



Rapport annuel 2004



Nouvelle année réjouissante

En dépit des fluctuations conjoncturelles, les années se suivent et se ressemblent, pourrait-on dire au sujet des résultats de l'Aéroport International de Genève (AIG). Encore une fois, la direction de l'AIG a su gérer la croissance de son activité, tout en maintenant une gestion prudente de ses dépenses, pour terminer l'année avec à nouveau un bénéfice légèrement supérieur à 27 millions de francs.

Dans ce contexte, d'importants investissements ont néanmoins été consentis afin d'adapter l'infrastructure au développement du trafic aérien et aux besoins de la clientèle. L'année 2004 a été celle de l'achèvement des nouvelles salles d'embarquements frontales (NSEF), dernière étape du plan directeur déroulé au cours des dix années passées. L'inauguration de cette superbe réussite architecturale s'est faite en grande pompe à la mi-décembre en présence des autorités fédérales, cantonales et locales.

L'AIG a logiquement aussi consacré l'année écoulée à une réflexion de fond concernant les prochains grands travaux à mener à bien pour anticiper les évolutions attendues dans le domaine aérien à Genève. Après prise en compte de tous les paramètres utiles, le plan d'investissement pour la prochaine décennie devrait être finalisé courant 2005.

Fidèle à son engagement en faveur du développement durable, l'AIG a poursuivi durant l'année écoulée la mise en place de son système de management environnemental (SME). De nombreuses actions – allant de la mesure de la pollution de l'air à l'incitation à utiliser les transports publics – ont été concrétisées au cours de 2004, afin de minimiser les nuisances dues aux activités de l'Aéroport.

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



A new positive year

Despite economic fluctuations, it could be said that, in terms of Geneva International Airport's (AIG) results, the past two years have been much alike. Once again, AIG's management has managed growth while maintaining careful cost control to end the year with a profit of just over CHF 27 million.

In this context, AIG has nevertheless made important investments to adapt the airport's infrastructure for the development of air traffic and according to clients' needs. In 2004 AIG completed the new frontal departure lounges (NSEF), the final phase of the masterplan of the past 10 years. This superb architectural success was inaugurated amid great pomp in mid-December in the presence of federal, cantonal and local authorities.

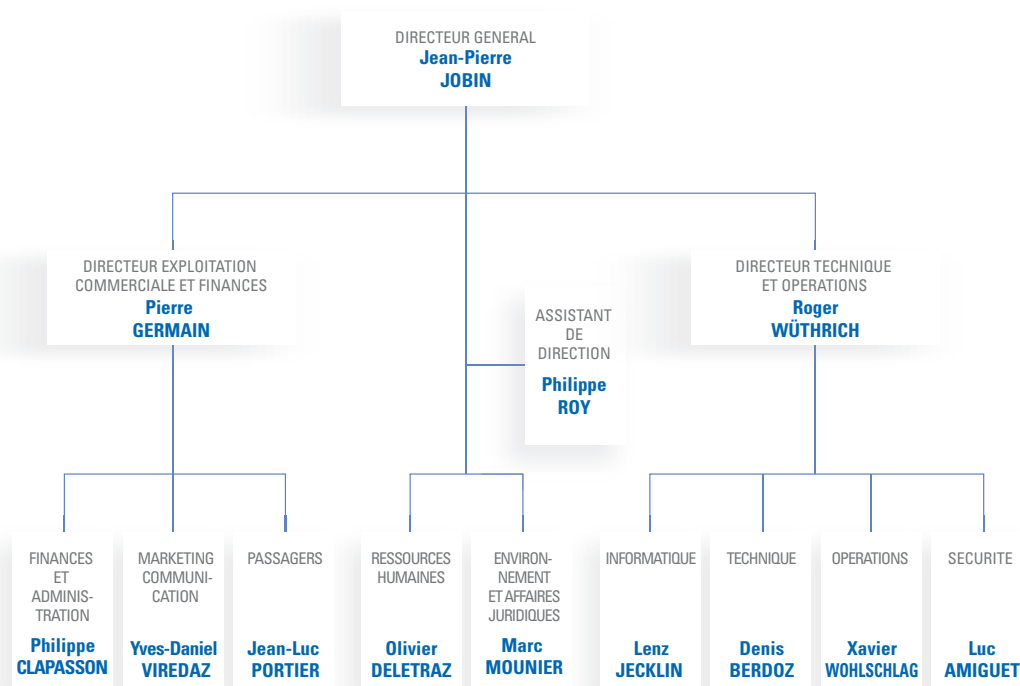
AIG has also sensibly spent the past year reflecting deeply on the next major works to be undertaken in anticipation of expected changes in air travel at Geneva. After considering all the relevant parameters, the investment plan for the next decade should be finalised in 2005.

