

# Rapport annuel 2003



## Bénéfice maintenu

Si besoin est, l'Aéroport International de Genève (AIG) a démontré une nouvelle fois en 2003 sa capacité à dégager d'excellents résultats, surtout en période de crise. En effet, si l'année écoulée s'est encore caractérisée par une stagnation de l'économie, la plate-forme genevoise a largement anticipé l'avenir en enregistrant une progression significative de ses activités. L'année 2003 s'est donc révélée à nouveau exceptionnelle sur le plan financier, avec un bénéfice maintenu à plus de 27 millions de francs.



La bonne tenue de ses comptes a permis à l'AIG de poursuivre ce qui constitue la dernière étape de son plan directeur 1996-2005 et d'engager encore une fois des investissements substantiels. L'adaptation des installations terminales a continué avec la réalisation des deux premières nouvelles salles d'embarquement frontales (NSEF), opérationnelles depuis juillet 2003.

L'AIG s'est aussi montré à la hauteur des attentes de la Genève internationale et de la diplomatie helvétique en accueillant sur son tarmac les personnalités participant au G8 d'Evian et au Sommet mondial de la société de l'information (SMSI). Ces deux événements majeurs ont confirmé la collaboration efficace de l'ensemble des organismes impliqués et la motivation du personnel. Preuve supplémentaire de la qualité de son organisation et de ses procédures, l'AIG a obtenu en fin d'année la certification ISO 9001 pour l'ensemble de ses activités.

Le 1er janvier 1994, entré en vigueur le nouveau statut faisant de l'AIG un établissement public autonome, gagnant ainsi en flexibilité et rapidité de décision, attributs indispensables face aux changements du transport aérien. Durant ces dix ans, l'Aéroport a pu réagir aux aléas de l'actualité (retraits de la plupart des long-courriers de Swissair, puis, disparition de la compagnie), saisir des opportunités (développement du «low cost», boom des charters de skieurs), tout en créant des emplois (effectif ayant passé de 400 à près de 600 employés), en investissant massivement (500 millions pour le plan directeur 1996-2005) et en générant des bénéfices substantiels.

Après cette première étape réussie, il convient cependant de ne pas s'arrêter en route et de donner à l'AIG l'opportunité de devenir encore plus autonome et performant. C'est tout le débat lancé autour des deux projets de loi actuellement déposés au Grand Conseil et dont l'objectif est notamment le transfert du patrimoine immobilier à l'Aéroport, démarche indispensable pour un fonctionnement efficace et transparent de cette infrastructure vitale pour la région.

Carlo LAMPRECHT  
Conseiller d'Etat  
Président du Conseil d'administration

## Profit Maintained

As if it was needed, Geneva International Airport (AIG) demonstrated once again its capacity to produce excellent results, especially in a period of crisis. Indeed, if the past year was again characterised by economic stagnation, Geneva's airport largely anticipated the future by registering a significant progression of its activities. As a result, 2003 proved to be excellent from a financial point of view, with profit maintained at more than CHF 27 million.

Good bookkeeping has allowed AIG to continue what constitutes the final phase of its masterplan 1996-2005 and to commit once again to substantial investments. The adaptation of terminal facilities continued with the completion of the first two new frontal departure lounges (NSEF), which became operational in July 2003.

AIG also reached the height of international Geneva's and Swiss diplomacy's expectations in welcoming onto its tarmac the important people participating in the G8 in Evian and World Summit on the Information Society (WSIS). These two major events have affirmed the effective collaboration of all the organisations involved and the motivation of staff. As further proof of the quality of its organisation and procedures, at the end of the year AIG obtained ISO 9001 certification for its all its activities.

On 1 January 1994 the new statute came into force making AIG an autonomous public organisation, allowing it greater flexibility and faster decision-making, essential attributes in the face of changes in air travel. During the past 10 years, the airport has been able to respond to difficult events (withdrawal of most of Swissair's long-haul services, then disappearance of the airline) and seize opportunities (development of 'low cost' services and the ski charter boom) while creating jobs (the workforce having increased from 400 to nearly 600), investing heavily (CHF 500 million for the masterplan 1996-2005) and generating substantial profits.

After this first successful phase, it is still acknowledged that we must maintain our progress in giving AIG the opportunity to become even more autonomous and competitive. This is the debate about the two bills currently deposited and which aim to transfer property holdings to the airport, an essential step for the efficient and transparent functioning of this vital infrastructure for the region.

Carlo LAMPRECHT  
State Councillor  
President of the Board of Directors

# Organisation *Organization*

## Conseil d'administration de l'AIG

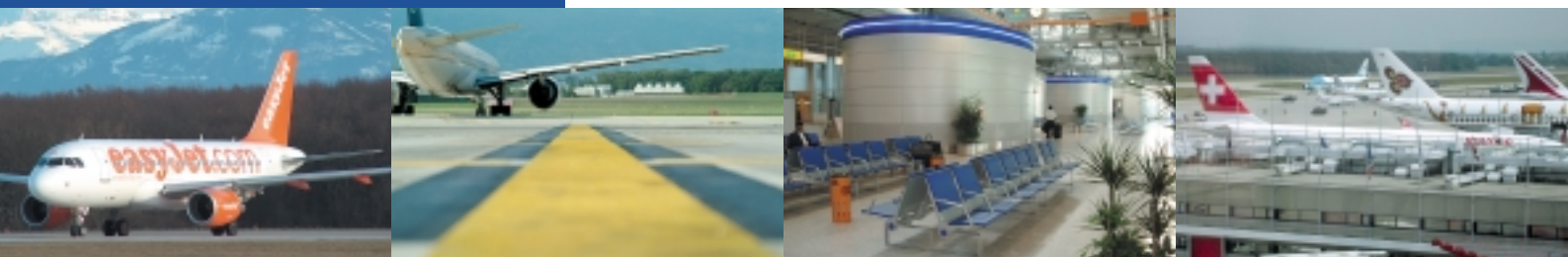
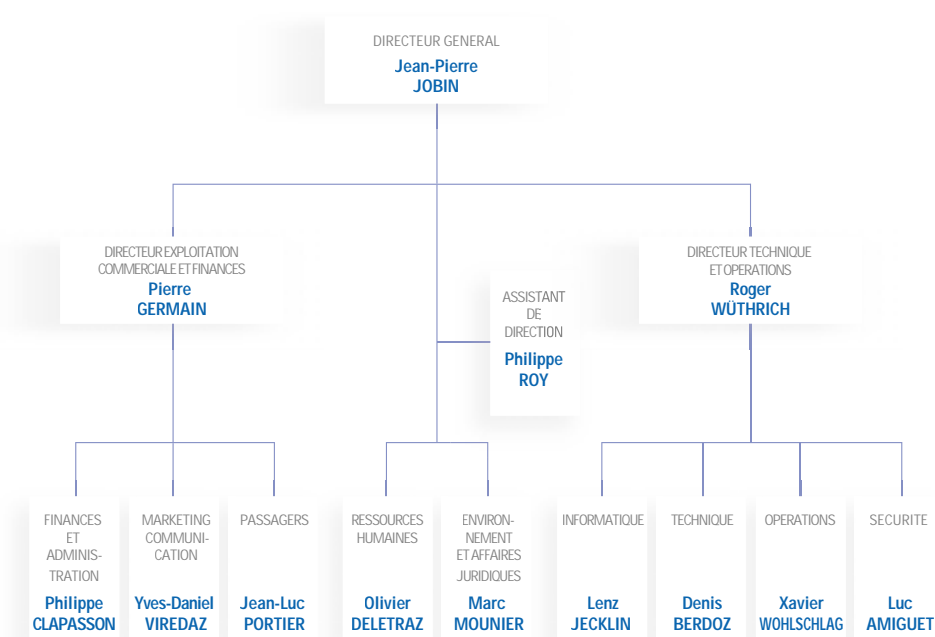
L'Aéroport International de Genève  
(AIG) est un Etablissement public  
autonome doté d'un  
Conseil d'administration composé de:

Carlo LAMPRECHT,  
Président

Lorella BERTANI,  
Bernard SCHUTZLE,  
Vice-Présidents

Patrick ALEXANDRE  
Vito BAUMGARTNER  
Ali BENOUARI  
Madeleine BERNASCONI  
(jusqu'au 31.7.2003)  
Jean-Claude BITZ  
Gabriel CATILLAZ  
Giovanni DE CARLO  
Jean-Claude DUCROT  
(à partir du 1.8.2003)  
Jean-Pierre JACQUEMOUD  
Michel JUILLERAT  
Jean-Michel KARR  
Thierry LOMBARD  
Bernard MAEDER  
Jacqueline MAURER-MAYOR  
Pierre MEYLL  
Pierre MIRABAUD  
Philippe MOSER  
Ernest NYCOLLIN  
Michel PITTET  
Roger RITZ

## Organigramme de la direction



## Une année riche en nouveautés

Dans un contexte mondial et local particulièrement morose, l'Aéroport International de Genève (AIG) a terminé l'année 2003 avec une hausse de trafic importante (+6,2%). Cette croissance atypique a également permis de franchir la barre symbolique des 8 millions de passagers, encore jamais atteinte dans l'histoire de la plateforme lémanique. L'activité du fret aérien n'a pas été en reste, puisque, pour la première fois depuis cinq ans, le trafic cargo a connu une légère reprise.

Si la bonne santé de l'AIG a été encore une fois particulièrement dopée par l'activité des compagnies low-cost, et easyJet en particulier, les autres segments de trafic - y compris le charter - se sont aussi dans l'ensemble bien comportés. Swiss a certes perdu d'importantes parts de marché en raison de son redimensionnement général, mais la conclusion d'accords avec d'autres compagnies et son rapprochement de l'alliance Oneworld ont été des signes positifs.

En termes de desserte aérienne, l'année 2003 a également été particulièrement faste, avec en premier lieu l'arrivée très attendue d'une compagnie américaine - Continental Airlines - opérant un second vol quotidien direct vers les Etats-Unis. De nombreuses nouvelles lignes régionales à fort potentiel ont été ouvertes, comme Budapest, Helsinki, Edimbourg ou Venise, pour citer les principales. La reprise de liaisons vers des destinations abandonnées par Swiss, telles que Varsovie, Londres-City et Lugano a aussi été à l'ordre du jour. Enfin, l'offre des compagnies low cost s'est encore étoffée, notamment durant la saison d'hiver.

Pour prendre en considération cette tendance désormais bien établie vers une aviation simplifiée et bon marché, l'AIG a lancé fin 2003 une réflexion approfondie sur son offre aéroportuaire. Après différentes étapes de validation auprès des autorités compétentes, celle-ci devrait aboutir en 2004 à une stratégie commerciale novatrice, proposant aux compagnies aériennes des prestations différenciées, par le biais d'une segmentation des infrastructures et services aux passagers. Au moment où l'aviation vient juste de célébrer son 100e anniversaire, une vision originale et prospective est certainement de mise.

Jean-Pierre JOBIN  
Directeur général



## A Year Full of New Developments

*In a particularly gloomy global and local context, Geneva International Airport (AIG) ended 2003 with a quite strong increase in traffic (+6.2%). This atypical growth also allowed the airport to cross the symbolic barrier of 8 million passengers for the first time in its history. Airfreight activity has not been outdone as, for the first time in five years, cargo traffic has seen a slight rise.*

*If the good health of AIG has been once again greatly boosted by the activity of low-cost airlines, and by easyJet in particular, other types of traffic - including charter - have all done well, too. Swiss has certainly lost significant sections of the market through its general re-sizing but the conclusion of agreements with other airlines and its close cooperation with Oneworld have been positive signs.*

*In terms of air service, 2003 has been equally auspicious, with firstly the long-awaited arrival of America's Continental Airlines, operating a second daily service direct to the US. Numerous new, high-potential regional routes have been opened, principally to Budapest, Helsinki, Edinburgh and Venice. The revival of routes to former Swiss destinations such as Warsaw, London City and Lugano have also been order of the day. Finally, low-cost airline services expanded again, notably during the winter season.*

*Considering this well-established trend towards simplified aviation and low cost, at the end of 2003 AIG launched a major study of its airport services. After various stages of validation with the appropriate authorities, this should lead in 2004 to an innovative commercial strategy offering airlines differentiated services through a segmentation of infrastructure and passenger services. At the time when aviation has just celebrated its 100th anniversary, an original and long-term vision is certainly appropriate.*

Jean-Pierre JOBIN  
Director General

## Trafic en forte reprise



Dans un contexte global particulièrement sombre, marqué par l'épidémie de pneumonie atypique (SRAS), la guerre en Irak et le ralentissement économique général, l'Aéroport International de Genève (AIG) a remarquablement bien traversé l'année 2003, connaissant une hausse substantielle de son trafic passagers et fret, tout en stabilisant le nombre de mouvements d'avions.

### Evolution globale

Alors que selon la IATA le trafic international des passagers connaissait une baisse de 2,4%, l'AIG a bouclé l'année 2003 avec une forte hausse de trafic de 6,2%. Cette croissance atypique a également permis de franchir pour la première fois le cap des 8 millions de passagers dans l'année.

Ce bon comportement du trafic a été largement le fait de la diversification de la clientèle pratiquée depuis plusieurs années. Ainsi, si le trafic low cost a constitué une bonne partie de la croissance, celle-ci a également été soutenue par les compagnies conventionnelles ainsi que par l'arrivée de nouveaux transporteurs et par la bonne santé des charters. Ces hausses ont donc permis de compenser les difficultés du transport aérien suisse, qui se sont traduites pour les autres aéroports par des baisses sensibles (- 19,0% de passagers à Bâle-Mulhouse et -5,1% à Zurich).

### Résultats contrastés des compagnies suisses

La compagnie easyJet Switzerland a poursuivi sa progression spectaculaire, en transportant un total de 1'821'160 passagers en 2003, soit une augmentation de 19,9% par rapport à l'année antérieure. Le transporteur low cost s'est ainsi solidement placé en tête des compagnies desservant l'AIG avec une part du marché de ligne de 24,8%. Si l'effet de l'ouverture des vols vers Orly et East Midlands en 2002 s'est encore largement fait sentir, d'autres lignes plus anciennes, comme Londres, Liverpool ou Barcelone ont continué leur croissance.

Victime de difficultés internes et externes connues, Swiss International Airlines a une nouvelle fois été contrainte de procéder à une restructuration. La réduction de 7 routes depuis Genève à compter de la saison d'hiver 2003/04 a conduit à une diminution de 11,3% de trafic, de l'ordre de 200'000 passagers en moins, reléguant la compagnie en deuxième position des clients de l'AIG avec 21,3% de part de marché. En dépit des problèmes rencontrés, Swiss a réussi à augmenter sensiblement son trafic sur Paris et Barcelone.

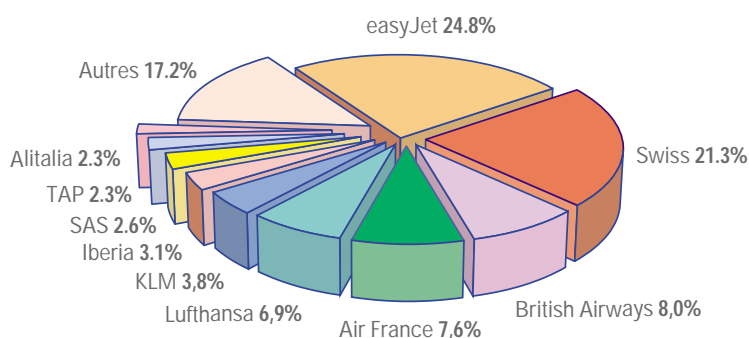
### Evolution du trafic global

	2003	2002	Variations
<b>Passagers :</b>	<b>8 088 490</b>	<b>7 619 727</b>	<b>+ 6,2 %</b>
• Trafic commercial	8 048 698	7 583 433	+ 6,1 %
• Trafic non commercial	39 792	36 294	+ 9,6 %
<b>Mouvements :</b>	<b>163 760</b>	<b>163 808</b>	<b>+ 0,0 %</b>
• Trafic commercial	133 312	131 739	+ 1,2 %
• Trafic non commercial	30 448	32 069	- 5,1 %
<b>Fret (en tonnes) :</b>	<b>49 027</b>	<b>47 604</b>	<b>+ 3,0 %</b>
<b>Poste (en tonnes) :</b>	<b>7 163</b>	<b>7 258</b>	<b>- 1,3 %</b>



## Strong Recovery in Traffic

### Parts de marché des principales compagnies de ligne



### Compagnies étrangères

D'une manière générale et malgré la conjoncture déjà évoquée les compagnies étrangères ont terminé l'année avec une très bonne progression de 9,8% du trafic, due notamment à l'arrivée de nouveaux entrants et au lancement de nouvelles routes. Plusieurs compagnies ont également connu des progressions très solides générées par un renforcement de leur desserte respective: Virgin Express (+51%), TAP (+36%) et Alitalia (+32%).

Parmi les grands acteurs, British Airways (8,0% du trafic de ligne) et Lufthansa (6,9%) ont stagné en termes de volume, alors qu'Air France (7,6%) connaissait une légère compression de son trafic, ayant pour conséquence un recul d'une place en termes de part de marché.

### Reprise du fret

Autre bonne nouvelle, l'année 2003 a renversé la tendance des cinq années précédentes en matière de fret et a confirmé ainsi les prévisions de sortie de la récession. Malgré une reprise économique qui a néanmoins encore tardé à se concrétiser le volume total du cargo traité à l'AIG a progressé de 3,2%. Le fret avionné a même progressé de 4,4% alors que le fret camionné restait relativement stable. Ce résultat a été assuré par trois facteurs importants: l'augmentation de capacité offerte par les compagnies (notamment Continental et British Airways), l'extension de la zone de chalandise de l'AIG par du trafic drainé depuis certaines régions périphériques et la consolidation des vols humanitaires opérés depuis la plate-forme genevoise.

In a particularly gloomy global environment, marked by the SARS virus, the war in Iraq and economic slowdown, AIG came through 2003 with a substantial increase in its passenger and freight traffic while stabilising aircraft movements.

While IATA figures showed that international passenger traffic fell by 2.4%, AIG managed substantial growth of 6.2% and, for the first time, handled more than 8 million passengers a year.

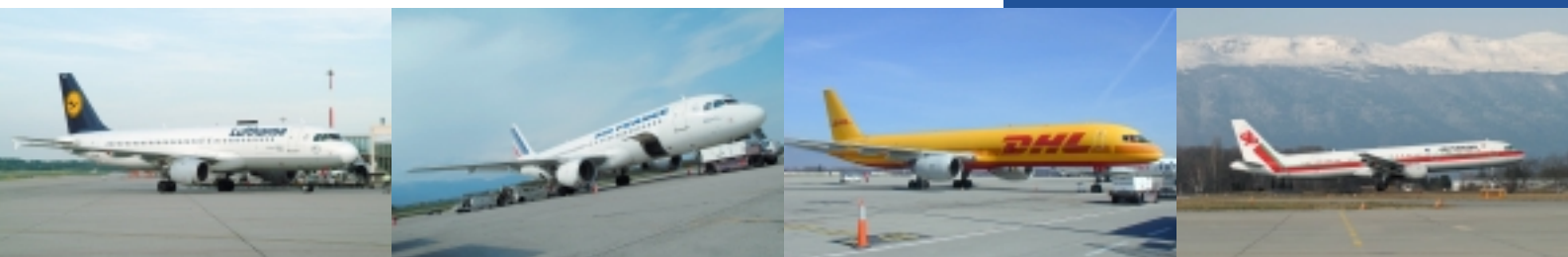
This success was due largely to diversification of the clientele, the continued expansion of low-cost services, this has also been supported by conventional airlines, the arrival of new airlines and the health of the charter sector. These positive changes offset difficulties in Swiss aviation, which also adversely affected other Swiss airports.

easyJet Switzerland continued its spectacular growth, carrying over 1.8 million passengers in 2003 - up 19.9% on 2002 - and a market-leading 24.8% of scheduled passengers at AIG.

Swiss International Airlines had its problems but still came second with 21.3% of passengers at AIG and considerably increased traffic on its Paris and Barcelona routes.

Foreign airlines carried 9.8% more traffic, due mainly to the arrival of new airlines and new routes. Virgin Express (+51%), TAP (+36%) and Alitalia did particularly well. However, major airlines such as British Airways, Lufthansa and Air France were static or slightly down.

Freight traffic increased by 3.2% in 2003, reversing the trend of the past five years. Reasons for this included greater airline capacity, particularly at Continental and BA, and new road traffic attracted from certain peripheral areas, enlarging AIG's catchment area.



## Une desserte fortement enrichie



Au cours de l'année 2003, ce sont au total 86 destinations qui ont été desservies en vols de ligne directs au départ de l'Aéroport International de Genève (AIG), dont 60 en Europe et 26 sur les autres continents. Plus de 40 compagnies régulières ont opéré à l'AIG, ainsi qu'une centaine de compagnies charter. De manière saisonnière, une bonne trentaine de destinations ont été reliées à Genève durant l'année écoulée.

### Arrivée de Continental Airlines

Le 7 mars 2003 a constitué une nouvelle étape de choix dans l'histoire récente de l'AIG, avec le retour très attendu d'une compagnie américaine sur le tarmac. Continental Airlines a donc lancé une nouvelle liaison quotidienne directe entre Genève et l'aéroport de New York / Newark Liberty, opérée en Boeing 767-200ER. La présence lors du vol inaugural de Gordon Bethune, CEO & Chairman de la compagnie a donné une touche particulière à la cérémonie de lancement.

