méthode car presque tout est du marché public. Des attributions de gré à gré sont possibles lorsqu'une entreprise spécifique a déjà travaillé sur un projet similaire.

Ce même commissaire (PLR) s'interroge sur les parkings dont l'AIG possède l'exploitation et la maîtrise de l'ouvrage. Est-il possible de baisser le coût du parking ?

M. Deillon répond que l'AIG est l'aéroport possédant le moins de places de parking par passager. Il est difficile d'obtenir un permis de construire des places de parking à Genève. Les routes donnant accès à l'aéroport sont chargées. Il est préférable de venir en bus. Valet parking est une société qui utilise les infrastructures de l'AIG et empêche d'obtenir des places (cette société en possède environ 2500). Le prix du parking sert à financer les infrastructures de l'aéroport. Si la société Valet parking n'existait pas, l'AIG

obtiendrait 8 à 10 millions de plus. Il n'existe pas de solution juridique à ce problème.

Le Président demande combien de places manquent à Genève.

M. Deillon répond que l'aéroport de Bâle compte 7 millions de passagers et 10 000 places de parking, alors que Genève compte 15 millions de passagers et moins de 5000 places.

Un député (PLR) s'interroge sur le prix du parking.

M. Deillon répond que si l'AIG possédait des surfaces de parking plus éloignées de l'aéroport, le prix du parking pourrait être différent. Certaines places sont attribuées à Palexpo qui a aussi besoin de parking. Un sondage mondial classe l'AIG 240^e ou 242^e sur 250 aéroports au niveau des places de parking.

Un député (PLR) s'interroge sur le développement au Nord de l'aéroport avec une éventuelle sortie sur Bellevue. La faisabilité n'est pas possible en raison du tracé de la zone.

M. Deillon répond qu'un parking au Nord de l'AIG bloquerait l'accès aux routes. Les zones industrielles de Meyrin pourraient accueillir un parking, mais le bus ou la navette à mettre en place ne sera pas fiable (problème de trafic).

Un commissaire (S) remarque qu'une étude concernant la limitation des passagers s'agissant du parking a été réalisée. Elle a débouché sur le lancement d'une seconde analyse dont il n'a pas de détails. Quel est le pourcentage de passagers utilisant les transports publics ?

M. Deillon dit que l'objectif que l'AIG doit atteindre en 2020 est que 45% des passagers utilisent les transports publics. Actuellement, 48% des passagers les utilisent. L'objectif est donc atteint. Pour optimiser l'objectif, il faudrait plus de bus desservant l'aéroport (certains passagers doivent y être à 4h30). Un plan mobilité existe également pour le personnel. Des abonnements de parking ne sont donnés qu'au personnel qui n'a pas d'autre possibilité que de venir en voiture. L'AIG favorise le covoiturage, la marche à pied et le déplacement en vélo. Les employés de l'aéroport ayant droit à une place de parking payent un prix raisonnable. S'ils renoncent au parking, l'AIG finance leur abonnement TPG. S'ils refusent l'abonnement TPG, l'AIG leur octroie une indemnité équivalente au montant de l'abonnement. Le nombre de places doit être réduit (environ 600 à 700 places d'ici la fin de l'année). Des bus viennent chercher les employés à 4h du matin. S'il n'y a pas suffisamment de monde, l'AIG envoie des taxis à leur domicile. Ce plan mobilité est financé par le revenu des places de parking utilisées par le personnel de l'AIG.

Un député (S) remarque que le fret aérien est en augmentation depuis 2013. Est-ce une tendance générale ?

M. Deillon répond qu'il a bien fonctionné ces dernières années. La capacité a augmenté avec le vol sur la Chine. Une baisse du fret est constatée cette année. Le fret aérien est annonciateur de la situation économique (si les exportations marchent bien, il y a beaucoup de fret et inversement). Genève n'a jamais été une plateforme avec de gros volumes (principalement des objets de valeur).

Un député (UDC) s'étonne que la législation suisse ne permette pas de subventionner les compagnies aériennes. En France, les petits aéroports de province sont subventionnés (par exemple à hauteur de 20 euros par passagers). Comment explique ceci ? Quelle est la relation commerciale entre l'aéroport de Genève et celui de Lyon ? Est-ce que l'aéroport de Lyon fait de la concurrence à l'AIG ?

M. Deillon répond qu'au niveau européen les aéroports de moins de 500 000 passagers par année peuvent subventionner les compagnies d'aviation (mais l'union européenne est entrain de contester cela). L'aéroport de Lyon possède cette année entre 7,8 et 8 millions de passagers. Sa qualité de desserte est nettement moins bonne que celle de Genève, car les vols longs courriers sont principalement donnés sur Paris. Le marché de Lyon diffère de celui de Genève. Le revenu de l'AIG par passager est élevé, contrairement à l'aéroport de Lyon, qui ne fait pas de beaucoup de concurrence à l'AIG. L'AIG travaille avec Lyon pour coordonner et optimiser le trafic aérien (trois à quatre réunions par année).

Un député (MCG) demande pourquoi la route à hauteur de Palexpo est constamment fermée.

M. Deillon explique qu'elle est fermée depuis qu'il existe une sortie pour l'aéroport en-dessous de Palexpo. Les voitures provenant de Lausanne sortent en-dessous de l'A6. L'endroit où les voitures arrivent sur la route est le même que l'entrée sur l'autoroute (conflit). Il faut choisir car il n'existe pas de système permettant que les deux routes soient opérationnelles. La sortie de l'autoroute est bloquée durant le salon de l'automobile.

Le Président demande ce qu'il en est des taxis.

M. Deillon répond que tout se passe bien. Il est important pour l'AIG que le service offert au départ de l'aéroport soit de qualité (bonne image pour Genève).

Le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 11650 :

Pour : 10 (1 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (1 EAG, 1 Ve)

Le Président passe au deuxième débat et met aux voix l'article unique du PL 11650 :

Pour : 12 (2 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (1 EAG, 1 Ve)

Le Président vote l'entité du PL 11650 :

Pour : 12 (2 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (1 EAG, 1 Ve)

Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de la commission vous demande d'accepter ce projet de loi.

Projet de loi (11650)

approuvant le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2014

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;
vu l'article 38 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;
vu le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2014,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport d'activité

Le rapport d'activité de l'Aéroport international de Genève pour l'année 2014 est approuvé.