In keeping with its commitment towards sustainable development, over the past year AIG has continued to implement its environmental management system (SME). Numerous actions – ranging from measuring air pollution to encouraging the use of public transport – became a reality in 2004, all designed to minimise nuisance from airport activities.

Carlo LAMPRECHT
State Councillor
President of the Board of Directors

Organisation

Organigramme de la direction



Conseil d'administration de l'AIG au 31.12.2004

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

M. Carlo LAMPRECHT,
Président

Mme Lorella BERTANI,
Première vice-présidente

M. Bernard SCHUTZLE,
Second vice-président

M. Ali BENOuari, M. Jean-Claude BITZ, Mme Elizabeth BÖHLER-GOODSHIP, Mme Anita CUENOD,
M. Jean-Claude DUCROT, M. Jean-Pierre JACQUEMOUD, M. Michel JUILLERAT, M. Jean-Michel KARR,
M. Thierry LOMBARD, M. Bernard MAEDER, Mme Jacqueline MAURER-MAYOR, M. Pierre MIRABAUD,
M. Philippe MOSER, M. Ernest NYCOLLIN, M. Michel PITTET, M. Roger RITZ

Croissance en continu

Pour la deuxième année consécutive, l'Aéroport International de Genève (AIG) a bouclé son exercice avec une croissance de 6,2% de son trafic de passagers. Si ce résultat s'est avéré un peu inférieur à la moyenne mondiale, c'est essentiellement parce que la reprise du trafic après la crise du transport aérien de 2001 s'est justement effectuée beaucoup plus rapidement à Genève que sur d'autres plates-formes. Au total, ce sont donc plus de 8,5 millions de voyageurs qui ont transité par la plate-forme lémanique en 2004, tandis que le fret aérien connaissait lui aussi une légère hausse pour la seconde année de suite.

Le secteur du «low cost» a encore connu une année très faste à l'AIG, tant sur un plan du volume de trafic aérien transporté que du développement de l'offre. La filiale helvétique de la compagnie easyJet a ainsi consolidé en 2004 sa première position en termes de parts de marché - avec juste deux millions de passagers - tout en doublant son réseau de lignes directes, avec pas moins de sept nouvelles destinations desservies. D'autres ouvertures de lignes, ainsi que l'arrivée de nouveaux transporteurs, ont bien sûr également permis de renforcer encore en 2004 la desserte aérienne de Genève.

Pour répondre au mieux aux attentes de ces différents clients, l'AIG a approfondi durant l'année écoulée sa réflexion concernant la segmentation de ses prestations. Les résultats, inclus bien entendu dans le nouveau plan directeur en cours d'élaboration, devraient se concrétiser par des nouvelles infrastructures mises en service dans les années à venir.

Jean-Pierre JOBIN
Directeur général



Continued growth

For the second consecutive year, Geneva International Airport (AIG) ended its financial year with passenger traffic growth of exactly 6.2%. If this was slightly less than the world average, it is mainly because the traffic recovery after the air transport crisis of 2001 took place far more rapidly at Geneva than at other airports. A total of 8.5 million passengers passed through AIG in 2004, while airfreight also showed a small rise for the second year running.

The low-cost sector had another successful year at AIG, both in terms of traffic volume and service development. In 2004 the Swiss subsidiary of easyJet consolidated its leading market share with 2 million passengers – while doubling its network of direct services to serve no less than seven new destinations. Of course other route launches, as well as the arrival of new airlines, also strengthened AIG's range of services.

To respond best to the needs of its various clients, AIG reflected in depth on the segmentation of its services. The results of this will be naturally included in the new masterplan being prepared, and should become a reality in new infrastructure put into service over the years to come.

Jean-Pierre JOBIN
Director General



4 Croissance du trafic soutenue

Pour la seconde année consécutive, l'Aéroport International de Genève (AIG) a enregistré en 2004 une croissance du trafic des passagers de plus de 6%, alors que le nombre de mouvements correspondant n'était qu'en légère augmentation.