### Nouvelles liaisons directes

L'année 2003 a par ailleurs été extrêmement riche pour l'AIG sur le plan de sa desserte, fait d'autant plus remarquable que l'ensemble du secteur aérien mondial se trouvait en phase de consolidation, voire de réduction de flotte, en raison de la conjoncture globale.

En juillet, la compagnie aérienne Malév commençait une nouvelle liaison quotidienne entre Genève et Budapest, à raison de deux vols par jour en CRJ de 50 places. SAS a ouvert une nouvelle ligne quotidienne entre Genève et Helsinki le 6 octobre, le vol étant opéré par sa filiale Air Botnia (rebaptisée depuis Blue 1). Helsinki arrivait jusque là en tête des destinations européennes non desservies dans les études de marché. Autre ville très demandée, Edimbourg s'est enfin ajouté au réseau de l'AIG, grâce à un vol quotidien de la compagnie Duo Airways (ex Maersk Air Ltd.) depuis la saison d'hiver 2003/04.

### Restructuration du réseau de Swiss

Suite à une première partie d'année difficile, Swiss a décidé en été 2003 de réduire d'un tiers sa flotte totale. Avec la suppression de sept routes de son réseau, les répercussions sur l'AIG ont été certes substantielles, tout en restant limitées par rapport aux rapports aux autres aéroports suisses (22 destinations supprimées à Zurich et 8 à Bâle). Avec effet au 26 octobre 2003, Swiss a donc cessé d'opérer ses vols de Genève vers Bâle, Londres City, Lugano, Varsovie, Nice, Casablanca et Tunis.

### Desserte aérienne 2003

Destinations		101
Ligne	Europe	60
	Intercontinental	26
	<b>Total</b>	<b>86</b>
Charters		36
Compagnies aériennes de ligne		51





Desserte aérienne 2003

Des efforts de prospection ont été rapidement mis en place afin de combler ces lacunes. La desserte de Varsovie a été reprise dès le début de la saison d'hiver par LOT, à raison d'un vol quotidien en Embraer 145. Les vols vers Londres City n'ont pas non plus été interrompus, puisque British Airways, à travers sa filiale CitiExpress, a lancé trois fréquences quotidiennes depuis le 26 octobre, accroissant même la capacité offerte sur la ligne. D'autre part, la création de la compagnie suisse Flybaboo, dotée d'un concept commercial novateur, a permis une reprise des vols vers Lugano, avec même une extension sur Venise plusieurs fois par semaine.

### Autres nouveautés

Le segment low cost s'est diversifié avec l'arrivée de la compagnie allemande Hapag-Lloyd Express desservant Cologne/Bonne en Boeing 737-700 depuis le mois de septembre. Plusieurs transporteurs à bas tarif britanniques ont également opéré de nouvelles routes en cours d'année: Fly Be (Southampton), Jet 2 (Leeds Bradford) et BmiBaby (Teesside).

De nombreuses compagnies ont aussi renforcé en termes de fréquences des liaisons existantes, notamment Swiss (6 vols sur Paris-CDG), Lufthansa (6 vols sur Munich), easyJet (2 vols sur Barcelone) et Duo Airways (2 vols sur Birmingham). Dans son ensemble, l'offre saisonnière et charter a également fait l'objet d'améliorations sensibles.

## Greatly Enhanced Services

During 2003 more than 40 airlines provided direct scheduled services between AIG and 86 destinations, of which 60 were in Europe. There were also around 100 charter airlines and some 30 seasonal destinations.

Continental Airlines marked the return of a US carrier to AIG on 7 March 2003 with the launch of a direct daily B767-200ER service between Geneva and New York/Newark Liberty.

Against a background of worldwide consolidation in aviation, and even fleet cutbacks, services at AIG were enhanced in 2003.

Malev launched a twice-daily service between Geneva and Budapest and SAS launched a daily Geneva-Helsinki service, operated by Air Botnia (now Blue 1).

Following difficulties earlier in 2003, Swiss reduced its fleet by a third and ceased operations on seven routes out of Geneva.

AIG worked hard to fill these gaps and, as a result, LOT was soon flying daily to Warsaw. British Airways subsidiary CitiExpress stepped in by launching a higher capacity three times daily service to London City and, similarly, the innovative Swiss airline Flybaboo restarted flights to Lugano and Venice.

AIG's low-cost sector expanded when German airline Hapag-Lloyd Express launched services to Cologne/Bonn. The British low-cost airlines flyBE, Jet2 and bmibaby launched services to Southampton, Leeds/Bradford and Teesside respectively.

Other airlines stepped up frequencies on existing routes, such as Swiss (to Paris CDG six times a day), Lufthansa (six flights/day to Barcelona) and easyJet (two flights/day to Birmingham). Many seasonal and charter services were also increased.



## Une situation financière saine



Malgré la reprise économique qui s'est fait attendre, l'épidémie de SRAS qui a sérieusement affecté le transport aérien et la réduction importante de voilure de la compagnie Swiss, l'Aéroport International de Genève (AIG) a connu à nouveau une très bonne année 2003 sur le plan financier. Une progression sensible du volume de passagers, une saison d'hiver chargée, Telecom 2003 et l'ouverture de nouvelles lignes, associés à une gestion très stricte des dépenses, ont permis de boucler l'exercice sur un résultat très satisfaisant, supérieur aux prévisions budgétaires.

### Compte de Pertes & Profits

Le bénéfice d'exploitation (EBITDA) a ainsi progressé de 6,6% et le résultat net de 7,3% par rapport à l'exercice précédent, l'EBITDA s'étant élevé à CHF 27,6 millions, soit légèrement au dessus des prévisions. La progression des recettes aéronautiques (+10,7%, CHF 10,2 millions) a été rendue possible principalement par l'augmentation du volume de passagers (+6,2%), allié à une hausse de la taxe passagers intervenue en 2002 et s'appliquant par conséquent à l'ensemble de l'exercice 2003. La redevance atterrissage, malgré un recul du nombre de mouvements, a poursuivi sur une légère croissance, confirmant l'augmentation de la taille moyenne des avions et le nombre croissant de passagers transportés par mouvement. Les redevances environnementales (bruit et émissions gazeuses) ont été de manière réjouissante en diminution, preuve de l'efficacité de cette taxe pour inciter les compagnies à renouveler leur flotte et à opérer des appareils modernes, silencieux et plus respectueux de l'environnement.

Les recettes non aéronautiques ont également progressé (+7,1% à CHF 7,2 millions). Outre une augmentation des redevances commerciales (+5,1%), principalement grâce au Duty-Free, et de parking (+9%), une nouvelle source de revenus s'est ajoutée à celles dont disposait l'AIG, à savoir la location d'infrastructures centralisées (tri-baggage, CUTE). Pour des raisons stratégiques, en effet, l'AIG a entamé des démarches de reprise ou d'acquisition des équipements indispensables aux différents acteurs du transport aérien, afin d'en garantir une utilisation optimale et non discriminatoire.

Les dépenses du personnel ont également crû pour deux motifs principaux. Le premier a été la création de 20 postes de travail supplémentaires en 2003, en raison de l'augmentation des surfaces exploitées et du volume de trafic. Le second, imposé par l'application des normes IFRS, a été la charge comptable de l'engagement de prévoyance, qui a passé à 6,7 millions pour 2003 contre CHF 3,8 millions en 2002.

### Chiffres clés (en '000 de CHF)

#### Key figures (in '000 CHF)

	2003	2002
Chiffre d'affaires <i>Net revenues</i>	215'065	197'302
Résultat opérationnel avant intérêts, amortissements et éléments except. <i>EBITDA</i>	70'993	65'116
Bénéfice net <i>Net profit</i>	27'368	25'761
Part du bénéfice rétrocédée à l'Etat de Genève <i>Part of the profit retroceded to the State of Geneva</i>	13'684	12'880
Cash flow opérationnel <i>Operating cash flow</i>	50'508	37'034
Investissements <i>Capital expenditure</i>	53'706	48'257
Effectif moyen (postes) <i>Headcount</i>	540	518
<b>Ratios</b>		
Chiffre d'affaires / effectif moyen (en '000) <i>Revenue per employee</i>	398	381
Résultat opérationnel / Chiffre d'affaires <i>Profit margin</i>	33.0%	33.0%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires <i>Net margin</i>	12.7%	13.1%
Cash flow opérationnel / investissements <i>Operating cash flow / capex</i>	94.0%	76.7%



## A Healthy Financial Situation

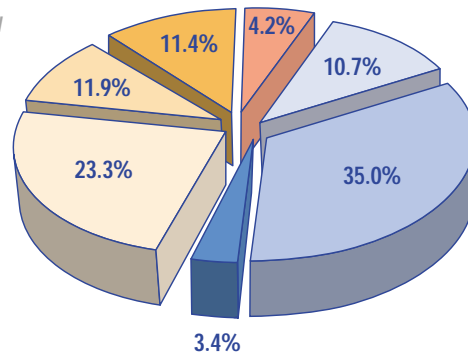
### Répartition des recettes de l'AIG / Breakdown of the airport's revenues

#### Non aéronautiques / Non aeronautical

- Recettes d'exploitation  
operating revenues
- Parkings / car parks
- Recettes domaniales  
estate revenues
- Recettes commerciales  
commercial revenues

#### Aéronautiques / Aeronautical

- Autres redevances  
other charges
- Redevances passagers  
passenger charges
- Redevances d'atterrissages  
landing charges



En ce qui concerne les charges de fonctionnement, la hausse est provenue essentiellement des infrastructures centralisées, dont la charge de maintenance et d'exploitation s'est reportée sur l'AIG. Comme mentionné plus haut, des recettes ont compensé une grande partie de ce surplus de dépenses. Les autres variations importantes ont résulté de la tenue du G8 à Evian qui a engendré des dépenses de sûreté, de sécurité et de logistique importantes, ainsi que de divers travaux de maintenance lourde.

Les charges financières et d'intérêts ont progressé conformément aux prévisions, reflétant d'une part les amortissements de nouvelles infrastructures mises en service et d'autre part les intérêts sur les emprunts nécessaires au financement de ces biens.

#### Investissements

Une nouvelle étape importante de la modernisation de l'AIG a été achevée en juillet 2003 avec la mise à disposition des passagers de deux Nouvelles salles d'embarquement frontales (NSEF), l'ensemble du projet devant prendre fin en 2004 avec l'ouverture des deux dernières salles de ce bâtiment. Conformément au plan décennal, les investissements pour 2003 se sont montés à CHF 53,7 millions, montant appelé à diminuer pour les exercices futurs.

Despite wider problems such as the SARS virus and cutbacks at Swiss, AIG had another good financial year. The airport's better than expected performance was due mainly to a significant increase in passenger numbers, a busy winter season, Telecom 2003, new routes and strict cost management.

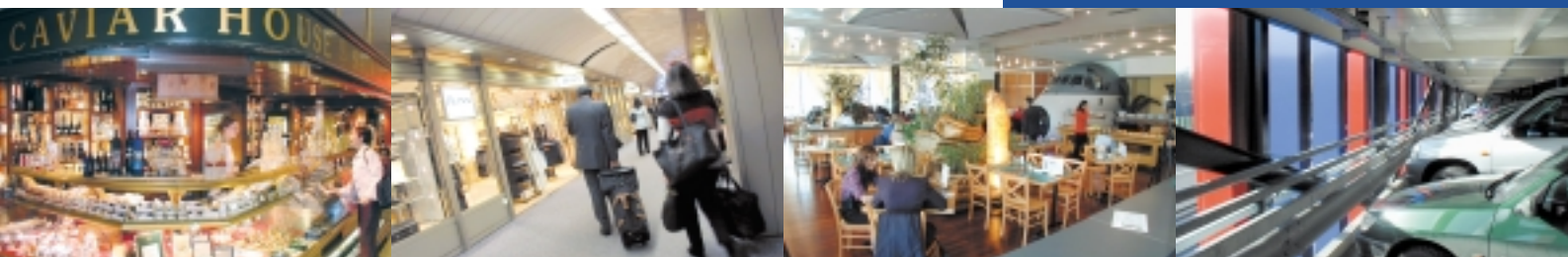
AIG's operating profit (EBITDA) increased by 6.6% to CHF 27.6 million, and the net result by 7.3%, compared with 2002. Increased aeronautical revenues (+10.7%, CHF 10.2 million) came from more passengers and the higher passenger tax introduced in 2002. Despite fewer movements, landing revenues rose, reflecting higher average aircraft-size and more passengers per movement. Environmental revenues (for noise and gaseous emissions) fell, demonstrating this tax's effectiveness in encouraging airlines to use newer, quieter and more environmentally sensitive aircraft.

Non-aeronautical revenues increased by 7.1% to CHF 7.2 million. Strong duty-free sales helped to raise commercial revenues by 5.1%. Parking receipts were up 9% and, for the first time, income was boosted further by renting out centralised facilities such as baggage sorting and CUTE desks.

Personnel costs increased due to the recruitment of 20 more staff to help handle more passengers, and the application of IFRS accounting standards.

Higher operating costs came from the operation and maintenance of centralised facilities, higher airport- and G8-related security expenses and some heavy maintenance.

Investment increased to CHF 53.7 million. Two new frontal departure lounges were opened in July and two more lounges will open in 2004.



# Les temps forts de 2003



## Opérations d'accueil 2003

Total	opérations d'accueil	<b>3593</b>
Nombre de chefs d'Etat	(arrivées + départs)	<b>190</b>
Nombre de premier ministre	(arrivées + départs)	<b>81</b>
Nombre de ministres des affaires étrangères	(arrivées + départs)	<b>160</b>
Nombre convois sur tarmac		<b>700</b>
<b>G8 (1-3 juin)</b>		
Opérations d'accueil préliminaires		<b>141</b>
Chefs d'Etat et de gouvernement		<b>20</b>
Autres accueils pendant le G8		<b>40</b>
<b>SMSI - Sommet mondial de la société de l'information (10-12 décembre)</b>		
Opérations d'accueil		<b>328</b>
Chefs d'état, vice-présidents et premiers ministres		<b>41</b>
Ministres		<b>98</b>

## Janvier

- Record absolu de trafic en une journée (49'439 passagers le 4 janvier)
- Animation «Le Cirque à l'Aéroport»

## Février

- Nouveau record absolu de trafic en une journée (53'258 passagers le 22 février)

## Mars

- Lancement de la nouvelle liaison quotidienne de Continental entre Genève et New York Newark Liberty
- Retour de l'équipe d'Alinghi, vainqueur de la Coupe de l'America
- Conférence des droits de l'homme à l'ONU (82 accueils diplomatiques)
- Inauguration du Centre de Coopération Policière et Douanière (CCPD) franco-suisse à l'AIG

## Avril

- 6<sup>e</sup> marché aux voyages «Envol'03»
- Affrètement d'un Antonov 124 par le CICR pour un vol humanitaire vers l'Irak

## Mai

- 3<sup>e</sup> édition de la conférence et exposition d'aviation d'affaire EBACE
- Conférence de l'OMS (225 accueils)

## Juin

- Sommet du G8 à Evian du 1-3 juin (141 accueils dont 20 chefs d'Etat et de gouvernement)
- Conférence du BIT (183 accueils)

## Juillet / Août

- Lancement par Malév d'un nouveau vol quotidien Genève-Budapest
- Mise en service des nouvelles salles d'embarquement des position 9 et 10



## Highlights of 2003

### Septembre

- Lancement du service Public Wireless LAN à l'AIG par Swisscom Mobile
- Premier vol Cologne-Genève de la compagnie Hapag-Lloyd Express
- Conférence de l'UIP (78 accueils)
- Séminaire ACI Fund à l'AIG
- Présentation du premier Airbus A319 de easyJet Switzerland

### Octobre

- Conférence TELECOM 2003 (139 accueils)
- Lancement avec la SITA d'un service pilote de consultations des informations de vols par téléphone portable
- Ouverture d'une ligne entre Genève et Helsinki par la compagnie SAS.
- Nouveau vol quotidien Genève-Varsovie opéré par LOT Polish Airlines
- Mise en œuvre de la restructuration du réseau de Swiss
- 20<sup>e</sup> réunion de la Commission mixte franco-suisse

### Novembre

- 1<sup>er</sup> vol de la compagnie Flybaboo
- Manifestation annuelle du modèle réduit Trans-Expo à l'AIG
- Baptême de l'Airbus A340 «Matterhorn» de Swiss

### Décembre

- SMSI - Sommet Mondial de la Société de l'Information (328 accueils dont 41 chefs d'état, vice-présidents et premiers ministres)
- Certification de l'AIG selon la norme ISO 9001:200 par la SGS
- Accueil du huit millionième passager de l'année 2003 (30 décembre)

### January

- All-time record daily traffic (49,439 passengers on 4 Jan.)
- AIG holds 'The Circus at the Airport' show

### February

- All-time record daily traffic (53,258 passengers on 22 Feb.)

### March

- Continental launches its new daily service between Geneva and New York/Newark Liberty
- Inauguration of the Swiss-French Police and Customs Centre

### April

- Sixth travel fair, 'Envol 03'
- The International Committee of the Red Cross operates a humanitarian flight to Iraq

### May

- World Health Organization conference, involving 225 welcome receptions

### June

- G8 Summit at Evian (141 welcomes of which 20 were heads of state and government)

### July/August

- Malev launches Geneva-Budapest
- Entry into service of new departure lounges for positions 9 and 10

### September

- Swisscom Mobile launches its public wireless LAN service at AIG
- Hapag-Lloyd Express launches Geneva-Cologne
- easyJet Switzerland unveils its first A319

### October

- Telecom 2003 Conference (139 welcomes)
- SAS launches Geneva-Helsinki
- LOT Polish Airlines launches Geneva-Warsaw

### November

- Swiss names one of its A340s 'Matterhorn'

### December

- World Summit on the Information Society (SMSI), involving 328 welcomes of which 41 were heads of state, prime ministers and vice presidents
- SGS awards AIG ISO 9001:200 certification
- On 30 Dec. AIG welcomes its eight millionth passenger of 2003



## Poursuite de l'extension des infrastructures



En termes d'infrastructure, l'année 2003 a été l'occasion d'entrer dans la dernière ligne droite du plan directeur en cours (1996-2005), une nouvelle réflexion complète quant à l'avenir étant prévue dans le courant 2004.

### Mise en service des NSEF

Le premier semestre de l'année écoulée a été essentiellement témoin du déroulement de la phase finale de construction des nouvelles salles d'embarquement frontales (NSEF). Les premiers mois de l'année ont été consacrés à la fin des travaux lourds (façades, sols) et des travaux secondaires (électricité, ventilation, climatisation, sanitaire) des deux salles d'embarquement et des deux positions d'avion correspondantes (9 et 10). Les passerelles télescopiques sont, elles, arrivées courant juin, précédant de peu la mise en service réussie de ces nouvelles infrastructures en juillet 2003. Ces nouvelles surfaces, claires, spacieuses et fonctionnelles - et permettant un embarquement ultra rapide depuis l'arrivée à l'aéroport - ont immédiatement été plébiscitées par les voyageurs.

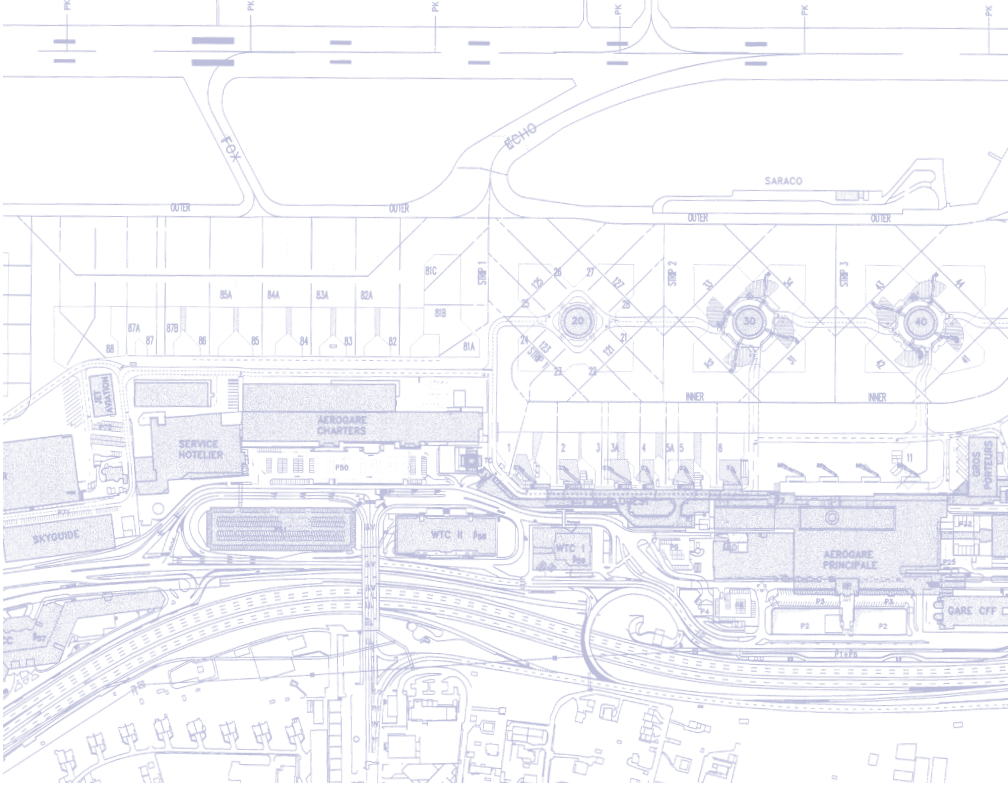
La préparation de la dernière phase (positions 11 et 12 affectées aux vols vers la France) a commencé en parallèle, avec un certain nombre d'installations provisoires et de changements de procédure au sein du secteur français. Les travaux de terrassement et la pose des passerelles ont été effectués juste avant la fin de l'année. D'autre part, des travaux de réaménagement de la zone transit ont eu lieu, liés à la centralisation des contrôles de sûreté pour l'Aile Ouest, les NSEF et le bâtiment gros-porteurs.

Enfin, d'autres tâches liées à ces aménagements ont été menées a bien en parallèle: modification du passage C1 pour les équipages et les passagers nécessitant une assistance spéciale, nouvel ascenseur en zone transit, mise en conformité de la signalisation dans tout l'aéroport. En fin d'année, un concours artistique pour animer les nouveaux espaces des NSEF a été lancé, avec pour objectif la réalisation d'une œuvre d'ici à fin 2004.

### Agrandissement du Parking P51

Après une première partie ouverte fin 2002, la surélévation du parking P51 a été mise complètement en service au printemps 2003. Agrémentée d'une décoration colorée, cette nouvelle installation a permis de répondre à un besoin de capacité supplémentaire justifié pour des places de stationnement de longue durée, le tout offrant dorénavant 1700 places réparties sur 6 étages.





## Continued Expansion of Infrastructure

**A**IG entered the final phase of its current masterplan (1996-2005).

Its two new frontal departure lounges (NSEF) and corresponding aircraft positions (9 and 10) entered service in July. These light, spacious and operationally efficient lounges immediately proved popular with passengers. Work on the final two lounges continued (for positions 11 and 12 for flights to France).

Elsewhere, AIG redeveloped the transit zone in work linked to the centralisation of security controls for the West Wing, NSEF and long-haul building.

In related projects, AIG modified the C1 passage for crews and for passengers with special needs and installed a new lift in the transit zone.

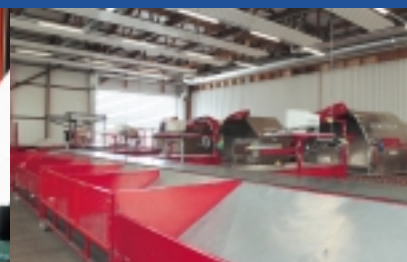
Work was completed on the expansion of long-term car park, P51. Partially opened in 2002, this expanded facility now offers 1,700 spaces on six floors.

Other projects included:

- the introduction of 100% hold-baggage screening in the charter terminal;
- repairs to the main aircraft maintenance hangar and installation of new lighting;
- new facilities for DHL and TNT;
- a concreted exercise area for the airport security service and installation of a hydro-carbon separator;
- validation of the terms of contract and invitation to tender for the general plan for water evacuation;
- installation of aircraft power equipment at the long-haul pavilion;
- modernisation of the electrical system in the charter terminal;
- modernisation of the water heating system in the main terminal;
- the purchase of firefighting, electric and other vehicles.

### Autres réalisations:

- Réalisation d'installations provisoires permettant d'assurer le contrôle de 100% des bagages de soute à l'aérogare charters.
- Fin des travaux de réfection du grand hangar (maintenance avions) avec peinture de la charpente, remplacement de l'éclairage et pose de protections contre les pigeons.
- Mise en place des nouvelles installations sous douane et hors douane pour la société DHL et déménagement subséquent de TNT.
- Sécurisation de la place d'exercice du SSA avec construction d'une surface en béton et installation d'un séparateur à hydrocarbures.
- Réfection d'un nouveau tronçon de la route périphérique situé à l'extrémité est du site aéroportuaire.
- Validation du cahier des charges et appel d'offres pour le Plan général d'évacuation des eaux (PGEE)
- Réalisation et mise en service de la fourniture d'énergie aux avions au pavillon gros porteurs
- Etablissement et validation par les autorités d'un concept détaillé en vue de la modernisation du système de contrôle d'accès à l'AIG
- Modernisation de l'infrastructure électrique de l'aérogare charters
- Modernisation de la centrale de distribution de l'eau pour le chauffage et de l'eau chaude sanitaire dans l'aérogare principale.
- Achat de nombreux véhicules (train d'eau acquis avec la Sécurité civile, gros véhicule d'extinction, bus de transport passagers et véhicules électriques)



## Un centre commercial en bonne santé



Malgré une conjoncture difficile pour la consommation en 2003, les recettes commerciales – provenant des commerces, de la restauration et des services - de l'Aéroport International de Genève (AIG) ont connu une hausse de 2% environ au cours de l'année écoulée, en particulier grâce aux bons résultats des magasins hors-taxes.

### Nouvelles vitrines

La panoplie de produits et services proposés à l'AIG a poursuivi son développement en 2003, de manière à répondre encore mieux aux besoins des différents publics cibles. Au mois de mai 2003, le premier magasin «The Olympic Store» - fruit d'une collaboration exclusive entre le groupe Nuance et le Comité international olympique (CIO), basé à Lausanne - a été inauguré au niveau départ proposant une gamme de produits et souvenirs liés à l'histoire des jeux olympiques et à la future édition d'Athènes.

Toujours sur la mezzanine, la chaîne de parfumerie Marionnaud a ouvert une enseigne en début d'année également. Dans un domaine proche, un centre d'esthétique Valentina Paz a été inauguré dans la galerie de la gare CFF de l'Aéroport. Enfin, au sein des nouvelles salles d'embarquement, c'est un point de restauration baptisé «Swiss Coffee House» qui s'est installé en 2003.

### Accès internet sans fil

En septembre 2003, l'Aéroport International de Genève est devenu un Hotspot de Swisscom Mobile, qui a lancé l'exploitation d'un service de Public Wireless LAN, permettant aux voyageurs d'affaires de se connecter à l'Internet à haut débit à tout moment. Les antennes installées ont permis une couverture de l'ensemble des zones publiques, hors douane et sous douane, l'accès au service se faisant au moyen d'une Value Card en vente sur place ou à travers un abonnement à Swisscom Mobile pour les résidents locaux.

### Stratégie commerciale

Durant toute l'année écoulée, la stratégie de promotion conjointe entre l'association des commerçants et l'AIG s'est poursuivie. Plusieurs campagnes de communication ont été déclinées au travers de media locaux à fort impact (radio et affichage notamment). D'autre part, une dizaine d'animations spéciales ont été organisées en cours d'année, dans l'idée de renforcer l'identité du centre commercial «Les Galeries» et de créer un effet de sympathie auprès de la population locale. Enfin, des ouvertures spéciales ont été aménagées lors de fêtes particulières comme Pâques, Pentecôte ou la fête nationale.

### Animations commerciales en 2003

[Le Cirque à l'Aéroport \(25-26 janvier\)](#)

[Saint-Valentin \(1-14 février\)](#)

[Envol'03 \(5-6 avril\)](#)

[Marché de Pâques \(12-13 avril\)](#)

[Fête de la Musique \(21-22 juin\)](#)

[Afiqu'expo \(4-5 octobre\)](#)

[Trans-expo'2003 \(29-30 novembre\)](#)

+ 12 éditions de la «Brocante à l'Aéroport»





## A Successful Commercial Centre

Despite difficult circumstances for consumers in 2003, strong duty-free sales helped to increase commercial revenues by 2%.

To provide more choice and respond even better to the specific needs of different consumers, AIG further expanded its range of goods and services. For example as the result of exclusive collaboration between the Nuance group and the Lausanne-based International Olympic Committee, 'The Olympic Store' was opened on the departures level.

Still on the mezzanine, the perfumery chain Marionnaud opened an outlet and, in the airport station shopping arcade, aesthetic specialist Valentina Paz opened shop, too. Finally, 'Swiss Coffee House' opened in the new departure lounges.

AIG became a Swisscom Mobile Hotspot: its public wireless LAN offers business travellers high-speed internet access at all times, land-side and airside.

AIG and the airport retailers' association continued their strategy of joint promotion with a number of high-impact media campaigns.

Around 10 special shows were organised to raise the profile of the airport's 'Les Galeries' shopping centre. Shows included The Circus at the Airport, St Valentine's, Easter Market, Music Festival and Afriqu'Expo.

AIG carried out a major price comparison survey to counter some passengers' views that airports are an expensive place to shop. The results were convincing, showing that the prices of most goods and services were identical, and sometimes less, than in Geneva itself.

Another survey found that a third of AIG passengers make a purchase and 40% visit a bar, café or restaurant.

### Des prix compétitifs

Afin de lutter contre une certaine image de cherté associée aux aéroports dans l'esprit de certains passagers, une grande enquête comparative de prix a été menée. Les résultats ont montré que dans la grande majorité des cas les biens et services vendus à sur place l'ont été à un niveau de prix identique, voire dans quelques cas inférieur, à ceux pratiqués en ville de Genève. La reconstitution des enquêtes habituelles sur la satisfaction et le comportement des voyageurs a montré également des tendances stables, avec environ un tiers des passagers effectuant un acte d'achat et environ 40% consommant dans un bar et/ou restaurant du lieu.



## Facilitation et services aux passagers



### **Nouvelle installation CUTE**

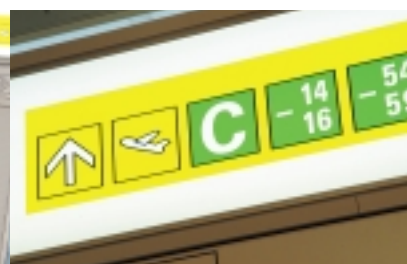
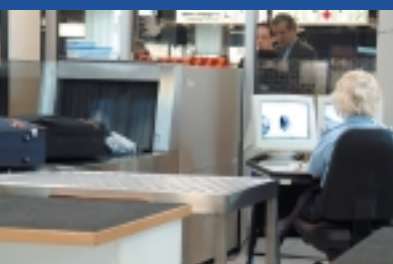
Afin de permettre une plus grande flexibilité dans l'attribution des guichets d'embarquement et de répondre à un besoin largement exprimé par la part des compagnies aériennes et des agents d'assistance, l'AIG a mené à bien durant l'année 2003 l'installation d'un système Common Use Terminal Equipment (CUTE).

Par cette interface connectée au réseau informatique de l'AIG, les compagnies aériennes se sont vu offrir la possibilité de se relier à leur propre Departure Control System (DCS), utilisé pour l'enregistrement et l'embarquement des passagers, ainsi que pour d'autres tâches liées aux opérations au sol de l'avion. La mise en place de l'ensemble du système a nécessité l'installation de près de 850 périphériques, à savoir PC, claviers avec lecteur de passeports et de cartes magnétiques, imprimantes de cartes d'embarquement, imprimantes d'étiquettes à bagages, imprimantes de documents, etc.

Après un appel d'offres lancé au printemps 2002, un groupe de travail composé, en plus de l'AIG, de représentants des agents d'assistance et des compagnies aériennes, s'est réuni de nombreuses reprises afin d'identifier la meilleure proposition. Le choix de la société SITA ayant été approuvé par l'AIG en novembre 2002, l'installation a immédiatement démarré avec comme objectif d'être opérationnel avant l'exposition Telecom 2003.

### **Sûreté toujours prioritaire**

Dans le domaine de la sûreté, resté une des préoccupations majeures pour l'aviation mondiale en 2003, plusieurs mesures ont été prises, au niveau de l'organisation, des équipements et de la coopération internationale. Une réorganisation interne a été menée, avec notamment pour objectif d'étoffer l'équipe d'encadrement des services affectés aux contrôles des passagers. L'AIG a fait l'acquisition d'une machine à rayons X supplémentaire, essentiellement dédiée au terminal charters. Enfin, la participation à divers groupes de travail internationaux (aux niveaux de l'OACI, de la CEAC et de l'OFAC) s'est poursuivie assidûment, dans l'idée de renforcer l'harmonisation des normes et de la mise en place des mesures de sûreté au sein des aéroports. A l'initiative de l'OFAC, une campagne d'information sur un ton décalé, complétée par un site ad hoc ([www.nofly.ch](http://www.nofly.ch)) a permis de rendre les voyageurs plus attentifs aux objets interdits à bord des avions.



## Passenger Facilities and Services

After liaising with airlines and handling agents, AIG chose a SITA CUTE (Common Use Terminal Equipment) system to provide greater flexibility in the allocation of departure desks.

Connected to AIG's information network, the CUTE desks can also be linked to airlines' own departure control systems and aircraft ground operations, and used for check-in and boarding. A total of 850 PCs were installed, together with passport and magnetic card readers, boarding card printers, baggage label printers and other equipment.

Security remained a major concern for world aviation in 2003. AIG took several new security initiatives in terms of equipment, organisation and international co-operation. These included: AIG acquiring an additional x-ray machine, mainly for the charter terminal; an internal reorganisation to expand the passenger-control management team; and participation in various international working groups (at the level of the International Civil Aviation Organization, European Civil Aviation Conference and Federal Office for Civil Aviation (FOCA)) to increase standardisation and security.

FOCA also launched its own information campaign and website ([www.nofly.ch](http://www.nofly.ch)) to make passengers more aware of objects disallowed on aircraft.

AIG started to modernise its signage and re-examine passenger flows in the terminal. This work will continue in 2004.

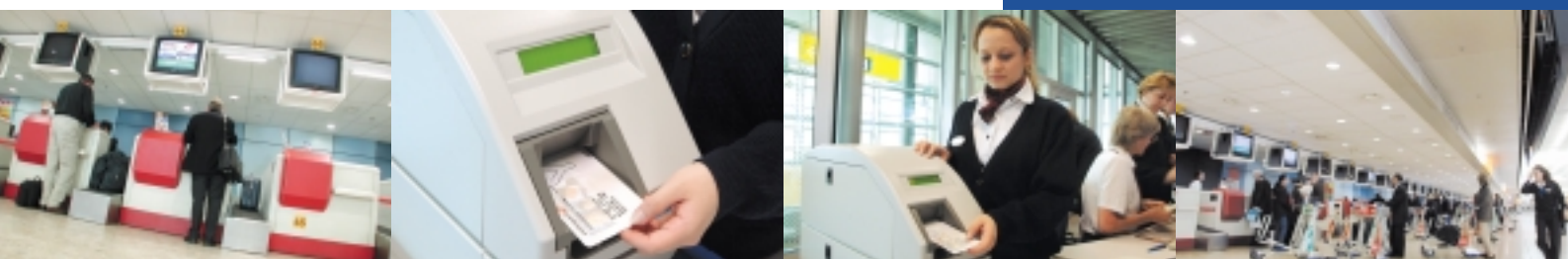
AIG passengers were the first to get the chance to use a prototype internet service allowing them to see the status of their flights. This pilot programme - the result of close collaboration between SITA and AIG - was unveiled at the prestigious Telecom 2003 conference.



En parallèle aux travaux de construction des nouvelles infrastructures, l'AIG a aussi mené durant l'année écoulée une refonte complète de sa signalétique, dont la mise en place sera poursuivie en 2004. Le nouveau concept mis en place a répondu notamment à une volonté de modernisation des panneaux d'indication et une réflexion nouvelle sur les flux de passagers au sein de l'aérogare.

### Une première mondiale

Les voyageurs utilisant l'AIG ont été les premiers à se voir offrir la possibilité d'utiliser le prototype d'un nouveau service Internet permettant de vérifier le statut de leur vol. Ce programme pilote – fruit d'une collaboration étroite entre la société SITA et l'AIG – a été conçu pour se dérouler durant la prestigieuse conférence Telecom 2003. Il s'est agi du premier essai au monde de transmission des informations de vol à travers la nouvelle extension de nom de domaine «.aero». Après le succès de cette expérience pilote, une réflexion a été lancée par la SITA sur la commercialisation future d'un tel service.



## Des opérations très spéciales



L'Aéroport International de Genève (AIG) a connu en 2003 deux événements internationaux d'envergure exceptionnelle, qui se sont fort heureusement déroulés - d'un point de vue aéroportuaire - de manière optimale, grâce à une mobilisation totale de l'ensemble des collaborateurs et des instances impliquées.

### Une mobilisation exceptionnelle

Malgré une grande habitude des sommets et grandes conférences, l'AIG n'avait probablement jamais connu avant 2003 d'année aussi intense sur le plan de l'accueil diplomatique. Les deux manifestations de l'année écoulée – G8 et Sommet mondial de la société de l'information – ont donc nécessité une préparation de longue haleine et un engagement complet des ressources humaines et matérielles disponibles. Le défi à relever a été d'autant plus imposant que la volonté avait été clairement manifestée de poursuivre l'exploitation normale de l'aéroport durant ces événements.

La préparation de la rencontre d'Evian – G8 élargi à 28 Etats - a duré huit mois environ, en étroite coordination avec les autorités suisses et françaises. Pendant les trois jours du sommet (1-3 juin), l'AIG a réalisé près de 150 opérations d'accueil (arrivées et départs confondus), dont une vingtaine de chefs d'état ou de gouvernement. Le personnel d'accueil habituel a bien sûr été renforcé pour l'occasion et toute une série de procédures spéciales ont été définies, d'entente avec les autorités des différents pays concernés.

Durant toute cette période, des tâches de sécurité et de sûreté hors du commun ont été assumées avec la participation primordiale de la Police de sécurité internationale (PSI), renforcée par les militaires du Bataillon d'aéroport 1 et par des policiers suisses et allemands, appelés en renfort. Le site aéroportuaire avait pour l'occasion été transformé en camp retranché, à l'aide de 32 kilomètres de barbelés, 5000 sacs de sable, des casemates, des kilomètres de fils et de câbles pour assurer les liaisons.

Parmi les autres nombreuses instances impliquées, et sans lesquelles un succès n'aurait pas été possible, il convient de citer notamment le secrétariat général du G8, les autorités politiques suisses, les services de la navigation aérienne suisse et français, les forces aériennes suisses et l'armée de l'air française, les agents d'assistance et les compagnies aériennes



## Special Operations

**A**IG participated in two exceptional international events in 2003. These went well from the airport's point of view, thanks to the complete mobilisation of all employees and authorities concerned.

Despite being used to summits and major conferences, AIG had probably never known such an intense year for diplomatic activity. The two events - the G8 and the World Summit on the Information Society (WSIS) - and the wish to maintain normal airport operations required long-term planning and total commitment.

The G8 meeting at Evian involved close co-operation with the Swiss and French authorities. AIG strengthened its team to carry out almost 150 welcome receptions.

The International Security Police provided additional security and were supported by the army and Swiss and German police. The airport also got 32 km of barbed wire, 5,000 sandbags, emplacements and communication cables.

Many other authorities helped to make G8 a success, including the Swiss and French air forces and air traffic control, handling agents and airlines.

For the WSIS event at Palexpo, AIG welcomed another 150 VIPs and, once again, proved its capacity to manage exceptional events and provide a fitting welcome for Switzerland and international Geneva.

FOCA assumed responsibility for certain aspects of aircraft security. Specially trained security inspectors carried out 158 technical checks, while AIG personnel checked on-board documents. Only a few minor breaches were found.

AIG ran a safety awareness campaign, reminding staff that smoking and the use of mobile phones are banned near aircraft.



Six mois plus tard, le même scénario se répétait pratiquement, avec la tenue, à Palexpo, du premier Sommet mondial de la société de l'information (SMSI). Du 10 au 12 décembre, se sont déroulés les accueils d'une cinquantaine de chefs de délégation (chefs d'état ou de gouvernement), ainsi que d'une centaine de ministres. La mobilisation des effectifs de l'AIG a été proche de celle du G8, même si les contraintes en termes de sûreté et sécurité étaient sensiblement moindres. Par ces deux événements, l'AIG a indéniablement prouvé encore une fois sa capacité à gérer l'exceptionnel et à remplir dignement sa mission d'accueil au service de la Suisse et de la Genève internationale.

### Sécurité des avions

Sous l'égide de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'AIG s'est vu confier certaines responsabilités en matière de contrôle de sécurité à bord des avions desservant Genève. A partir du mois de janvier 2003, les agents d'opération ont été impliqués, après avoir reçu une instruction adéquate, dans les programmes SAFA (sécurité des aéronefs étrangers) et SASA (sécurité des aéronefs suisses). Au cours de l'année écoulée, 158 avions ont été contrôlés au total, la partie technique étant assurée uniquement par les inspecteurs agréés de la Confédération, tandis que la vérification des documents de bord était effectuée par le personnel mentionné de l'AIG. Fort heureusement, seules de rares lacunes, et pour la plupart mineures, ont été découvertes dans ce contexte.

Par ailleurs, dans le cadre des actions de prévention des accidents et de renforcement de la sécurité sur le tarmac, une campagne de sensibilisation a été menée durant toute l'année 2003, portant sur l'interdiction de fumer et d'utiliser un téléphone portable aux abords des aéronefs.