Evolution générale

Avec 8'593'430 passagers au cours de l'année écoulée, l'AIG a donc connu une hausse de trafic de 6,2% par rapport à 2003. Si ce résultat en termes relatifs se situe un peu en-dessous de la moyenne mondiale – 11% selon le Conseil International des Aéroports (ACI) – c'est surtout parce que Genève a connu une reprise anticipée de son trafic dès 2002 alors que le transport aérien vivait une période difficile jusqu'en 2003.

Fait remarquable, cette hausse des passagers a été accompagnée d'une baisse des mouvements d'avions de ligne et charters (-2,2%). Il s'agit là d'un résultat encourageant pour l'environnement, traduisant une amélioration du taux de remplissage des avions ainsi que l'utilisation de modules plus grands en moyenne.

Si la bonne santé de l'AIG a été encore une fois portée par le segment low-cost, le trafic traditionnel s'est également très bien comporté, abstraction faite de la compagnie Swiss International Airlines qui a encore perdu des parts de marché en raison notamment des réductions de sa desserte intervenues à fin 2003.

Résultats par compagnies et destination

Dans le classement des parts de marchés, easyJet a conservé avec une bonne longueur d'avance sa première place (25,7% du trafic de ligne). La compagnie a poursuivi sa progression spectaculaire, en transportant 2'011'251 passagers, en augmentation de 10,4% par rapport à 2003. Cette croissance s'est fait pour moitié grâce à l'extension du réseau vers sept nouvelles destinations et pour l'autre moitié par la bonne tenue des liaisons existantes, en particulier les lignes de Barcelone, Nottingham East Midlands et Nice.

Swiss a perdu quelques pourcents de parts de marché en se situant à 18,4%, avec 1'433'890 passagers transportés (-8,5% par rapport à 2003). En dépit d'une situa-

Evolution du trafic global

	2004	2003	Variations
Passagers :	8 593 430	8 088 490	+ 6,2 %
• Trafic commercial	8 557 778	8 048 698	+ 6,3 %
• Trafic non commercial	35 652	39 792	- 10,4 %
Mouvements :	166 631	163 760	+ 1,8 %
• Trafic commercial	134 771	133 312	+ 1,1 %
• Trafic non commercial	31 860	30 448	+4,6 %
Marchandises :	59 886	58 477	+ 2,4 %
• Fret (en tonnes)	50 090	49 027	+ 1,8 %
• Poste (en tonnes)	9 796	9 275	+ 5,6 %



tion globalement difficile, il est à relever que certains axes ont connu une progression encourageante, comme Athènes, Lisbonne, Rome et même Barcelone, malgré une forte concurrence. La navette Genève-Zurich a maintenu un résultat équilibré (-0,5%), malgré une réduction de capacité en cours d'année.

Les autres grands transporteurs ont maintenu dans l'ensemble des parts de marché similaires aux années précédentes, notamment le trio British Airways (8,9%, en légère hausse), Air France (7,6%) et Lufthansa (7,0%). Le ranking s'est également confirmé pour la suite de la liste, à l'exception d'Alitalia, dépassée par SN Brussels Airlines, grâce à une croissance de 14% de son trafic.

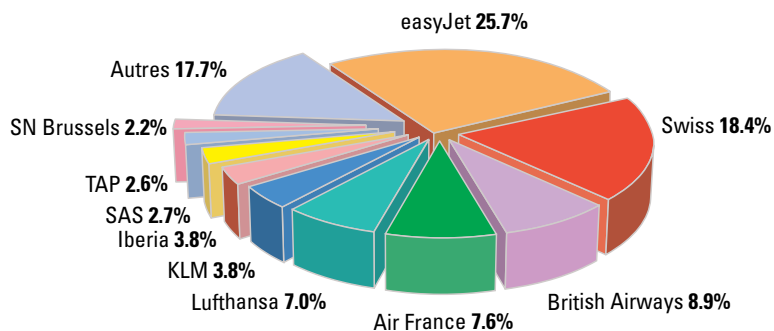
D'autres compagnies ont bénéficié d'une hausse de trafic supérieure à la moyenne: TAP Portugal (+23%), Aer Lingus (+21%) et Iberia (+14%), ainsi que de manière générale les opérateurs d'Afrique du Nord (Air Algérie, Royal Air Maroc et Tunisair) et du Proche-Orient (Middle East Airlines et Royal Jordanian). Quant à la start-up suisse Flybaboo, pour sa première année complète d'opérations, elle a presque atteint les 50'000 passagers transportés.

La structure du trafic par marché s'est dans l'ensemble également maintenue. Derrière le Royaume-Uni (1'981'000 passagers de ligne) et la France (1'318'000), l'Espagne (642'000) s'est retrouvé pour la première fois au troisième rang, dépassant la Suisse. Il faut relever enfin que les liaisons intercontinentales ont eu une excellente tenue, en particulier les deux vols quotidiens vers New York, qui ont totalisé 200'000 passagers, confirmant pour les compagnies respectives (Continental et Swiss) d'excellents taux de remplissage.

Légère hausse du fret

Le volume total du cargo traité à l'AIG a progressé de 1,8% ce qui représente un gain de 888 tonnes par rapport à l'année 2003. Le fret avionné est resté relativement stable (+1,2%) alors que le fret camionné a légèrement progressé (+3,0%). Les fluctuations économiques, les capacités offertes par les compagnies, ainsi que la consolidation des vols humanitaires opérés depuis la plate-forme genevoises ont certainement influencé ces résultats.

Parts de marché des principales compagnies de ligne



Sustained traffic growth

AIG handled 8,593,430 passengers in 2004, up 6.2% on 2003, while the number of passenger aircraft movements fell by 2.2%. This was achieved through higher load factors and the use of larger aircrafts and, in terms of the environment, was an encouraging change. Both low-cost and traditional airlines fared well.

In 2004 easyJet maintained its clear lead, with 25.7% of scheduled traffic. It continued its spectacular growth, carrying 2,011,251 passengers, up 10.4% on 2003. Half this growth came from the launch of seven new routes, the other half to its strength on existing routes, particularly to Barcelona, Nottingham East Midlands and Nice.

Swiss International Airlines carried 1,433,890 passengers (18.4% of the market), down 8.5% on 2003. Some of its routes showed growth, including Athens, Lisbon and Rome.

The other major carriers' market shares were similar to 2003, with British Airways carrying 8.9% of passengers, Air France 7.6% and Lufthansa 7%. Of other carriers, SN Brussels Airlines' 14% growth helped it to overtake Alitalia.

TAP Portugal also managed above-average growth (+23%), as did Aer Lingus (+21%) and Iberia (+14%) and several North African and Middle East airlines. Swiss start-up airline Flybaboo carried almost 50,000 passengers.

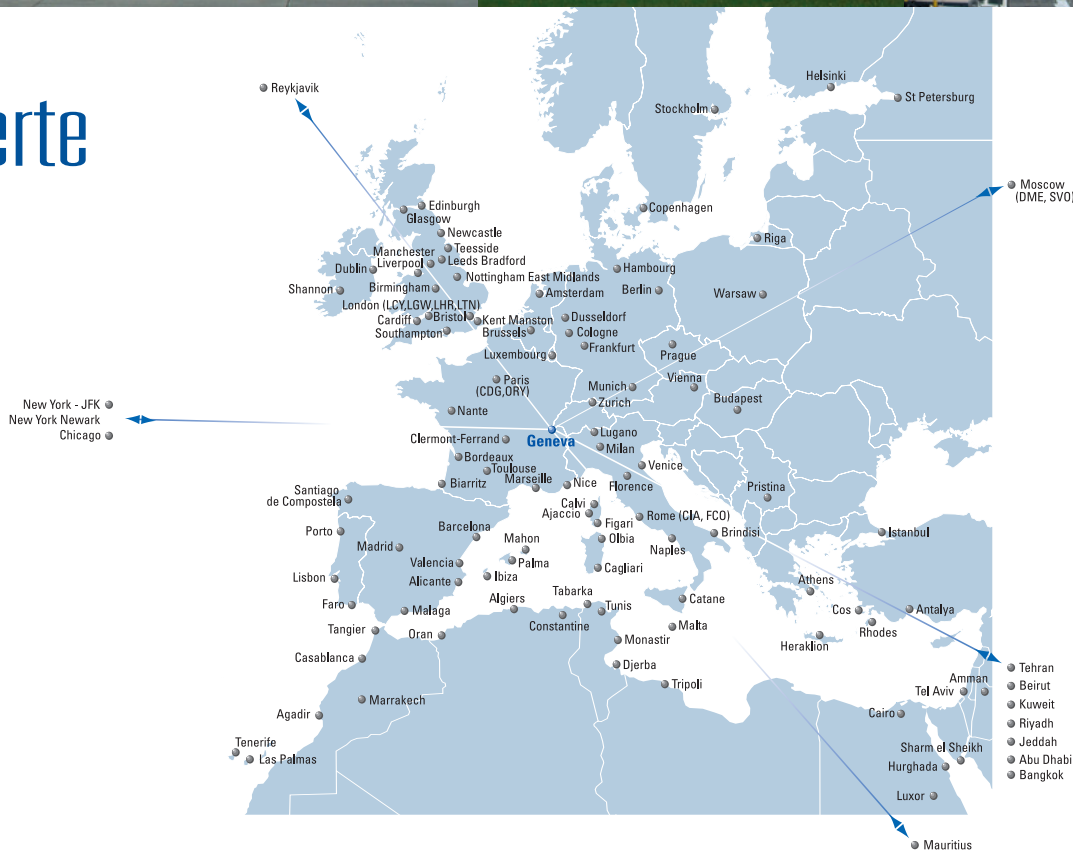
The UK and France remained AIG's most important markets, with 1,981,000 and 1,318,000 passengers respectively. Spain came third (642,000), overtaking the Swiss domestic market. Intercontinental routes did well, particularly Swiss's and Continental's services to New York, which recorded a total of 200,000 passengers and high load factors.