## Une stratégie marketing récompensée



### Présence AIG à des salons régionaux

Grand Ski 2003 (Grenoble, 29-30 janvier)

Vacances, Sport & Loisirs (Genève, 31 janvier -2 février)

Forum Protravel (Grenoble, 7-9 février)

Mahana (Lyon, 14-16 mars)

Envol' 03 (Genève, 5-6 avril)

Foire de Savoie (Chambéry, 13-22 septembre)

Top Résa (Deauville, 25-28 septembre)

Envol Asie (Martigny, Neuchâtel, Lausanne, Genève, 15-18 septembre)

Foire de Fribourg (Fribourg, 2-12 octobre)

TTW (Montreux, 29-31 octobre)

Mieux Vivre (La Roche/Foron, 30 octobre – 2 novembre)

En termes de stratégie marketing, 2003 a constitué la consécration d'efforts de prospection intenses déployés au cours des dernières années. En effet, après l'arrivée de Continental, de nombreuses nouvelles destinations européennes ont également été lancées avec succès au cours des mois qui ont suivi.

### Démarchage de nouvelles compagnies

Entamées à la fin des années 90, les démarches de prospection auprès des compagnies aériennes américaines se sont révélées payantes, grâce à l'arrivée de Continental Airlines en 2003. Cette décision a fait suite à de multiples contacts bilatéraux ayant abouti aux négociations finales durant 2002. Le lancement du vol le 7 mars a également montré l'excellent accueil réservé par les milieux politiques, économiques et touristiques locaux à cette seconde liaison directe vers les Etats-Unis.

Les discussions menées avec la compagnie Malev ont abouti à l'ouverture d'une ligne Genève - Budapest opérée deux fois par jour en CRJ. Cette ouverture a permis de couvrir un besoin économique et touristique largement exprimé depuis la disparition des vols directs. La desserte de la Finlande figurait depuis plusieurs années également en tête des destinations non couvertes par le réseau de l'AIG. Les efforts déployés se sont ici concrétisés par l'arrivée de la compagnie Blue 1, filiale de SAS, qui a su pénétrer rapidement ce marché grâce à une liaison quotidienne.

Par ailleurs, l'annonce d'une réduction substantielle de sa programmation par Swiss au courant de l'été a requis une réaction rapide afin de limiter la dégradation de l'offre aérienne de l'AIG : British Airways a repris la desserte de Londres City, tandis que la LOT effectuait un retour remarqué avec un service quotidien depuis Varsovie.

### Marché alémanique

Un effort de promotion particulier a été entrepris en 2003 afin d'attirer les voyageurs des régions de Fribourg, Berne et Soleure. En effet, les améliorations récentes de l'offre aérienne ont permis de profiler l'AIG comme une alternative concurrentielle pour ces cantons. Les actions menées ont porté notamment sur des visites d'agences de voyage et une communication ciblée à l'aide de documentation traduite en allemand.

### Produits «Envol»

Le sixième marché aux voyages «Envol'03» a connu à nouveau un grand succès, avec plus de 25'000 visiteurs. Parmi les 45 exposants qui ont présenté leur offre de voyage figuraient de nouveaux exposants tels que Malev, Aer Lingus, Sky Tours, Nouvelles Aventures et plusieurs





offices du tourisme. De manière plus ciblée, l'AIG a été l'un des initiateurs du nouveau workshop «Envol Asie», qui a permis durant quatre soirées en Suisse romande de présenter aux agents de voyage la production des spécialistes de l'Extrême Orient.

Dernière déclinaison de la gamme, l'AIG a coproduit pour la deuxième année consécutive, une émission mensuelle sur le voyage, «Envol Mag», diffusée sur les principales chaînes de télévision régionales et présentant différents sujets allant des coulisses de l'aéroport aux nouvelles destinations, en passant par des conseils pratiques.

#### Etudes de marché

En matière d'études, l'année 2003 a été l'occasion de refaire une enquête «True Origin & Destination (TOD)» à l'aide d'une méthodologie affinée et d'un échantillon étendu à 20'000 passagers. Cette démarche a permis l'exploitation de données extrêmement précieuses sur les potentiels de trafic aérien et le profil des voyageurs. Parmi les autres études menées durant l'année écoulée, il convient de citer l'enquête de satisfaction, la participation au «IATA Airport Monitor», ainsi qu'une analyse de l'impact économique des aéroports suisses, sous l'égide de la Swiss International Airport Association (SIAA).

#### Réalisations fret

Du côté de la promotion du fret aérien, les efforts ont été poursuivis pour faire de l'AIG une base en matière de vols humanitaires. Des investissements ont été effectués afin de répondre aux besoins des intégrateurs DHL et TNT, leur permettant une extension de surface et une amélioration notable des conditions opérationnelles. Enfin, le travail de communication auprès des interlocuteurs de la chaîne du cargo s'est renforcé grâce à l'édition d'une plaquette fret et le lancement d'une campagne publicitaire dans la presse professionnelle.

## A Rewarding Marketing Strategy

Intense prospecting over recent years came to fruition in 2003: Continental Airlines arrived in March and was followed by several new European services.

Discussions with Malev and SAS led to new services to Budapest and Helsinki. AIG's rapid response to route closures at Swiss brought back services to London City (now BA) and Warsaw (LOT).

AIG increased efforts to attract passengers from Fribourg, Berne and Soleure. Initiatives included visits to travel agents and providing marketing information in German.

AIG's sixth travel fair, 'Envol 03', proved a success, with 45 exhibitors and over 25,000 visitors. New exhibitors included Malev, Aer Lingus, Sky Tours, Nouvelles Aventures and several tourism offices. AIG was also involved in the new Envol Asia workshop, which presented Asian holidays to travel agents.

AIG attended 11 regional fairs including Grand Ski, Forum Protravel, Mahana, Foire de Savoie, Top Résa and Mieux Vivre.

In terms of market research, AIG used a sample of 20,000 passengers in a new 'True Origin & Destination' survey aimed at examining passenger profiles and assessing traffic potential. AIG also undertook a customer satisfaction survey and participated in the 'IATA Airport Monitor' and a SIAA survey analysing the economic impact of Swiss airports.

On freight, AIG expanded and improved facilities for DHL and TNT. In terms of marketing, efforts continued to make AIG a base for humanitarian flights. AIG also produced a brochure aimed at cargo companies and launched a publicity campaign in the professional press.



## Des tâches de sécurité renforcées



### Équipement mobile du SSA

7 véhicules de commandement  
(Etat major, Chef de section, PCI)

7 véhicules de convois et transports

6 véhicules d'extinction

1 train d'eau

3 ambulances

1 poste médical avancé

1 véhicule «Pionner»

1 berce tapis de sol

1 berce de lavage

1 bateau de sauvetage équipé de 2 nacelles

9 engins neige

1 grue de 20 tonnes

Durant l'année écoulée, les services de sécurité de l'Aéroport International de Genève (SSA) ont été une nouvelle fois mis à forte contribution, par les événements spéciaux qui se sont déroulés sur le site d'une part, mais aussi en raison d'une grande diversité d'autres tâches, dans un domaine d'activité restant une priorité absolue.

### **Événements spéciaux**

Dans le domaine de la sécurité également, l'année 2003 a été fortement marquée par le sommet du G8 et SMSI déjà cités. Ces deux rencontres ont mobilisé toutes les énergies disponibles, nécessitant notamment l'engagement du personnel en horaire continu et en effectif renforcé durant toute la durée des événements. En plus des tâches habituelles de surveillance et de convoyage, les sapeurs d'aviation ont été également impliqués dans le cadre du plan catastrophe genevois OSIRIS mis en service à l'occasion du G8. L'ensemble des activités déployées lors de ces deux manifestations a fait l'objet d'une étroite collaboration avec la Police genevoise et les autres corps constitués, tant sur place que lors des 6 mois de préparation antérieure afin de mettre en place les dispositifs nécessaires.

### **Nouvelle section sanitaire**

Suite à un changement dans la législation genevoise sur les services d'urgence, une section sanitaire a été créée à l'AIG en 2003. Composée d'ambulanciers sapeurs issus des autres sections des services de sécurité et de personnel supplémentaire engagé pour l'occasion, cette unité a permis dès sa mise en place de couvrir un horaire continu 24 heures sur 24. Durant l'année écoulée, plus de 2300 interventions sanitaires ont été effectuées, sur demande de la centrale d'appel d'urgence 144, principalement dans la périphérie de l'aéroport et sur le territoire des communes avoisinantes.

La mise en place de cette nouvelle structure et la formation impartie au personnel concerné ont permis également de renforcer un maillon essentiel de la chaîne des secours en cas d'accident aéronautique important sur le site, tout en renforçant l'image de service de l'AIG vers l'extérieur.

Afin de mieux répondre aux besoins des passagers et employés du site, les horaires d'ouverture de l'infirmerie ont aussi été étendus, permettant dorénavant d'offrir des soins sur place pratiquement du premier vol du matin au dernier vol du soir.





### Autres missions

Malgré les événements exceptionnels de l'année 2003, les services de sécurité ont mené à bien l'ensemble des autres tâches assignées, allant des contrôles d'accès aux convois de véhicules et de personnalités, en passant par les opérations de déblaiement de la neige et la formation continue, notamment sur de nouveaux équipements et véhicules reçus. Plus de 4500 alarmes et interventions en tous genres ont été recensées durant les 12 mois, tant sur le territoire aéroportuaire qu'à l'extérieur.

## Strengthened Security

*AIG's vital security services again made a major contribution.*

*The G8 summit in Evian and the WSIS required staff to make every possible effort throughout these events, which involved increased security 24 hours a day.*

*Preparations for these events involved close collaboration with the Geneva police and other bodies over a period of six months.*

*In addition to its usual supervisory and escort duties, the aviation fire and rescue service also took part in the OSIRIS Geneva disaster plan during the G8 summit.*

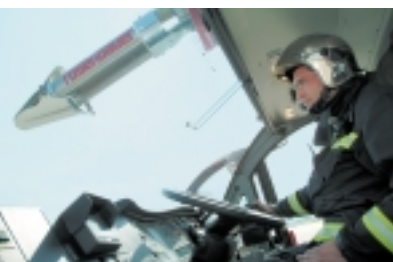
*Following a change in Geneva legislation on emergency services, AIG formed a medical section in 2003. Consisting of ambulance staff from other sections of the security services and personnel brought in for the event, this unit provided 24-hour cover.*

*During 2003 this unit provided medical assistance on over 2,300 occasions following calls to the central emergency number, 144. Most of these took place near the airport and in surrounding communities.*

*This new unit and the training given to the personnel concerned strengthened AIG's aviation rescue services and the airport's public image.*

*To respond better to passengers' and employees' needs, the airport infirmary's opening hours were extended to offer on-site care all day long - virtually from the first flight of the day to the last flight at night.*

*The security services' other duties included access control, snow clearance and continued training, particularly on new vehicles and equipment. They attended more than 4,500 incidents of all types, at and outside the airport.*



## Poursuite des actions environnementales



Parmi les nombreuses mesures entreprises durant l'année 2003 dans le cadre du plan d'actions environnementales de l'Aéroport International de Genève (AIG), il y a lieu de mentionner en particulier quatre réalisations, dans les domaines de la lutte contre le bruit, du maintien de la qualité de l'air et de la gestion de l'énergie.

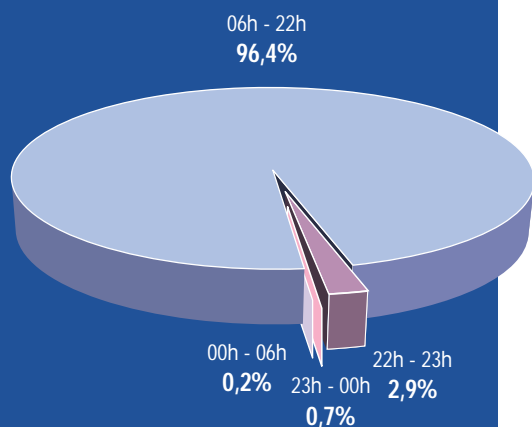
### Renouvellement du système MIABA

Le système de mesure du bruit des avions de l'AIG, inauguré en 1970 et changé une première fois en 1984, a été complètement renouvelé durant l'année 2003. Le nouveau système de mesure et d'identification automatique du bruit des avions (MIABA) a pour objectif de recueillir les informations sur l'impact sonore au sol des mouvements, ainsi que sur les trajectoires des grands avions opérant aux instruments. Sur la base des 15 points de mesures répartis sur le territoire des communes environnantes, le système permet de retracer chaque mouvement, constituant un outil très utile pour le traitement des plaintes. Par ailleurs, les données recueillies sont analysées et agrégées en divers indices déterminants selon la législation fédérale, afin de vérifier la conformité des opérations avec le cadre fixé pour l'exploitation de l'AIG.

### Concept d'isolation acoustique

Au cours de l'année 2003, l'AIG a également établi un concept d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit autour du site aéroportuaire. Ce concept, déclaré conforme par l'autorité, est allé bien plus loin que les exigences légales, ayant vocation à s'appliquer au-delà de la limite prescrite, ainsi qu'à un certain nombre d'habitations situées en France voisine sur la commune de Ferney-Voltaire. La mise en œuvre de ce concept a été prévue par étapes successives, selon des modalités précises.

Répartition vols de nuit / vols de jour



### Mesure du dioxyde d'azote

Depuis juin 2003, l'AIG a mené une campagne de mesure de la teneur de l'air en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dans l'enceinte aéroportuaire et au-delà, dans les communes riveraines de part et d'autre de l'axe de la piste. Seize capteurs passifs ont ainsi été installés, huit dans l'enceinte aéroportuaire et huit en dehors, pour une durée d'un an. Ces capteurs ont été placés de telle sorte à permettre de mesurer globalement la qualité de l'air dans l'enceinte aéroportuaire et d'évaluer à terme la contribution relative du trafic aérien à la pollution de l'air dans les zones environnantes.



## Continued Environmental Action

Replacing a system introduced in 1970, AIG's new automatic aircraft noise measuring and identification system (MIABA) was inaugurated in 2003. Using 15 measuring stations located in surrounding communities, it collects information on noise impact on the ground and aircraft flight paths. This helps with the handling of complaints and verification of aircraft operations.

AIG established a concept of acoustic isolation for noise-sensitive buildings around the airport. This exceeds legal requirements and even applies to some homes in the French district of Ferney-Voltaire. This concept will be implemented precisely and in phases.

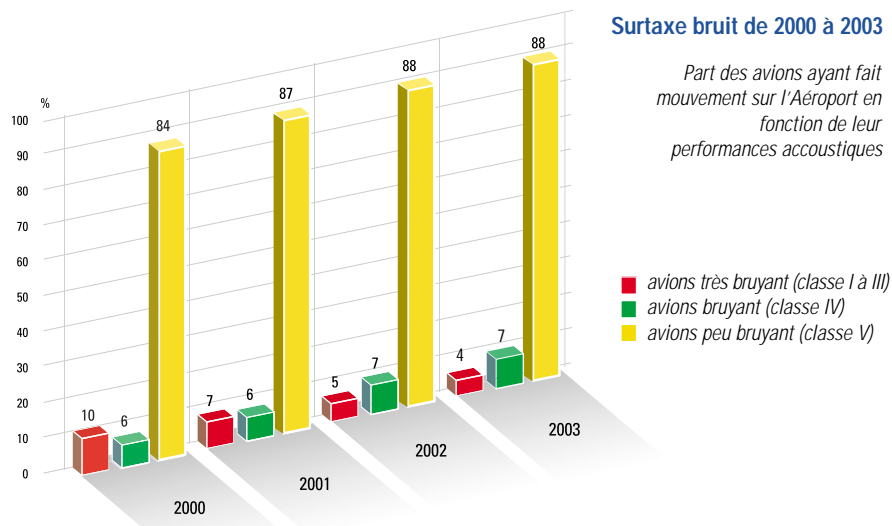
AIG has also been measuring nitrogen dioxide at the airport, in neighbouring communities and along the axis of the runway. A total of 16 sensors have been installed to evaluate aviation-related pollution and air quality.

To restrict the use of relatively noisy and polluting aircraft-based auxiliary power units and ground-based mobile power units, AIG installed five new fixed aircraft-supply positions during 2003 - three for long-haul aircraft and two next to the new frontal departure lounges - bringing the total to 19. These provide aircraft with electrical power and air conditioning.

Flights between 22:00 and 06:00 increased slightly compared with 2002, while the proportion of night movements compared with total movements remained stable at 3.8%. Scheduled flights accounted for 87% of the 6,135 night movements and 77% of these occurred between 22:00 and 23:00. There were only 271 specially authorised movements during restricted night-time hours - 23% down on 2002.

### Surtaxe bruit de 2000 à 2003

Part des avions ayant fait mouvement sur l'Aéroport en fonction de leur performances acoustiques



### Installations fixe d'alimentation pour les avions

Lors de leur immobilisation au sol, les aéronefs nécessitent un apport externe en énergie électrique et en air climatisé, normalement fourni par une turbine auxiliaire embarquée à bord de l'avion. Afin de restreindre l'utilisation de ces turbines, relativement bruyantes et polluantes, ainsi que des groupes de puissance mobiles, l'AIG a commencé depuis de nombreuses années à installer pour les positions d'avions en front d'aérogare et autour des satellites un système fixe d'alimentation des avions en énergie. Aux 14 positions équipées jusqu'à fin 2002, se sont ajoutées cinq nouvelles positions en 2003: trois positions pour les gros porteurs et deux positions correspondant à deux des nouvelles salles d'embarquement frontales mises en service en juillet 2003.

### Vols de nuit stables

En 2003, les vols entre 22 heures et 6 heures (heure locale) ont subi une très légère augmentation par rapport à l'année 2002, tandis que la proportion des mouvements de nuit par rapport aux mouvements totaux était relativement stable à 3,8%. Les vols de lignes ont représenté 87% des 6'135 mouvements recensés pendant cette période et la grande majorité (77%) de ceux-ci ont été effectués entre 22 et 23 heures. Les mouvements effectués pendant les heures de restriction nocturne, au bénéfice d'autorisations ou de dérogations spéciales, sont restés faibles (271 mouvements).



## Motivation et démarche qualité



Suite et fin des années précédentes, 2003 a vu l'Aéroport International de Genève (AIG) obtenir finalement sa certification qualité complète, en récompense d'un effort largement fourni par l'ensemble des collaborateurs. La motivation du personnel a d'ailleurs été aussi confirmée par le système d'entretiens de développement annuels et de prime variable intégralement implanté depuis 2003.

### Certification ISO achevée

A la mi-décembre, soit un peu plus de trois ans après le lancement de la démarche, l'AIG a été certifié par l'organe de surveillance, la SGS en l'occurrence, selon la norme ISO 9001:2000 et ceci pour l'ensemble de l'établissement. Dans une première phase, trois divisions opérationnelles avaient déjà obtenu le label en 2001 déjà. L'année 2003 a donc permis d'achever l'entreprise en soumettant à la certification tout le reste de l'organisation.

L'année écoulée a été mise à profit pour finaliser la description des processus de support directs, indirects, des ressources humaines et de direction constituant le périmètre de certification 2, et d'en valider le contenu à travers une vaste campagne d'audits internes à laquelle prirent part plus d'une trentaine de collaboratrices et collaborateurs.

Les divisions certifiées précédemment n'ont pas été oubliées pour autant et ont poursuivi la pratique de la boucle de la qualité (planifier, réaliser, contrôler, améliorer), par la définition d'indicateurs permettant de vérifier les résultats de cette démarche. L'ensemble des collaborateurs de l'AIG étaient par conséquent impliqués dans ce projet fédérateur, qui constituait par ailleurs l'objectif global de l'établissement pour 2003.

L'AIG s'est engagée dans une démarche à long terme visant à promouvoir la qualité de ses prestations au service de sa clientèle. Ce succès ne représente donc qu'une étape dans un processus d'amélioration permanente qui devrait s'étendre désormais à d'autres partenaires sur l'ensemble du site aéroportuaire et toucher d'autres domaines tels que l'environnement à travers une certification ISO 14000 en cours de préparation.



## Quality and Motivation

Staff effort across the organisation was rewarded when supervisory body SGS awarded AIG ISO 9001:2000 quality certification for all its operations.

Three operational departments obtained certification in 2001 and, while AIG's other departments have worked hard to refine, describe and audit their processes since then - leading to certification across the airport - the original three departments have continued to practise the quality cycle of plan, implement, control and improve.

In a long-term approach, AIG is working hard to develop and promote the quality of its services. ISO 9001 certification represents only one phase in a process of continuous improvement. This should extend to other partners across the airport site and link with other areas such the environment through the ISO 14000 certification being prepared.

AIG completed the implementation of an annual staff development appraisal system. Staff responded well to the new performance and target-based element on top of salaries and this has increased motivation. To ensure the system's impartiality and transparency, AIG has collaborated with the personnel commission to establish thorough rules and regulations.

Once again AIG placed emphasis on staff training. In addition to traditional courses such as languages and management, and seminars linked to development appraisals, ad hoc seminars included 'dealing with aggression' for passenger-control staff.

Finally, greater effort was made to integrate new staff from the outset through the organisation of AIG's first welcome day.

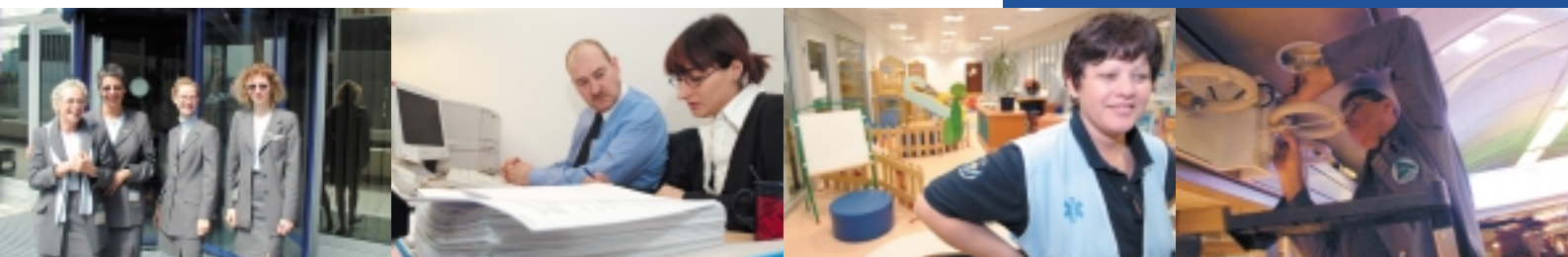


### Entretiens de développement

La mise en place d'un système d'entretiens de développement annuels des collaborateurs, initié depuis plus de deux ans, a été achevée en 2003. Pour la première fois, en début d'année, une prime variable a été versée en plus du salaire normal, sur la base de la performance individuelle et de l'atteinte des objectifs. Malgré quelques craintes justifiées, cette méthode a été dans l'ensemble particulièrement bien reçue par les collaborateurs et son impact sur la motivation jugé très positif. Afin d'assurer un déroulement impartial et transparent de différentes étapes du système, des règlements internes approfondis ont été établis, en collaboration avec la commission du personnel.

### Formation

Durant l'année 2003, l'accent a été mis une nouvelle fois sur la formation des collaborateurs. En plus des cours traditionnels (langues, management) et des séminaires liés aux entretiens de développement, des formations ad hoc ont été organisées, telle un séminaire «faire avec l'agressivité» pour le personnel du service de contrôle passagers. La prise en charge d'apprentis s'est poursuivie avec l'engagement d'un jeune réparateur de véhicules lourds en formation. Finalement, un effort a également été fourni pour mieux intégrer d'emblée les nouveaux collaborateurs, grâce à l'organisation de la première journée d'accueil.



# Statistiques du trafic

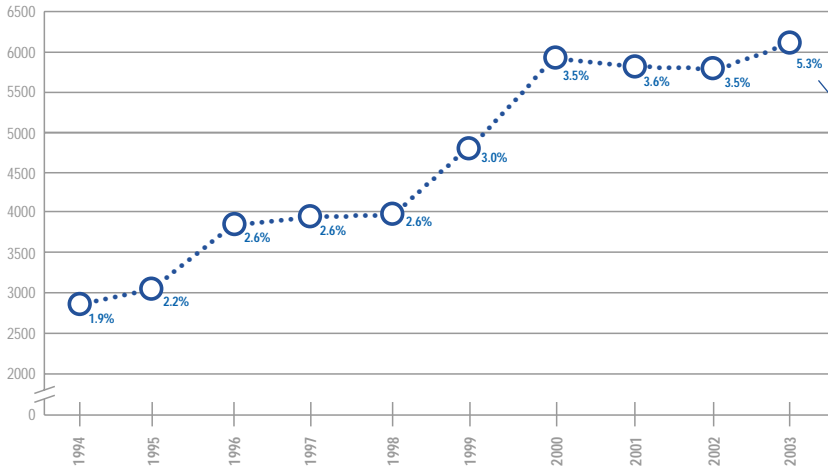
## Résultats du trafic global / Global traffic

	2003 %/total	2003	2002	variation %	
<b>Passagers</b>					<b>Passengers</b>
Trafic local:					<i>Local traffic:</i>
Trafic de ligne	90.7	7'340'156	6'901'421	6.4	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic hors des lignes (charter)	7.7	625'802	608'429	2.9	<i>Non scheduled traffic</i>
<b>Total trafic local</b>	<b>98.5</b>	<b>7'965'958</b>	<b>7'509'850</b>	<b>6.1</b>	<b>Total local traffic</b>
Trafic en transit direct	0.5	38'240	39'665	-3.6	<i>Direct transfer traffic</i>
<b>Total trafic de ligne et charter</b>	<b>99.0</b>	<b>8'004'198</b>	<b>7'549'515</b>	<b>6.0</b>	<b>Total scheduled and charter traffic</b>
Vols taxi, vols de plaisance et autres	0.6	44'500	33'918	31.2	<i>Taxi flights, leisure flights and other flights</i>
<b>Total trafic commercial</b>	<b>99.5</b>	<b>8'048'698</b>	<b>7'583'433</b>	<b>6.1</b>	<b>Total commercial traffic</b>
Trafic non commercial	0.5	39'792	36'294	9.6	<i>Non commercial traffic</i>
<b>Total trafic général</b>	<b>100.0</b>	<b>8'088'490</b>	<b>7'619'727</b>	<b>6.2</b>	<b>Total general traffic</b>
<b>Mouvements</b>					<b>Movements</b>
Trafic de ligne	66.2	108'394	108'869	-0.4	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic hors des lignes (charter)	4.2	6'890	6'520	5.7	<i>Non scheduled traffic</i>
<b>Total trafic de ligne et charter</b>	<b>70.4</b>	<b>115'284</b>	<b>115'389</b>	<b>-0.1</b>	<b>Total scheduled and charter traffic</b>
Vols taxi, vols de plaisance et autres	11.0	18'028	16'350	10.3	<i>Taxi flights, leisure flights and other flights</i>
<b>Total trafic commercial</b>	<b>81.4</b>	<b>133'312</b>	<b>131'739</b>	<b>1.2</b>	<b>Total commercial traffic</b>
Trafic non commercial	18.6	30'448	32'069	-5.1	<i>Non commercial traffic</i>
<b>Total trafic général</b>	<b>100.0</b>	<b>163'760</b>	<b>163'808</b>	<b>0.0</b>	<b>Total general traffic</b>
<b>Marchandises (tonnes)</b>					<b>Goods (tons)</b>
Trafic de ligne	46.2	25'970	24'964	4.0	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic hors des lignes (charter)	11.0	6'190	5'901	4.9	<i>Non scheduled traffic</i>
<b>Fret aérien avionné</b>	<b>57.2</b>	<b>32'160</b>	<b>30'865</b>	<b>4.2</b>	<b>Crafted air freight</b>
Fret aérien camionné	30.0	16'867	16'739	0.8	<i>Trucked air freight</i>
<b>Total fret aérien</b>	<b>87.3</b>	<b>49'027</b>	<b>47'604</b>	<b>3.0</b>	<b>Total air freight</b>
Poste locale	12.7	7'163	7'258	-1.3	<i>Local mail</i>
<b>Total fret aérien et poste</b>	<b>100.0</b>	<b>56'190</b>	<b>54'862</b>	<b>2.4</b>	<b>Total air freight and mail</b>

# Statistiques du trafic

## Trafic de nuit / Night traffic

### 22h00-6h00

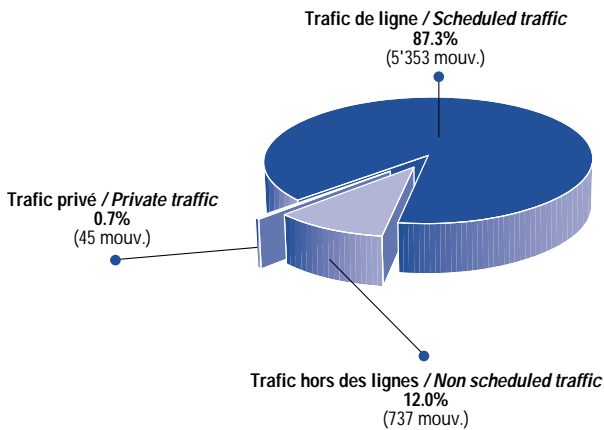


### Evolution des mouvements nocturnes

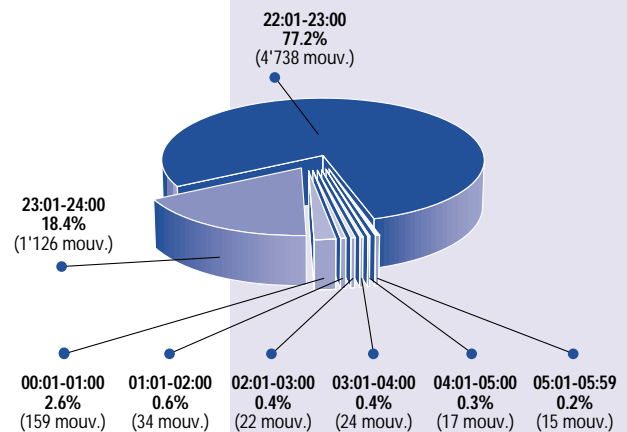
### Evolution of night movements

mouvements nocturnes en % du total  
night movements in % of the total

### Mouvements de nuit selon le type de trafic Night movements split by traffic type

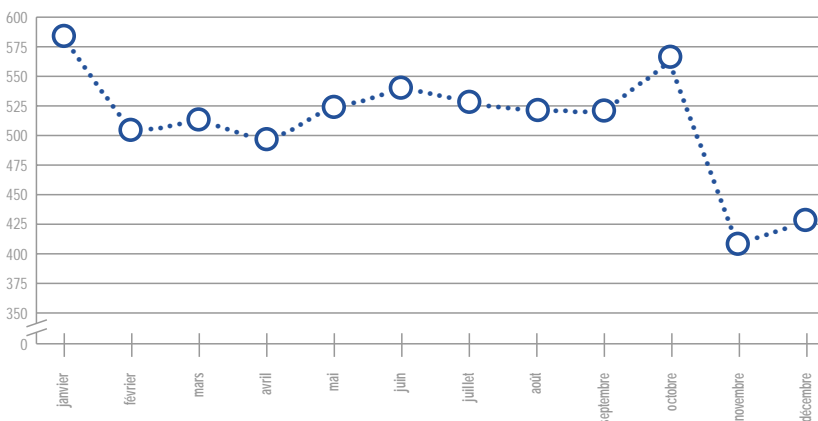


### Distribution horaire des mouvements nocturnes Distribution of night movements split by hour



### Variation saisonnière des mouvements nocturnes

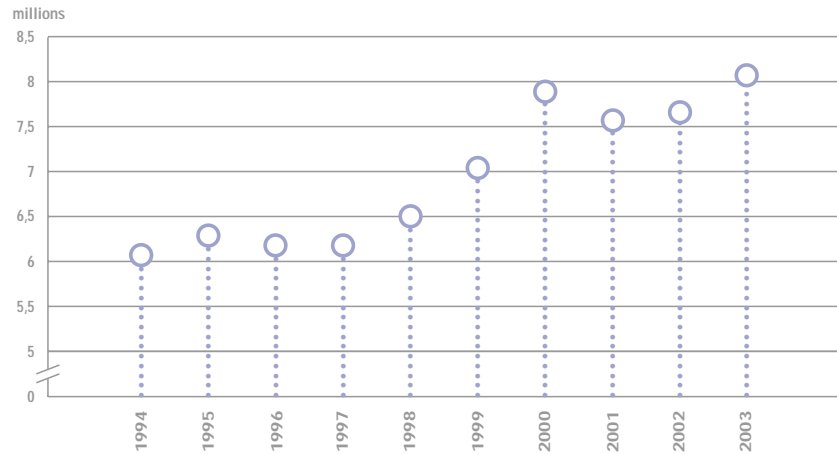
### Seasonal variation of night movements



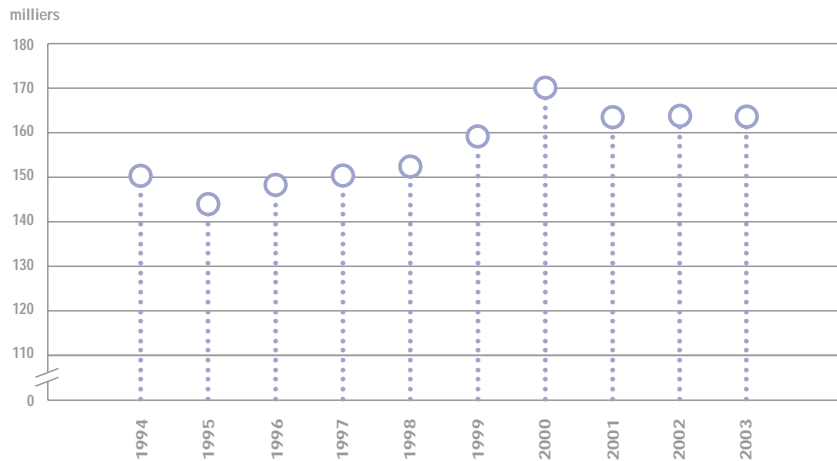
# Statistiques du trafic

## Evolution du trafic (1993-2003) / Traffic evolution (1993-2003)

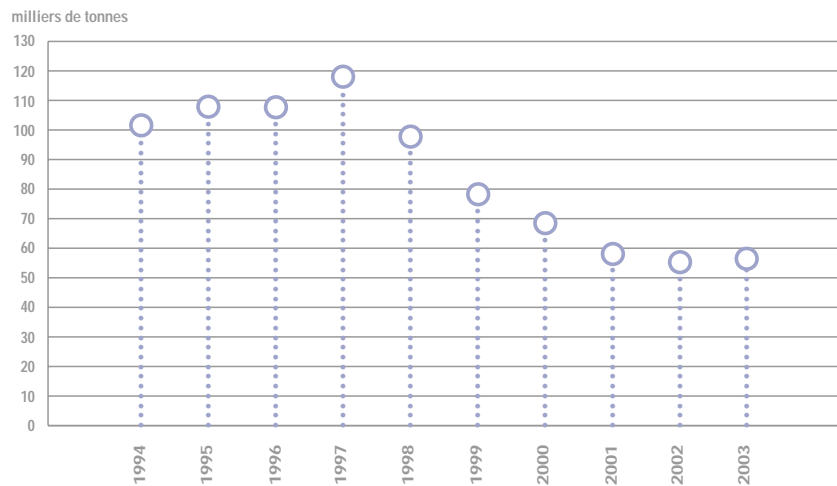
### Passagers / Passengers



### Mouvements / Movements



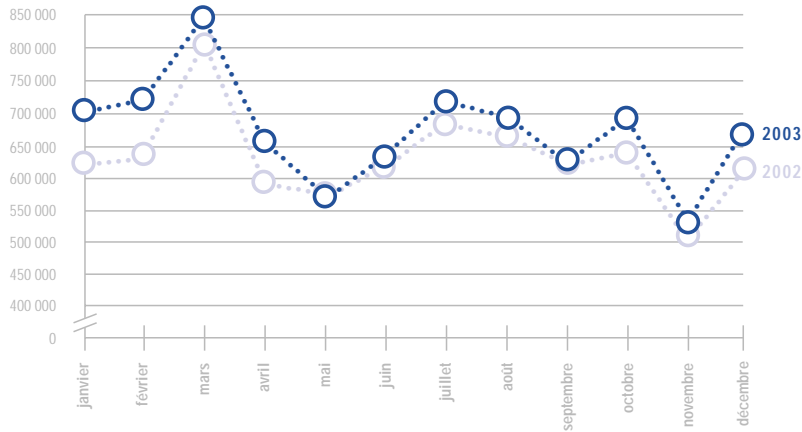
### Fret (poste incluse) / Freight (mail included)



# Statistiques du trafic

## Variation saisonnière du trafic / *Seasonal traffic variation*

### Passagers / *Passengers*

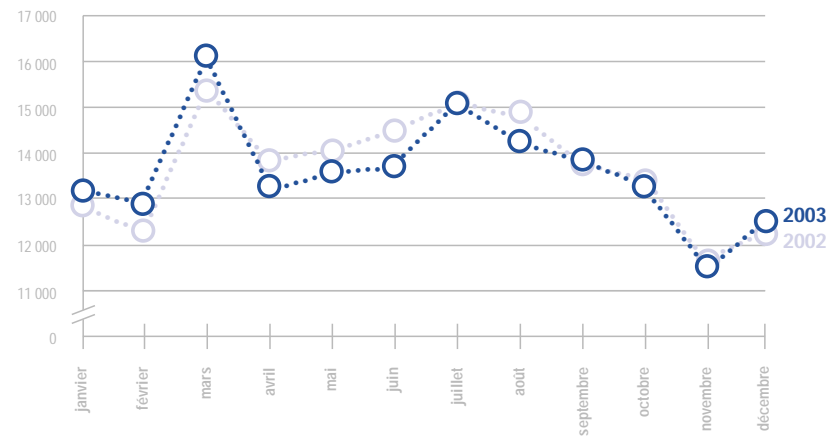


Pointes de trafic passagers  
*Passengers traffic peaks*

Pointe mensuelle:  
Mars / *March*: 849 185

Pointe journalière:  
22 Février / *February 22*: 53 258 pax

### Mouvements / *Movements*

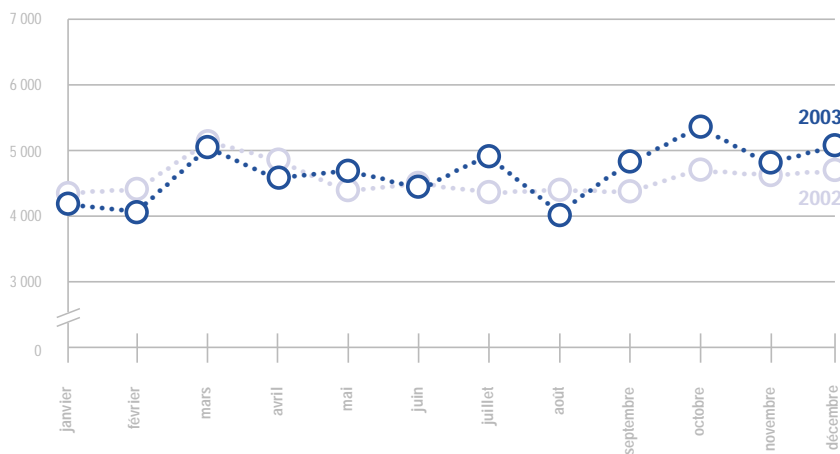


Pointes de trafic des mouvements  
*Movements traffic peaks*

Pointe mensuelle:  
Mars / *March*: 16 174

Pointe journalière:  
22 Février / *February 22*: 470

### Fret (poste incluse) / *Freight (mail included)*



# Statistiques du trafic

## Trafic de ligne direct (sans escale) par pays et destination 2003

Pays	Villes	PASSAGERS	%/TOTAL	var 03/02
<b>Suisse</b>		654'761	8.9%	-13.1%
	Bâle	24'988	3.8%	-66.5%
	Lugano	45'211	6.9%	-27.0%
	Zurich	584'562	89.3%	-5.2%
<b>Reste de l'Europe</b>		<b>6'151'627</b>		
<b>Allemagne</b>		529'490	7.2%	-1.2%
	Berlin	4'882	0.9%	-78.9%
	Dusseldorf	25'065	4.7%	-26.8%
	Frankfurt / Main	349'373	66.0%	2.3%
	Hamburg	12'077	2.3%	-16.1%
	Koln	19'869	3.8%	1401.0%
	Munchen	117'820	22.3%	9.2%
	Stuttgart	404	0.1%	-96.9%
<b>Autriche</b>	Wien	99'461	1.4%	0.7%
<b>Belgique</b>	Bruxelles	284'509	3.9%	14.4%
<b>Danemark</b>	Copenhague	143'123	1.9%	-9.2%
<b>Espagne</b>		577'637	7.9%	0.9%
	Alicante	4'426	0.8%	-81.9%
	Barcelona	325'158	56.3%	18.5%
	Madrid	207'375	35.9%	-1.2%
	Malaga	24'978	4.3%	-15.5%
	Santiago De Compostela	12'183	2.1%	0.2%
	Seville	3'517	0.6%	-84.2%
<b>Finlande</b>	Helsinki	4'125	0.1%	.
<b>France</b>		1'271'633	17.3%	9.1%
	Biarritz	1'400	0.1%	-30.4%
	Clermont Ferrand	37'444	2.9%	22.2%
	Figari	674	0.1%	.
	Nice	269'886	21.2%	-4.1%
	Paris	962'020	13.1%	16.0%
	Toulouse	209	0.0%	-98.3%
<b>Fédération de Russie</b>	Moscow	116'005	1.6%	12.4%
<b>Grèce</b>	Athens	74'678	1.0%	-13.9%
<b>Hongrie</b>	Budapest	20'637	0.3%	.
<b>Irlande</b>	Dublin	38'615	0.5%	783.4%
<b>Italie</b>		238'805	3.3%	14.7%
	Cagliari	1'243	0.5%	46.6%
	Milano	74'080	31.0%	22.9%
	Olbia	1'491	0.6%	17.2%
	Roma	161'611	67.7%	14.8%
	Venezia	380	0.2%	-82.6%
<b>Luxembourg</b>	Luxembourg	27'353	0.4%	1.5%
<b>Malte</b>	Malta	8'560	0.1%	-6.0%
<b>Pays-Bas</b>	Amsterdam	467'539	6.4%	-1.8%
<b>Pologne</b>	Warszawa	17'027	0.2%	-18.9%
<b>Portugal, l'Île de Madère et les Açores</b>				
		198'867	2.7%	14.6%
	Lisboa	142'348	71.6%	21.0%
	Porto	56'519	28.4%	1.1%

### Top ten des destinations

#### Destination top ten

Destination	Passagers
Londres	1'542'870
Paris	962'020
Zurich	584'562
Amsterdam	467'539
Francfort	349'373
Barcelona	325'158
Bruxelles	284'509
Nice	269'886
Madrid	207'375
Rome	161'611

## Statistiques du trafic

### Direct (without stop) scheduled traffic split by country and destination 2003

<b>Royaume-Uni</b>		1'918'754	26.1%	14.4%
	Birmingham	57'354	3.0%	238.3%
	East Midlands	98'531	5.1%	392.9%
	Edinburgh	2'502	0.1%	.
	Jersey	1'117	0.1%	2.9%
	Liverpool	144'669	7.5%	14.2%
	London	1'542'870	21.0%	3.7%
	Manchester	36'474	1.9%	49.6%
	Southampton	35'237	1.8%	.
<b>Suède</b>	Stockholm	47'932	0.7%	11.5%
<b>Turquie</b>	Istanbul	66'877	0.9%	-2.8%
<b>Reste du monde</b>		533'942		
<b>Algérie</b>		24'654	0.3%	1.7%
	Alger	22'008	89.3%	-0.5%
	Constantine	1'187	4.8%	37.4%
	Oran	1'459	5.9%	16.2%
<b>Arabie-Saoudite</b>		9'778	0.1%	-13.6%
	Jeddah	7'434	76.0%	-11.1%
	Riyadh	2'344	24.0%	-20.8%
<b>Egypte</b>		29'708	0.4%	-6.2%
	Cairo	15'739	53.0%	20.3%
	Hurghada	12'160	40.9%	-6.9%
	Luxor	1'083	3.6%	-58.2%
	Sharm El Sheikh	726	2.4%	-75.3%
<b>Emirats Arabes Unis</b>	Abu-Dhabi	319	0.0%	.
<b>Etats-Unis</b>		170'246	2.3%	57.7%
	New York	106'863	62.8%	-1.0%
	Newark	63'383	37.2%	.
<b>Iran</b>	Teheran	7'211	0.1%	14.9%
<b>Israël</b>	Tel-Aviv	39'695	0.5%	-6.3%
<b>Jordanie</b>	Amman	7'663	0.1%	-3.8%
<b>Koweït</b>	Kuwait City	15'376	0.2%	-7.2%
<b>Liban</b>	Beirut	26'407	0.4%	4.0%
<b>Maroc</b>		87'421	1.2%	-10.4%
	Agadir	4'723	5.4%	9.1%
	Casablanca	71'814	82.1%	-13.0%
	Marrakech	9'512	10.9%	8.1%
	Tanger	1'372	1.6%	-29.5%
<b>Maurice</b>	Mauritius	16'028	0.2%	0.8%
<b>Thaïlande</b>	Bangkok	26'101	0.4%	555.0%
<b>Tunisie</b>		73'335	1.0%	3.6%
	Djerba	13'824	18.9%	-3.6%
	Monastir	7'078	9.7%	18.8%
	Tabarka	1'615	2.2%	31.3%
	Tunis	50'818	69.3%	3.1%

### Top ten pays Country top ten

Destination	Passagers
Royaume-Uni	1'918'754
France	1'271'633
Suisse	654'761
Espagne	577'637
Allemagne	529'490
Italie	238'805
Portugal	198'867
Etats-Unis	170'246
Maroc	87'421
Tunisie	73'335

TOTAL GENERAL

7'340'330

# Etats financiers

## Bilans au 31 décembre

		consolidé	individuel
	Notes	2003 CHF	2002 CHF
<b>ACTIF</b>			
Disponibilités	1	8'430'158	17'078'240
Débiteurs clients	2	37'847'274	35'650'254
Comptes de régularisation actifs et créances divers	3	<u>1'955'281</u>	<u>4'109'759</u>
<b>Total de l'actif circulant</b>		<b><u>48'232'713</u></b>	<b><u>56'838'253</u></b>
Participation	4	-	180'353
Immobilisations corporelles	5	284'689'547	249'453'770
Droits d'utilisation	6	<u>11'343'386</u>	<u>1'979'205</u>
<b>Total de l'actif immobilisé</b>		<b><u>296'032'933</u></b>	<b><u>251'613'328</u></b>
<b>Total de l'actif</b>		<b><u>344'265'646</u></b>	<b><u>308'451'581</u></b>
<b>PASSIF</b>			
Fournisseurs et autres créanciers		22'821'516	18'539'020
Part à court terme des dettes à long terme	8	98'304'114	19'142'455
Part à court terme des provisions	9	1'583'160	1'342'522
Comptes de régularisation passifs	7	<u>7'140'099</u>	<u>6'696'043</u>
<b>Total des exigibles à court terme</b>		<b><u>129'848'889</u></b>	<b><u>45'720'040</u></b>
Emprunts et autres dettes à long terme	8	37'139'479	95'814'929
Provisions	9	9'740'000	19'808'160
Engagements de prévoyance	10	<u>48'928'000</u>	<u>42'225'000</u>
<b>Total des dettes à long terme et provisions</b>		<b><u>95'807'479</u></b>	<b><u>157'848'089</u></b>
<b>Intérêts minoritaires</b>		<b>169'676</b>	-
Fonds environnement	11	48'860'656	49'792'546
Réserve générale		42'210'602	29'330'297
Bénéfice de l'exercice		<u>27'368'344</u>	<u>25'760'609</u>
<b>Total des fonds propres</b>		<b><u>118'439'602</u></b>	<b><u>104'883'452</u></b>
<b>Total du passif</b>		<b><u>344'265'646</u></b>	<b><u>308'451'581</u></b>

# Etats financiers

## Comptes de profits et pertes au 31 décembre

		consolidé	individuel
	Notes	2003 CHF	2002 CHF
<b>PRODUITS</b>			
<b>Redevances aéroportuaires</b>			
Redevances d'atterrissages		23'091'134	22'978'356
Redevances passagers		75'314'209	64'779'453
Autres redevances	12	<u>7'297'550</u>	<u>7'740'444</u>
		<b>105'702'893</b>	<b>95'498'252</b>
<b>Produits d'exploitation</b>			
Loyers et droits de superficie		17'075'170	16'848'487
Redevances commerciales		50'165'701	47'677'371
Parkings		24'428'745	22'406'918
Charges locatives refacturées	13	8'551'947	8'691'774
Recettes infrastructures centralisées	14	4'962'728	-
Autres recettes d'exploitation	15	<u>4'178'147</u>	<u>6'179'098</u>
		<b>109'362'438</b>	<b>101'803'648</b>
<b>Total des produits</b>		<b>215'065'331</b>	<b>197'301'901</b>
<b>CHARGES</b>			
<b>Personnel</b>			
Salaires et allocations	16	-52'780'479	-48'278'867
Charges sociales	17	-18'287'717	-14'768'004
Autres charges du personnel		<u>-1'901'556</u>	<u>-2'260'111</u>
		<b>-72'969'752</b>	<b>-65'306'983</b>
<b>Dépenses de fonctionnement</b>			
Energie, entretien et loyers	18	-34'641'869	-33'444'960
Marchandises		-2'089'052	-1'909'619
Honoraires, prestations de services et sous traitance	19	-20'929'655	-17'060'239
Frais de police pour sûreté au sol		-6'300'000	-6'300'000
Autres dépenses de fonctionnement	20	<u>-8'073'675</u>	<u>-7'678'782</u>
		<b>-72'034'251</b>	<b>-66'393'601</b>
Prélèvement/(attribution) au fonds environnement	11	931'890	-485'170
<b>Bénéfice opérationnel avant amortissements, intérêts</b>		<b>70'993'218</b>	<b>65'116'147</b>
<b>Amortissements et intérêts sur investissements</b>			
Amortissement sur investissements (Etat)	27(ii)	-12'491'000	-12'491'000
Intérêts sur investissements (Etat)		-8'720'440	-9'247'000
Amortissement sur investissements	5	-18'504'059	-14'936'798
Amortissement sur droits d'utilisation	6	<u>-549'932</u>	<u>-37'551</u>
		<b>-40'265'431</b>	<b>-36'712'349</b>
<b>Bénéfice avant charges/produits d'intérêts et intérêts minoritaires</b>		<b>30'727'787</b>	<b>28'403'798</b>
Produits d'intérêts		99'054	361'927
Charges d'intérêts		<u>-3'420'405</u>	<u>-3'005'116</u>
		<b>-3'321'351</b>	<b>-2'643'189</b>
<b>Bénéfice avant intérêts minoritaires</b>		<b>27'406'436</b>	<b>25'760'609</b>
Intérêts minoritaires		<u>-38'092</u>	-
<b>Bénéfice net de l'exercice</b>		<b>27'368'344</b>	<b>25'760'609</b>

# Etats financiers

## Tableau de mouvement des fonds propres

	Fonds environnement CHF	Réserve du groupe CHF	Bénéfice de l'exercice CHF	Total des fonds propres CHF
<b>Solde au 1er janvier 2002</b>	<b>49'307'376</b>	<b>16'458'701</b>	<b>25'743'194</b>	<b>91'509'271</b>
Part du résultat 2001 versée à l'Etat			-12'871'598	-12'871'598
Attribution à la réserve générale		12'871'596	-12'871'596	-
Variation du fonds environnement (voir note 11)	485'170			485'170
Bénéfice de l'exercice			25'760'609	25'760'609
<b>Soldes au 31 décembre 2002</b>	<b>49'792'546</b>	<b>29'330'297</b>	<b>25'760'609</b>	<b>104'883'452</b>
<b>Solde au 1er janvier 2003</b>	<b>49'792'546</b>	<b>29'330'297</b>	<b>25'760'609</b>	<b>104'883'452</b>
Part du résultat 2002 versée à l'Etat			-12'880'305	-12'880'305
Attribution à la réserve générale		12'880'304	-12'880'304	-
Variation du fonds environnement (voir note 11)	-931'890			-931'890
Bénéfice du groupe			27'368'344	27'368'344
<b>Solde au 31 décembre 2003 des fonds propres consolidés</b>	<b>48'860'656</b>	<b>42'210'602</b>	<b>27'368'344</b>	<b>118'439'602</b>

# Etats financiers

## Tableaux de financement au 31 décembre

		consolidé	individuel
	Notes	2003 CHF	2002 CHF
<b>Activités d'exploitation</b>			
<b>Bénéfice net de l'exercice</b>		<b><u>27'368'344</u></b>	<b><u>25'760'609</u></b>
Part des actionnaires minoritaires au résultat		38'092	-
Produits d'intérêts		-99'054	-361'927
Charges d'intérêts		3'420'405	3'005'116
Amortissements	5,6	19'053'991	14'974'349
Allocation au fonds environnement	11	3'342'486	4'124'739
Utilisation du fonds environnement	11	-4'274'376	-3'639'569
Mouvement des provisions à long terme	9	-10'068'160	-4'266'120
Variation des engagements de prévoyance	10	<u>6'703'000</u>	<u>3'777'000</u>
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b><u>45'484'728</u></b>	<b><u>43'374'197</u></b>
<b>Variation de l'actif circulant net</b>			
- Débiteurs clients	2,20	-2'217'459	-1'575'069
- Comptes de régularisation actif et créances diverses	3	2'210'082	-139'991
- Fournisseurs et autres créanciers		4'251'178	-2'192'701
- Provisions à court terme	9	240'638	-135'818
- Comptes de régularisation passifs	7	440'172	-2'618'348
- Intérêts reçus		<u>99'054</u>	<u>321'920</u>
		<b><u>5'023'665</u></b>	<b><u>-6'340'008</u></b>
<b>Flux de trésorerie net provenant des activités d'exploitation</b>		<b><u>50'508'393</u></b>	<b><u>37'034'189</u></b>
<b>Activités d'investissements</b>			
Acquisition de filiale nette des liquidités acquises	21	334'191	-
Acquisitions d'immobilisations corporelles	5	-53'706'454	-48'257'312
Acquisitions de droits d'utilisation	6	<u>-5'056'727</u>	<u>-1'705'098</u>
<b>Flux de trésorerie net affecté aux activités d'investissements</b>		<b><u>-58'428'990</u></b>	<b><u>-49'962'410</u></b>
<b>Activités de financement</b>			
Dividende versé aux minoritaires		-34'000	-
Part du résultat payé à l'Etat		-12'880'305	-12'871'598
Variation des dettes à long terme	8	15'628'824	34'928'720
Intérêts payés		<u>-3'442'004</u>	<u>-3'026'290</u>
<b>Flux de trésorerie net provenant des activités de financement</b>		<b><u>-727'485</u></b>	<b><u>19'030'832</u></b>
<b>Variation de trésorerie</b>		<b><u>-8'648'082</u></b>	<b><u>6'102'611</u></b>
Disponibilités au début de l'exercice	1	17'078'240	10'975'629
Disponibilités à la fin de l'exercice	1	<u>8'430'158</u>	<u>17'078'240</u>
<b>Variation de trésorerie</b>		<b><u>-8'648'082</u></b>	<b><u>6'102'611</u></b>

# Etats financiers

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2003

### Généralités

Par la loi H.3.25 (anciennement H.3.9), le Grand Conseil de la République et Canton de Genève, sur proposition du Conseil d'Etat, a créé l'établissement autonome de droit public jouissant de la pleine personnalité juridique, appelé **Aéroport International de Genève (AIG)**. Cet établissement a commencé ses activités le 1er janvier 1994.

L'AIG a pour mission principale la gestion et l'exploitation des installations de l'aéroport dans des conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort des utilisateurs. Par ailleurs, l'activité de l'établissement doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, en tenant compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, dans le respect de la protection de l'environnement.

En outre, l'AIG est au bénéfice d'une concession fédérale d'exploitation renouvelée par le DETEC en 2001 pour 50 ans.

### Principales méthodes comptables

#### (a) Adresse légale

Aéroport International de Genève, route de l'Aéroport 21, 1218 Grand-Saconnex (Suisse).

#### (b) Respect des normes comptables internationales et consolidation

Les comptes des exercices clos aux 31 décembre 2003 et 2002 sont établis en conformité avec les normes internationales IFRS, publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB), ainsi que conformément aux exigences de la loi H.3.25 modifiée en 1999. Les comptes donnent une image fidèle «true and fair view» du patrimoine, de la situation financière et des résultats du Groupe. Les comptes ont été préparés selon le principe des coûts historiques. Les exercices comptables sont délimités selon la méthode de la comptabilité d'engagements.

La préparation des états financiers en conformité avec les principes comptables généralement admis nécessite l'utilisation d'hypothèses et d'estimations qui affectent la valeur des actifs et passifs et des notes liées aux engagements conditionnels à la date du bilan de même que les charges et produits de l'exercice. Bien que ces estimations soient basées au mieux des connaissances du management, les résultats effectifs ultérieurs peuvent différer de ces estimations.

Les sociétés intégrées dans le périmètre de consolidation arrêtent leurs comptes au 31 décembre. Les états financiers de l'exercice précédent ont été retraités à des fins de comparaison. Les comptes consolidés comprennent les comptes de l'Aéroport International de Genève ainsi que ceux de Skycom SA, société exploitant le centre d'affaires de l'aéroport et qui est entrée dans le périmètre de consolidation en 2003.

En vertu des principes comptables, les sociétés dans lesquelles l'aéroport International de Genève exerce, directement ou indirectement, un contrôle exclusif ou majoritaire sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. Leurs actifs et passifs, ainsi que les charges et produits, sont comptabilisés à 100% dans les états financiers consolidés. La part des actionnaires minoritaires dans la situation nette et le résultat est inscrite séparément au bilan et au compte de résultat consolidés. Les actifs et passifs, de même que les produits et les charges internes au Groupe, sont éliminés dans le cadre de la consolidation.

La valeur comptable de la participation a été éliminée par compensation avec la quote-part des fonds propres de la filiale, évalués au moment de son acquisition. La consolidation du capital est effectuée selon la méthode anglo-saxonne ("purchase method"). L'écart entre le coût d'acquisition et la juste valeur des actifs nets est imputé au bilan

comme actifs incorporels et amortis selon la méthode linéaire sur leur durée de vie estimée. Cette durée n'est pas supérieure à cinq ans, à moins qu'une période plus longue, mais inférieure à vingt ans, ne puisse être justifiée. En cas d'écart négatif, ce badwill est imputé directement aux actifs dont la valeur doit être ajustée.

#### (c) Conversion des monnaies étrangères

Les actifs et les engagements en monnaies étrangères sont convertis en francs suisses aux taux de change effectifs à la date du bilan; les produits et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur au moment de chaque transaction.

Les gains et les pertes de change sont comptabilisés dans le compte de profits et pertes de l'exercice.

#### (d) Instruments financiers dérivés et opérations de couverture

L'AIG n'a pas utilisé au cours de l'exercice d'instruments financiers dérivés pour gérer les risques de change et de taux d'intérêts, de même qu'il n'a pas entrepris d'opérations de couverture spécifique.

#### (e) Disponibilités

Les disponibilités comprennent les comptes courants bancaires ainsi que les placements dont l'échéance est inférieure à trois mois.

#### (f) Débiteurs clients

Les débiteurs clients sont comptabilisés à leur valeur de réalisation nette. Une estimation est effectuée pour les débiteurs douteux sur la base d'une revue des montants dus en fin d'année.

#### (g) Immobilisations corporelles

##### (i) Immobilisations détenues

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition, déduction faite de leurs amortissements cumulés et des éventuelles subventions d'investissements. Les investissements en mobilier, machines et véhicules inférieurs à CHF 60,000 ne sont pas capitalisés.

Les actifs immobilisés en construction sont comptabilisés dans les immobilisations détenues à leur coût d'acquisition. L'amortissement commence dès que l'immobilisation est mise en service.

Les intérêts sur le financement des immobilisations en cours de construction sont enregistrés au compte de résultat.

##### (ii) Amortissements

Les amortissements sont calculés selon la méthode linéaire, à des taux tenant compte des durées d'utilisation et de l'obsolescence technique des différents biens. Ils sont appliqués dès l'acquisition, respectivement pour les constructions, dès la mise en service du bien.

	%
Bâtiments industriels et administratifs	2
Bâtiments d'exploitation	3.33
Aménagement et équipements d'exploitation	5
Agencements et installations techniques	10
Installations légères et équipements informatiques	20

##### (iii) Dépenses ultérieures

Les dépenses ultérieures d'un composant d'une immobilisation corporelle clairement défini sont activées dès le remplacement de ce dernier. D'autres dépenses ultérieures sont ajoutées à la valeur comptable de l'actif lorsqu'il est probable que des avantages économiques futurs, au-delà du niveau de performance défini à l'origine de l'actif existant, iront à l'AIG. Toutes les autres dépenses ultérieures sont comptabilisées en charges de l'exercice au cours duquel elles sont encourues.

# Etats financiers

## **(iv) Immobilisations à disposition**

Selon l'article 4, alinéa 3, de la loi H.3.25, les immeubles (terrains et certains bâtiments) compris dans le périmètre aéroportuaire à la date de création de l'AIG demeurent la propriété de l'Etat de Genève qui les met à la disposition de l'AIG. Ils ne figurent donc pas à l'actif de ce bilan.

## **(h) Droits d'utilisation**

### **(i) Biens et équipements mis à disposition**

L'AIG bénéficie d'un droit d'utilisation sur certains biens ou équipements, soit dans le cadre d'un engagement leasing ou soit dans le cadre d'une convention avec des tiers.

Les droits d'utilisation sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. L'amortissement commence dès que ce droit d'utilisation est en activité.

### **(ii) Amortissements**

Les amortissements sont calculés selon la méthode linéaire, à des taux tenant compte des durées spécifiées dans les contrats avec les tiers. Ils sont appliqués dès la mise en service du bien.

	%
Droit d'utilisation de surfaces	5
Droit d'utilisation des biens	6.66-25
Droit d'utilisation des équipements	20

## **(i) Emprunts**

Les emprunts contractés par l'AIG figurent au coût historique amorti.

## **(j) Provisions**

Une provision est comptabilisée lorsqu'il y a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé et qu'il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation. Le montant de l'obligation doit pouvoir être estimé de manière fiable. Si ces conditions ne sont pas réunies, aucune provision n'est comptabilisée.

## **(k) Pensions et prestations de retraite**

Le personnel de l'AIG est au bénéfice de prestations de retraite basées sur le système de la primauté des prestations. Ce système de pension consiste en un fonds autonome auquel sont également affiliés le personnel enseignant de l'instruction publique et les fonctionnaires de l'administration du canton de Genève.

Pour ce plan à primauté de prestations, les coûts de pension sont évalués selon la méthode coût unitaire projeté «Projected Unit Credit». Le coût des prestations est enregistré dans le compte de résultats afin de répartir la charge de pension sur la durée de vie professionnelle des employés, sur les conseils d'un actuaire qui effectue une revue annuelle. Les engagements correspondent à la valeur actuelle des prestations acquises aujourd'hui calculée sur la base d'un taux d'intérêt conforme au marché. Les gains et pertes dépassant le corridor défini comme 10% des engagements sont amortis sur la moyenne des durées de vie professionnelles des employés.

## **(l) Fonds propres**

### **(i) Fonds environnement**

Le Fonds environnement représente un moyen octroyé à l'AIG pour répondre à l'un des objectifs de sa mission, soit la protection de l'environnement. Il est alimenté, en vertu de dispositions réglementaires, par des surtaxes à la taxe d'atterrissage appliquées d'une part aux avions bruyants et liées d'autre part aux émissions gazeuses des réacteurs d'avions. Il bénéficie également d'un intérêt annuel. La gestion de ce fonds est de la compétence du Conseil d'administration sur préavis de la commission consultative de lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

Les charges et les revenus sont traités en compte de résultats. Le résultat net est attribué en augmentation / (diminution) du fonds environnement dans les fonds propres.

## **(ii) Capital de dotation**

A la constitution de l'établissement public autonome, il n'y a pas eu de capital de dotation.

## **(iii) Réserve générale**

Le 50% au plus du solde le cas échéant disponible est attribué à la réserve générale de l'établissement. Le solde est versé à l'Etat de Genève et il est comptabilisé comme un engagement dans l'exercice où la décision du montant à verser a été prise.

## **(m) Comptabilisation des revenus**

### **(i) Redevances**

Les redevances d'atterrissage, les redevances passagers et commerciales et les autres prestations fournies par l'AIG sont comptabilisées dès qu'elles sont facturées (elles sont enregistrées durant le mois pendant lequel les prestations ont lieu), conformément aux dispositions des accords applicables. Elles sont présentées nettes des éventuels rabais et impôts sur les ventes.

### **(ii) Revenus d'intérêt**

Les revenus d'intérêt sont comptabilisés dans le compte de profits et pertes durant la période où ils se réfèrent et les dividendes le sont dès que le droit de l'actionnaire au dividende est établi.

## **(n) Comptabilisation des charges**

### **(i) Intérêts financiers**

Aucun intérêt n'est capitalisé dans le coût d'acquisition des immobilisations corporelles.

### **(ii) Charges financières liées à l'Etat**

En contrepartie de la mise à disposition par l'Etat des biens immobiliers et équipements lui appartenant en vue de l'exploitation de l'aéroport, l'établissement assure la charge des frais financiers, soit les intérêts et les amortissements encourus par l'Etat à leur sujet.

### **(iii) Autres charges financières de l'Etat**

Les indemnités que l'Etat serait appelé à payer à des riverains de l'aéroport en raison des nuisances qu'ils pourraient subir du fait de l'exploitation de ce dernier, de même que les intérêts de financement y relatifs, sont à la charge de l'AIG.

### **(iv) Entretien**

De par l'article 32 de la loi H.3.25, l'AIG est tenu d'assurer l'entretien et l'adaptation des biens et équipements qui sont propriété de l'Etat mais qui sont mis à sa disposition. Ces dépenses sont prises en charge au moment où elles sont encourues.

## **(o) Informations sectorielles**

La norme IAS 14 ne présente pas de caractère obligatoire pour les établissements publics. Cependant, l'AIG estime qu'une information sectorielle entre les activités aéronautiques et non aéronautiques est pertinente. L'analyse sectorielle a été approfondie et validée dans le courant de l'année 2003. Cette information figure désormais dans le présent rapport et satisfait ainsi une recommandation de l'Inspection cantonale des finances.

## **(p) Impôts**

L'établissement est exempt des impôts directs fédéraux, cantonaux et communaux.

# Etats financiers

## Notes relatives aux états financiers 31 décembre 2003

### 1. Disponibilités

	31.12.2003	31.12.2002
	CHF	CHF
Caisses	53,435	52,913
Comptes de chèques postaux	1,461,368	15,769,797
Comptes courants bancaires	6,915,355	1,255,530
	<u>8,430,158</u>	<u>17,078,240</u>

### 2. Débiteurs clients

	31.12.2003	31.12.2002
	CHF	CHF
Factures émises au 31 décembre	19,835,861	20,735,560
Factures de janvier relatives aux prestations de décembre	21,848,229	18,427,130
Etat de Genève	187,507	223,337
Avances de trésorerie	1,305,677	1,314,227
Total brut	43,177,274	40,700,254
moins: provision spécifique	-5,330,000	-5,050,000
	<u>37,847,274</u>	<u>35,650,254</u>

Le compte courant avec l'Etat de Genève est considéré comme une partie liée. Ce solde, qui comprend notamment les transactions relatives aux amortissements et aux intérêts sur investissements propriétés de l'Etat, est en tout temps exigible; ces transactions sont montrées séparément dans le compte de profits et pertes.

### 3. Comptes de régularisation actif et créances diverses

	31.12.2003	31.12.2002
	CHF	CHF
TVA à recevoir	902,127	1,203,562
Impôts anticipés	34,211	105,506
Charges payées d'avances et réparties	674,658	665,254
Autres produits à recevoir	160,952	940,947
Avance «Fondation des parkings»	-	1,000,000
Autres avances	183,333	194,490
	<u>1,955,281</u>	<u>4,109,759</u>

L'avance octroyée en 2002 à la Fondation des parkings est considérée comme un droit d'utilisation concernant le parking P48. En 2003, tous les droits d'utilisation sont traités en actifs immobilisés (voir note 6).

### 4. Participation

	31.12.2003	31.12.2002
	CHF	CHF
<i>Raison sociale, siège</i>		
<i>Capital-actions</i>		
Skycom S.A., Genève	Val. nominale CHF 240,000	-
		<u>180,353</u>

L'AIG a racheté en début 2003 une partie des actions détenue par le SairGroup portant sa participation de 46% à 66.7 % dans le capital de Skycom SA. Dès 2003, les comptes de Skycom S.A sont consolidés par intégration globale dans ceux de l'AIG. Le traitement comptable a été déterminé sur la base des justes valeurs des actifs et passifs de la filiale (voir note 21).

### 5. Immobilisations corporelles

Les investissements de l'AIG se répartissent comme suit:

	Bâtiments d'exploitations CHF	Aménagements et équipements d'exploitation CHF	Agencements et installations techniques* CHF	Installations légères et équipements informatiques CHF	Total CHF
<b>Valeur brute</b>					
Solde au 1.1.2003	148,459,156	56,477,542	91,742,398	10,443,202	307,122,298
Acquisitions	26,129,246	-	25,311,279	2,265,930	53,706,455
Entrée périmètre	-	-	-	154,633	154,633
Sorties	-51,192	-	-	-991,790	-1,042,982
Solde au 31.12.2003	<u>174,537,210</u>	<u>56,477,542</u>	<u>117,053,677</u>	<u>11,871,975</u>	<u>359,940,404</u>
<b>Amortissements cumulés</b>					
Solde au 1.1.2003	-8,375,048	-11,767,921	-32,258,749	-5,266,810	-57,668,528
Amortissement	-4,414,629	-2,678,282	-9,612,586	-1,798,562	-18,504,059
Entrée périmètre	-	-	-	-121,251	-121,251
Sorties	51,192	-	-	991,790	1,042,982
Solde au 31.12.2003	<u>-12,738,485</u>	<u>-14,446,203</u>	<u>-41,871,335</u>	<u>-6,194,833</u>	<u>-75,250,856</u>
<b>Valeur nette au 31.12.03</b>					
En cours	9,045,912	2,903,118	3,229,525	137,820	15,316,375
Terminé	152,752,813	39,128,221	71,952,817	5,539,321	269,373,172
<b>Solde au 31.12.2003</b>	<u>161,798,725</u>	<u>42,031,339</u>	<u>75,182,342</u>	<u>5,677,141</u>	<u>284,689,547</u>
<b>Valeur brute</b>					
Solde au 1.1.2002	116,589,603	55,362,013	79,135,327	7,778,043	258,864,986
Acquisitions	31,869,553	1,115,529	12,607,071	2,665,159	48,257,312
Sorties	-	-	-	-	-
Solde au 31.12.2002	<u>148,459,156</u>	<u>56,477,542</u>	<u>91,742,398</u>	<u>10,443,202</u>	<u>307,122,298</u>
<b>Amortissements cumulés</b>					
Solde au 1.1.2002	-5,367,522	-9,099,680	-24,405,011	-3,859,517	-42,731,730
Amortissement	-3,007,526	-2,668,241	-7,853,738	-1,407,293	-14,936,798
Sorties	-	-	-	-	-
Solde au 31.12.2002	<u>-8,375,048</u>	<u>-11,767,921</u>	<u>-32,258,749</u>	<u>-5,266,810</u>	<u>-57,668,528</u>
<b>Valeur nette au 31.12.02</b>					
En cours	55,365,348	2,903,118	5,235,039	852,978	64,356,483
Terminés	84,718,760	41,806,503	54,248,610	4,323,414	185,097,287
<b>Solde au 31.12.2002</b>	<u>140,084,108</u>	<u>44,709,621</u>	<u>59,483,649</u>	<u>5,176,392</u>	<u>249,453,770</u>

\*Un montant de CHF 1'979'205 a été reclassé sous la rubrique droits d'utilisation en 2002 (voir note 6)

# Etats financiers

## 5. Immobilisations corporelles (suite)

Les immobilisations de l'AIG sont assurées contre l'incendie, pour une valeur de CHF 814'245'750 et leur contenu (meubles et installations) pour CHF 30'000'000 par le contrat d'assurance incendie collectif de l'Etat de Genève au 31.12.2003 (idem au 31.12.2002).

## 6. Droits d'utilisation

Les droits d'utilisation se répartissent comme suit:

	Droit d'utilisation surfaces P48	Droit d'utilisation biens	Droit d'utilisation équipements Cute	Total
	CHF	CHF	CHF	CHF
<b>Valeur brute</b>				
Solde au 1.1.2003	-	2,016,756	-	2,016,756
Acquisitions	3,712,132	1,344,596	4,857,385	9,914,113
Solde au 31.12.2003	<u>3,712,132</u>	<u>3,361,352</u>	<u>4,857,385</u>	<u>11,930,869</u>
<b>Amortissements cumulés</b>				
Solde au 1.1.2003	-	-37,551	-	-37,551
Amortissement	-185,606	-40,500	-323,826	-549,932
Solde au 31.12.2003	<u>-185,606</u>	<u>-78,051</u>	<u>-323,826</u>	<u>-587,483</u>
<b>Valeur nette au 31.12.2003</b>				
Terminés	3,526,526	3,283,301	4,533,559	11,343,386
Solde au 31.12.2003	<u>3,526,526</u>	<u>3,283,301</u>	<u>4,533,559</u>	<u>11,343,386</u>
<b>Valeur brute</b>				
Solde au 1.1.2002	-	311,659	-	311,659
Acquisitions	-	1,705,097	-	1,705,097
Solde au 31.12.2002	-	<u>2,016,756</u>	-	<u>2,016,756</u>
<b>Amortissements cumulés</b>				
Solde au 1.1.2002	-	-	-	-
Amortissement	-	-37,551	-	-37,551
Solde au 31.12.2002	-	<u>-37,551</u>	-	<u>-37,551</u>
<b>Valeur nette au 31.12.2002</b>				
Terminés	-	1,979,205	-	1,979,205
Solde au 31.12.2002	-	<u>1,979,205</u>	-	<u>1,979,205</u>

## 7. Comptes de régularisation passifs

	31.12.2003 CHF	31.12.2002 CHF
Provisions vacances et heures supplémentaires	2,151,488	1,878,225
Honoraires administrateurs	279,638	195,085
Redevances à payer au CFF	498,000	408,909
Avances sur travaux	7,610	281,391
Intérêts courus	457,799	479,398
Primes annuelles allouées au personnel	1,200,000	1,000,000
Charges à payer	<u>2,545,564</u>	<u>2,453,035</u>
	<b><u>7,140,099</u></b>	<b><u>6,696,043</u></b>

## 8. Emprunts et autres dettes à long terme

	31.12.2003 CHF	31.12.2002 CHF
Prêts de la Confédération	22,889,929	23,969,884
Dettes envers le Canton de Genève (indemnités aux riverains)	19,310,000	17,987,500
Emprunts Crédit Suisse / BCGe / CERAL	88,000,000	73,000,000
Egagement-leasing	<u>5,243,664</u>	<u>-</u>
	<b><u>135,443,593</u></b>	<b><u>114,957,384</u></b>
Dont:		
Part à court terme	98,304,114	19,142,455
Part à long terme	<u>37,139,479</u>	<u>95,814,929</u>
	<b><u>135,443,593</u></b>	<b><u>114,957,384</u></b>

# Etats financiers

## 8. Emprunts et autres dettes à long terme (suite)

Le calendrier de remboursement est le suivant:

	Total CHF	< 1 an CHF	1-2 ans CHF	3-5 ans CHF	> 5 ans CHF
Prêts de la Confédération d'une durée de 25 ans	22,889,929	1,101,554	1,123,586	3,507,394	17,157,395
Dette envers le Canton de Genève (indemnités aux riverains)					
1ère tranche NNI d'une durée de 5 ans	4,000,000	4,000,000	-	-	-
2ème tranche NNI d'une durée de 5 ans	15,310,000	4,062,500	4,062,500	7,185,000	-
Emprunts CS/BCGe 35 Mio jusqu'au 20.12.04	35,000,000	35,000,000	-	-	-
38 Mio jusqu'au 20.05.04	38,000,000	38,000,000	-	-	-
Emprunt CERAL 15 Mio jusqu'au 22.12.04	15,000,000	15,000,000	-	-	-
Engagement-leasing envers SITA jusqu'au 31.08.08	5,243,664	1,140,060	1,140,059	2,963,545	-
	<b>135,443,593</b>	<b>98,304,114</b>	<b>6,326,145</b>	<b>13,655,939</b>	<b>17,157,395</b>

Les intérêts effectifs sont répartis comme suit :

	2003	2002
Intérêts de la Confédération	2%	2%
Intérêts 1ère tranche NNI	3.375%	4.25%
Intérêts 2ème tranche NNI	3.375%	4.25%
Intérêts CS / BCGe		
- 1 <sup>er</sup> emprunt 35 Mio	3.68%	3.68%
- 2 <sup>me</sup> emprunt 38 Mio	1.84%	1.84%
Intérêts CERAL	1.27%	/

Capacité d'emprunt:

L'Aéroport International de Genève dispose d'un crédit consortial (CS/BCGe) et d'une ligne de crédit sur indice libor (CERAL).

Les lignes de crédit accordées au 31 décembre sont les suivantes (à taux variable):

2003	2002
160,000,000	83,000,000

Les lignes de crédit non utilisées au 31 décembre sont les suivantes :

2003	2002
72,000,000	10,000,000

Les lignes de crédit ont été accordées dans le cadre de financement de programmes d'investissements (nouvelles salles d'embarquement frontales, extension des parkings phase II, opération salon d'honneur, contrôle des accès, matériel et projets informatiques, etc...).

## 9. Provisions

	Provision Indemnités NNI riverains CHF	Provision CIA CHF	Plan de retraite ORA CHF	Autres provisions CHF	Provision élagage forêt Ferney CHF	Total
<b>Solde au 1.1.2003</b>	<b>18,450,000</b>	<b>168,200</b>	<b>106,080</b>	<b>176,402</b>	<b>2,250,000</b>	<b>21,150,682</b>
Provisions créées durant l'exercice	-	-	-	-	-	-
Utilisations durant l'exercice	-9,385,000	-168,200	-97,920	-176,402	-	-9,827,522
Dissolution durant l'exercice	-	-	-	-	-	-
<b>Solde au 31.12.2003</b>	<b>9,065,000</b>	<b>-</b>	<b>8,160</b>	<b>-</b>	<b>2,250,000</b>	<b>11,323,160</b>
Dont:						
Part à court terme 2003	-	-	8,160	-	1,575,000	1,583,160
Part à long terme 2003	9,065,000	-	-	-	675,000	9,740,000
<b>Total 2003</b>	<b>9,065,000</b>	<b>-</b>	<b>8,160</b>	<b>-</b>	<b>2,250,000</b>	<b>11,323,160</b>
<b>Solde au 1.1.2002</b>	<b>24,500,000</b>	<b>728,860</b>	<b>293,760</b>	<b>730,000</b>	<b>-</b>	<b>26,252,620</b>
Provisions créées durant l'exercice	-	-	-	-	2,250,000	2,250,000
Utilisations durant l'exercice	-6,050,000	-560,660	-187,680	-391,526	-	-7,189,866
Dissolution durant l'exercice	-	-	-	-162,072	-	-162,072
<b>Solde au 31.12.2002</b>	<b>18,450,000</b>	<b>168,200</b>	<b>106,080</b>	<b>176,402</b>	<b>2,250,000</b>	<b>21,150,682</b>
Dont:						
Part à court terme 2002	-	168,200	97,920	176,402	900,000	1,342,522
Part à long terme 2002	18,450,000	-	8,160	-	1,350,000	19,808,160
<b>Total 2002</b>	<b>18,450,000</b>	<b>168,200</b>	<b>106,080</b>	<b>176,402</b>	<b>2,250,000</b>	<b>21,150,682</b>

### Provisions indemnités riverains

Une provision exceptionnelle de CHF 55'000'000 pour indemnités dues aux riverains a été portée en compte suite aux modifications légales votées par le Grand Conseil en juin 1999. En 2000, une première tranche de CHF 20'000'000 a été transformée en dette envers le Canton de Genève, remboursable sur 5 ans, conformément à la loi cantonale (7610) du 10 juin 1999. En 2001, une deuxième tranche de CHF 10'500'000 a été également transformée en dette suite au décompte de décaissement de l'Etat de Genève. En 2002 et 2003 des compléments respectifs de CHF 6'050'000 et de CHF 9'385'000 ont été ajoutés à la deuxième tranche suite à une réactualisation du décaissement de l'Etat de Genève.

### Provision CIA

Dans le cadre de la redéfinition des échelles de fonction du personnel de l'AIG, entérinée par une décision du Conseil d'administration en date du 26 novembre 1998, une provision de CHF 2'400'000 a été constituée. Ce montant représente la part de l'AIG (part patronale), soit les 2/3 de l'engagement total de CHF 3'600'000, qui a été versée à la CIA (Caisse de prévoyance du personnel enseignant de l'instruction publique et des fonctionnaires de l'administration du Canton de Genève). Ces versements ont été répartis sur 5 ans et se sont terminés en 2003.

# Etats financiers

## 9. Provisions (suite)

### Plan de retraite ORA

Conformément à la décision du Conseil d'administration du 21 novembre 1997, un plan d'Offre de Retraite Anticipée (ORA) a été mis sur pied. Il s'agit d'une opération facultative unique en 1998 et elle s'adressait à toutes les personnes ayant entre 60 et 64 ans avant le 31 mars 1999. Ce plan, qui arrive à échéance en 2004 a été accepté par 22 personnes.

### Provision élagage forêt de Ferney

Le 28 juin 2002, une simulation selon le modèle risque de collision a été éditée et a révélé que pour l'exploitation de la piste principale, une partie de la forêt de Ferney-Voltaire présentait un taux de risque collision qui n'était plus acceptable. Les impératifs de la sécurité aérienne obligent l'AIG, en vertu de l'article 45 de la loi sur l'aviation (LA), à assurer le financement des travaux de mise en conformité de la forêt de Ferney-Voltaire sans délai selon les chiffres 4.2.14 et suivants de l'annexe 14 de l'OACI. Différents aléas politiques ont retardé les premières coupes à début 2004. Les travaux, menés par l'Etat français en application de la convention franco-suisse de 1956, seront essentiellement effectués en 2004.

## 10. Engagements de prévoyance

Les hypothèses actuarielles suivantes ont été retenues dans le calcul ci-dessous:

	2003	2002
Taux d'escompte retenu	3.75%	4.0%
Taux de rendement attendu des actifs	5.5%	5.5%
Taux d'augmentation des salaires	2.5%	2.5%
Taux d'augmentation des rentes	1.5%	1.5%

Les engagements de prévoyance ont été déterminés (chiffres arrondis au millier de francs) :

Le tableau ci-dessous montre la situation financière en fin d'exercice.

	2003 CHF	2002 CHF
Valeur actuelle des engagements (PBO)	-183,177,000	-152,213,000
Fortune	<u>75,994,000</u>	<u>78,728,000</u>
Situation financière en début d'exercice	-107,183,000	-73,485,000
Gains (pertes) actuariel(le)s	<u>64,958,000</u>	<u>35,037,000</u>
Montant passif reconnu au bilan au début de l'exercice	<u>-42,225,000</u>	<u>-38,448,000</u>

Le tableau suivant indique la composition de la charge comptable de l'exercice.

	2003 CHF	2002 CHF
Valeur actuelle des droits additionnels	-7,170,000	-6,460,000
Cotisations des employés	<u>2,400,000</u>	<u>2,335,000</u>
Valeur actuelle des droits additionnels nets	-4,770,000	-4,125,000
Intérêts sur les engagements de prévoyance	-6,782,000	-6,348,000
Rendement attendu sur la fortune	4,250,000	4,400,000
Amortissement des gains (pertes) non reconnu(e)s	<u>-4,315,000</u>	<u>-2,540,000</u>

### Charge de la prévoyance reconnue dans le compte de pertes et profits

**-11,617,000**    **-8,613,000**

Ce tableau montre l'évolution du montant reconnu au bilan.

	2003 CHF	2002 CHF
Montant reconnu au 1 <sup>er</sup> janvier	-42,225,000	-38,448,000
Charges de la prévoyance 2003: -11,617,000		
Cotisations de l'employeur 2003: 4,914,000		
Produit (charge) de prévoyance de l'exercice	<u>-6,703,000</u>	<u>3,777,000</u>

**Montant reconnu en fin d'exercice**    **-48,928,000**    **-42,225,000**

Le tableau ci-dessous montre la situation financière en fin d'exercice.

	2003 CHF	2002 CHF
Valeur actuelle des engagements (PBO)	-193,984,000	-183,177,000
Fortune	<u>85,449,000</u>	<u>75,994,000</u>
Situation financière en fin d'exercice	-108,535,000	-107,183,000
Gains (pertes) actuariel(e)s non encore saisi(e)s	<u>59'607'000</u>	<u>64'958'000</u>
Montant passif reconnu au bilan en fin d'exercice	<u>-48,928,000</u>	<u>-42,225,000</u>

Le rendement effectif sur la fortune pendant l'exercice 2003 a été de CHF 6'044'000 correspondant à un taux moyen de 7.8 %.

## 11. Fonds environnement

Le taux moyen 2003 des intérêts portés en compte est de 0.35% (en 2002: 1.36%).

	2003 CHF	2002 CHF
Surtaxe bruit	2,353,917	2,645,623
Surtaxe émissions gazeuses	814,295	808,536
Intérêts portés en compte	174,274	670,580
Charges liées au fonds environnement	-3,542,820	-2,964,544
Charges du service environnement	<u>-731,556</u>	<u>-675,025</u>
	<b>-931,890</b>	<b>485,170</b>

Solde au début de l'exercice    49,792,546    49,307,376

Solde à la fin de l'exercice    48,860,656    49,792,546

## 12. Autres redevances

	2003 CHF	2002 CHF
Redevances de stationnement et de hangar	2,730,526	2,892,011
Redevances de fret	1,398,812	1,394,274
Surtaxes bruit	2,353,917	2,645,623
Emissions gazeuses	<u>814,295</u>	<u>808,536</u>

**7,297,550**    **7,740,444**

## 13. Charges locatives refacturées

	2003 CHF	2002 CHF
Chauffage et ventilation	2,260,463	2,186,618
Eau, énergie et télécommunication	<u>6,291,484</u>	<u>6,505,156</u>

**8,551,947**    **8,691,774**

## 14. Recettes infrastructures centralisées

Dès 2003, des nouvelles recettes sont enregistrées suite à l'acquisition par l'AIG d'infrastructures et d'installations centralisées (installation tri-bagages, équipement informatique cûte) qui sont mises à disposition des partenaires de l'AIG.

## 15. Autres recettes d'exploitation

	2003 CHF	2002 CHF
Transports en ambulance	1,359,660	904,518
Laissez-passer / vignettes piste	352,349	377,587
Dissolution TVA et autres provisions	-	2,243,759
Prestations AIG facturées	915,840	734,014
Recettes et remboursements divers	<u>1,550,298</u>	<u>1,919,220</u>

**4,178,147**    **6,179,098**

## 16. Frais de personnel

En 2003, le groupe a occupé une moyenne de 540 postes (en 2002, la moyenne de l'AIG était de 518 postes).

# Etats financiers

## 17. Charges sociales

	2003 CHF	2002 CHF
Coût relatif aux obligations de pension	11,617,000	8,613,000
Assurances sociales et autres	5,107,799	4,742,181
Assurances accident et maladie	<u>1,562,918</u>	<u>1,412,823</u>

**18,287,717**    **14,768,004**

## 18. Energie, entretien et loyers

	2003 CHF	2002 CHF
Eau, énergie et combustible	8,349,665	8,431,700
Entretien des immeubles	15,516,631	17,281,705
Entretien des équipements	7,734,915	4,617,975
Loyer, redevance d'utilisation	<u>3,040,658</u>	<u>3,113,580</u>

**34,641,869**    **33,444,960**

## 19. Honoraires, prestations de services et sous traitance

	2003 CHF	2002 CHF
Honoraires et prestations de services	7,239,685	7,194,032
Sous traitance sûreté	2,543,493	2,593,943
Sous traitance tri-bagages	3,459,803	-
Sous traitance nettoyage	4,142,824	4,255,194
Autres prestations de sous traitance	2,302,601	1,971,031
Frais de communications	830,305	686,990
Autres	<u>410,944</u>	<u>359,049</u>

**20,929,655**    **17,060,239**

## 20. Autres dépenses de fonctionnement

	2003 CHF	2002 CHF
Mobilier, machines et véhicules	1,454,895	1,821,954
Débours	862,929	595,078
Frais divers et pertes sur débiteurs	1,282,492	944,253
Fournitures de bureau et imprimés	650,539	652,953
Charges liées au fonds environnement	3,542,820	2,964,544
Attribution à la provision spécifique sur débiteurs	<u>280,000</u>	<u>700,000</u>

**8,073,675**    **7,678,782**

## 21. Acquisition de filiale nette des liquidités acquises

	2003 CHF
Liquidités	369,191
Débiteurs Clients	23,941
Comptes de régularisation actif	2,009
Titres	8,544
Stock	672
Installations légères, informatique	33,382
Participation de mise en équivalence	-180,353
Créanciers	-31,319
Comptes de régularisation passif	-25,483
Intérêts minoritaires	<u>-165,584</u>
Justes valeurs	35,000

Coût total des acquisitions 35,000

Moins: trésorerie acquise -369,191

## Acquisition de filiale nette des liquidités acquises -334'191

Skycom S.A. est la seule société intégrée dans le périmètre de consolidation (voir note 4).

Un badwill de CHF 115'815 a été porté en 2003 au bilan sous la rubrique comptes de régularisation actifs.

## 22. Activités sectorielles

### Secteur d'activité

L'AIG a défini deux secteurs d'activités, les activités aéronautiques (mouvements et stationnements des avions, infrastructures utilisées par les passagers pour l'enregistrement des embarquements et des débarquements, sûreté) et les activités non aéronautiques (infrastructures centralisées, activités commerciales, parkings et gestion domaniale).

### Secteur géographique

Etant sur un seul et unique site, l'AIG n'a qu'un seul secteur géographique.

### Renseignements complémentaires

Certaines informations ne peuvent pas être raisonnablement affectées aux secteurs précités. Elles sont traitées dans des activités appelées «non affectées».

# Etats financiers

## 22. Activités sectorielles (suite)

31.12.2003	Aéronautique	Non-aéronautique	Non-affecté	Total consolidé
	CHF	CHF	CHF	CHF
<b>Produits</b>	105'702'894	109'285'376	77'061	215'065'331
<b>Résultat par segment d'activité</b>	-6'553'746	46'033'878	-8'752'345	30'727'787
Charges et produits d'intérêts	0	0	-3'321'351	-3'321'351
Intérêts minoritaires	0	0	-38'092	<u>-38'092</u>
<b>Bénéfice net de l'exercice</b>				<b><u>27'368'344</u></b>
<b>Actifs</b>				
Actifs sectoriels	267'015'752	63'734'933	13'514'961	<u>344'265'646</u>
<b>Passifs</b>				
Fonds étrangers	30'625'000	0	146'273'044	176'898'044
Engagement de prévoyance	0	0	48'928'000	<u>48'928'000</u>
<b>Total des fonds étrangers</b>				<b><u>225'826'044</u></b>
<b>Autres informations sectorielles</b>				
Investissements de l'exercice	38'066'646	25'063'686	490'234	63'620'566
Amortissements de l'exercice (chi 5, 6)	14'367'402	4'419'113	267'476	19'053'991
Utilisation des provisions	9'561'402	0	266'120	9'827'522

31.12.2002	Aéronautique	Non-aéronautique	Non-affecté	Total individuel
	CHF	CHF	CHF	CHF
<b>Produits</b>	96'060'325	99'123'227	2'118'349	197'301'901
<b>Résultat par segment d'activité</b>	-9'648'451	44'712'880	-6'660'631	28'403'798
Charges et produits d'intérêts	0	0	-2'643'189	<u>-2'643'189</u>
<b>Bénéfice net de l'exercice</b>				<b><u>25'760'609</u></b>
<b>Actifs</b>				
Actifs sectoriels (sans les participations)	243'719'266	40'018'220	24'533'742	308'271'228
Participations dans les entreprises ass.	0	180'353	0	<u>180'353</u>
<b>Total des Actifs consolidés</b>				<b><u>308,451,581</u></b>
<b>Passifs</b>				
Fonds étrangers	38'863'902	0	122'479'227	161'343'129
Engagement de prévoyance	0	0	42'225'000	<u>42'225'000</u>
<b>Total des fonds étrangers</b>				<b><u>203,568,129</u></b>
<b>Autres informations sectorielles</b>				
Investissements de l'exercice	37'126'298	11'958'792	877'320	49'962'410
Amortissements de l'exercice (chi 5, 6)	13'171'196	1'735'087	68'066	14'974'349
Utilisation des provisions	6'050'000	0	1'139'866	7'189'866

# Etats financiers

## 23. Relations avec les parties liées

### Sociétés associées

L'essentiel des transactions se présente au travers des achats d'énergie aux Services Industriels de Genève représentant CHF 7'597'611 en 2003 et CHF 7'309'553 en 2002.

### Transactions avec l'Etat

Sont considérés comme parties liées tous les établissements publics autonomes ainsi que les différents services de l'Etat de Genève. Les amortissements et les intérêts sur les investissements de l'Etat sont effectués directement sur le compte courant de l'Etat de Genève (voir note 2). L'AIG met également à disposition gratuitement des locaux pour les polices et les douanes suisses et françaises. De plus, il assume sur le site aéroportuaire l'intégralité des frais de fonctionnement et d'investissement lié aux tâches protocolaires officielles.

Charges annuelles estimées

	2003 CHF	2002 CHF
Locaux mis à disposition des douanes et de la police	541'000	900'000
Service du protocole	2'470'000	1'500'000

Par ailleurs, le droit de superficie au titre des terrains occupés par le World Trade Center est perçu par l'AIG.

### Principaux dirigeants

Selon l'article 9 sur la loi de l'AIG H.3.25, les membres du Conseil d'Administration, quel que soit leur mode de nomination, ne doivent être, ni directement ni indirectement, fournisseurs de l'établissement ou chargés de travaux pour le compte de celui-ci.

Aucun prêt individuel n'est accordé aux principaux dirigeants.

La rémunération des 22 membres du Conseil d'administration s'élève pour 2003 à CHF 378'366 (CHF 210'667 pour 2002) et celle des 13 membres de la Direction à CHF 2'477'207 (CHF 2'406'083 pour 2002).

## 24. Instruments financiers

Les actifs financiers comprennent les disponibilités, les débiteurs clients et le compte courant Etat de Genève. Les passifs financiers se composent des fournisseurs et autres créanciers, ainsi que des emprunts.

### Risque de taux d'intérêt

Les taux d'intérêts et les échéances de remboursement sont détaillés dans la note 8 liée aux Emprunts à long terme.

### Risque de crédit

Le risque de crédit représente la perte qui devrait être enregistrée si le co-contractant d'un instrument financier manque à une de ses obligations. Les liquidités sont placées auprès d'établissements bancaires de renom sur la place financière genevoise. Pour limiter le risque de crédit lié aux débiteurs clients, l'AIG procède à des évaluations régulières de ses relations. A la date du bilan, ce risque est limité car les débiteurs sont présentés nets d'une provision pour débiteurs douteux.

### Juste valeur

La juste valeur des liquidités et placements à terme, du compte courant Etat de Genève, des débiteurs clients, des fournisseurs et autres créanciers et des emprunts ne diffèrent pas significativement de leur valeur au bilan.

## 25. Engagements à titre d'investissements en immobilisations corporelles

Au 31 décembre 2003, l'AIG est engagé à hauteur de CHF 21'587'446 à titre d'investissements en immobilisations (2002: CHF 28'097'345).

## 26. Revenus de location et de concessions commerciales

Les revenus de location et de concessions commerciales pour l'année 2004 sont estimés à CHF 63'962'870 (2003: CHF 61'000'386).

## 27. Engagements conditionnels

### (i) Concession fédérale d'exploitation

Une concession est requise au sens de l'article 36a, 1er alinéa de la loi sur l'aviation (LA) pour l'exploitation d'un aéroport ouvert à l'aviation publique (aéroport). Au sens de l'article 36a, 2e alinéa de la LA, l'AIG a le droit et le devoir d'exploiter l'aéroport à titre commercial et de mettre l'infrastructure nécessaire à la disposition des usagers. En contrepartie, il a le droit de prélever des taxes. Le Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication a renouvelé la concession d'exploitation à l'AIG pour la période du 1er juin 2001 au 31 mai 2051.

### (ii) Dettes hors bilan

Selon l'article 4, alinéa 3, de la loi H.3.25, les immeubles (terrains et bâtiments) compris dans le périmètre aéroportuaire demeurent la propriété de l'Etat de Genève qui les met à la disposition de l'AIG en vue de mener à bien sa mission. Conformément à l'article 36, alinéa 1 de cette même loi, en contrepartie de cette mise à disposition par l'Etat, l'AIG assume la charge des intérêts et des amortissements encourus par l'Etat à leur sujet. Au 31 décembre 2003, la valeur comptable globale des installations figurant dans la comptabilité de l'Etat se monte à CHF 192'449'647 (2002 : CHF 204'940'647). Le plan de remboursement de cette dette s'étend pour l'essentiel jusqu'en 2018; il se détaille comme suit:

	Total CHF	< 1 an CHF	1-2 ans CHF	3-5 ans CHF	> 5 ans CHF
Dettes hors bilan	192,449,647	12,491,000	12,491,000	37,473,000	129,994,647

### (iii) Devoir de distribution

En référence aux dispositions de l'article 37 de la loi H.3.25, le bénéfice de l'AIG, après une attribution maximale de 50 % à la réserve générale, doit être versé à l'Etat.

### (iv) Indemnités aux riverains des aéroports

Suite à l'adoption par le Conseil fédéral de nouvelles valeurs limites d'exposition au bruit des aéroports nationaux le 30 mai 2001, des courbes de bruit pour l'AIG, fondées sur le trafic réel de l'année de référence 2000, ont été calculées par le laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche, sur mandat de l'office fédéral de l'aviation civile et conformément aux prescriptions en vigueur. Ces courbes de bruit, communiquées à l'AIG le 1er juillet 2002, servent de base à l'établissement par l'AIG de son concept d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit des habitations riveraines, financé par le fonds environnement. Un cadastre de bruit opposable aux propriétaires n'a pas été établi à ce jour, de sorte qu'il n'est pas encore possible d'estimer l'impact des nouvelles valeurs limites d'exposition au bruit sur les états financiers de l'AIG.

### (v) Parking P48

L'AIG s'est engagé à participer financièrement à un maximum de CHF 3'250'000 (CHF 2'237'000 déjà versé à fin 2003), travaux complémentaires non compris, auprès de la Fondation des parkings. Une facture complémentaire de CHF 1'475'000 sera libérée dès la signature de la convention. Cette convention octroie un droit d'utilisation à l'AIG permettant de stationner des avions légers en dehors de la priorité accordée au stationnement de voitures lors des grandes manifestations organisées à Palexpo (voir note 6).

# Etats financiers

## Proposition relative à l'emploi du bénéfice de l'exercice

En référence aux dispositions de l'article 37 de la loi H.3.25, la Direction propose au Conseil d'administration d'affecter le bénéfice de l'exercice arrêté au 31 décembre 2003 d'un montant de CHF 27,368,344 comme suit:

	2003 CHF
Versement à l'Etat	13,684,172
Affectation à la Réserve générale	13,684,172
<b>Total</b>	<b><u>27,368,344</u></b>

Conformément à la loi sur l'Aéroport International de Genève, les comptes ont été approuvés par le Conseil d'Administration en date du 14 mai 2004.



### Rapport de révision au Conseil d'administration de l'Aéroport International de Genève

En notre qualité d'organe de révision, nous avons vérifié les comptes annuels (bilan, compte de profits et pertes, tableau de mouvement des fonds propres, tableau de financement et notes) présentés aux pages 34 à 47 du Rapport annuel de l'Aéroport International de Genève pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2003.

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels incombe à la Direction, alors que notre mission consiste à vérifier ces comptes annuels et à émettre une appréciation les concernant. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales de qualification et d'indépendance.

Notre révision a été effectuée selon les normes de la profession en Suisse, ainsi que selon les International Standards on Auditing. Ces normes requièrent de planifier et de réaliser la vérification de manière telle que des anomalies significatives dans les comptes annuels puissent être constatées avec une assurance raisonnable. Nous avons révisé les postes des comptes annuels et les indications figurant dans ceux-ci en procédant à des analyses et à des examens par sondages. En outre, nous avons apprécié la manière dont ont été appliquées les règles relatives à la présentation des comptes, les décisions significatives en matière d'évaluation, ainsi que la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Nous estimons que notre révision constitue une base suffisante pour former notre opinion.

Lors de sa constitution en tant qu'établissement public autonome, le 1er janvier 1994, l'Aéroport International de Genève (AIG), n'a pas été doté des installations aéroportuaires financées préalablement par l'Etat et mises à sa disposition. Les immobilisations corporelles figurant au bilan représentent seulement les installations financées par l'AIG postérieurement au 1er janvier 1994. Selon notre appréciation, nous estimons que les actifs financés par l'Etat devraient être activés comme une «location-financement» conformément à la norme IAS-17. La contrepartie des actifs financés par l'Etat devrait également figurer au passif du bilan. L'AIG ne dispose pas actuellement des informations nécessaires pour en déterminer l'impact sur ses états financiers.

Selon notre appréciation, et à l'exception de la réserve mentionnée ci-dessus, les comptes annuels donnent une image fidèle du patrimoine de l'Aéroport International de Genève au 31 décembre 2003, du résultat des activités et de ses flux de trésorerie, conformément aux International Financial Reporting Standards (IFRS) et aux dispositions légales de la République et Canton de Genève.

Nous recommandons, en dépit de la réserve mentionnée ci-dessus, d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis.

PricewaterhouseCoopers SA

J.-P. Gallay

Ph. Tzaud

Genève, le 19 avril 2004

## Aéro rétro

La naissance officielle de ce qui deviendra un jour l'Aéroport International de Genève date du 22 septembre 1920. Ce jour-là, l'Office fédéral de l'air accordait à la République et canton de Genève l'autorisation d'exploiter un «aérodrome douanier de première classe» à Cointrin. Le terrain fut «baptisé» le lendemain, le 23 septembre 1920, à 10 h 20, par l'atterrissage du biplan Häfeli DH-3 X piloté par le premier-lieutenant Edgar Primault, alors secrétaire à l'Office de l'air. Il fut accueilli par M. Charbonnier, ingénieur cantonal, par le Dr Giugliemetti (par ailleurs inventeur du goudron), et par Philippe Latour, intendant de l'aérodrome de St-Georges et futur «attaché de presse» de l'aéroport de Cointrin! Il n'y avait aucun bâtiment à cette époque, mais un meeting fut organisé les 15 et 16 novembre 1920 pour marquer l'événement. Il aura fallut 84 ans de prospérité, de progrès et de travaux pour arriver au site aéroportuaire que nous connaissons aujourd'hui.



1922



1939



1945



1932



1950



2003



1970



1960



1990



1985

## SOMMAIRE

## CONTENTS

Bénéfice maintenu	1	<i>Profit Maintained</i>
Organisation	2	<i>Organization</i>
Une année riche en nouveautés	3	<i>A Year Full of New Developments</i>
Trafic en forte reprise	4-5	<i>Strong Recovery in Traffic</i>
Une desserte fortement enrichie	6-7	<i>Greatly Enhanced Services</i>
Une situation financière saine	8-9	<i>A Healthy Financial Situation</i>
Les temps forts de 2003	10-11	<i>Highlights of 2003</i>
Poursuite de l'extension des infrastructures	12-13	<i>Continued Expansion of Infrastructure</i>
Un centre commercial en bonne santé	14-15	<i>A Successful Commercial Centre</i>
Facilitation et services aux passagers	16-17	<i>Passenger Facilities and Services</i>
Des opérations très spéciales	18-19	<i>Special Operations</i>
Une stratégie marketing récompensée	20-21	<i>A Rewarding Marketing Strategy</i>
Des tâches de sécurité renforcées	22-23	<i>Strengthened Security</i>
Poursuite des actions environnementales	24-25	<i>Continued Environmental Action</i>
Motivation et démarche qualité	26-27	<i>Quality and Motivation</i>
Statistiques du trafic	28-33	<i>Traffic statistics</i>
Etats financiers	34-47	<i>Financial statement</i>
Aéro retro	48	<i>Aero retro</i>



Aéroport International de Genève

Conception: division Marketing-Communication de l'AIG

Réalisation: Dune Graphic

Imprimé en Suisse sur du papier sans bois

Crédits photos:

AIG, Sandra Pointet, Stéphane Gros, Police Genève, Rezo, Thierry Bourdeille



Aéroport International de Genève

Case postale 100  
CH-1215 Genève 15  
Tél. +41 22 717 71 11  
Fax +41 22 798 43 77  
info@gva.ch

[www.gva.ch](http://www.gva.ch)