Freight traffic increased by 1.8% compared with 2003.



6

Expansion de la desserte



Le réseau aérien de l'Aéroport International de Genève (AIG) s'est encore enrichi en 2004, notamment en matière de long-courriers, d'opérations low cost et de liaisons régionales. Durant toute l'année, une centaine de destinations ont été desservies en vols de ligne directs, par plus de 50 compagnies régulières opérant depuis Genève.

Doublément du réseau easyJet

En termes de réseau aérien, 2004 a été pour easyJet une année de progression spectaculaire, puisque la compagnie a doublé son éventail de destinations, passant de 8 à 15 routes offertes depuis la plateforme genevoise. L'ouverture s'est faite par ailleurs dans pratiquement toutes les directions géographiques, confirmant la stratégie de «maillage» de son réseau global par easyJet. La desserte de l'Espagne a été clairement renforcée par le lancement de Madrid (le 10 septembre) et d'Alicante (le 31 octobre). Ont suivi dans la foulée Rome (le 31 octobre), seule nouvelle route avec double vol quotidien, Budapest (le 31 octobre) et Berlin (le 25 novembre). Enfin, le 15 décembre, deux nouvelles destinations au Royaume-Uni, Bristol et Newcastle, se sont ajoutées à la carte.

Desserte aérienne 2004

Destinations		116
Lignes	Europe	69
	Intercontinental	29
Total		98
Charters		36
Compagnies aériennes de ligne		55



Expansion de Flybaboo

La jeune compagnie genevoise Flybaboo, qui avait débuté ses activités en 2003, avec des vols sur Lugano et Venise, a réussi à s’implanter solidement dans le paysage local, en développant progressivement son activité régionale. Ainsi, au cours de 2004, ses deux appareils de 50 places lui ont permis d’ouvrir progressivement de nouvelles lignes vers Florence, Saint-Tropez, Ibiza, Valence et Prague. La ligne Genève-Lugano s’est, elle, ouverte à la concurrence avec l’arrivée en 2004 d’une autre start-up suisse Darwin Airlines.

Nouvelles liaisons intercontinentales

Etihad Airways, la nouvelle compagnie aérienne nationale des Emirats Arabes Unis, a inscrit Genève dans les priorités de son ambitieuse expansion. Le 5 juin 2004, la compagnie a lancé trois vols hebdomadaires Abu Dhabi - Genève - Munich - Abu Dhabi opérés en A330-200, configuré en trois classes.

En janvier 2004, la compagnie Afriqiyah Airways a débuté deux liaisons par semaine en vol de ligne entre Genève et Tripoli, permettant outre la desserte de la Libye des correspondances vers l’Afrique centrale et de l’ouest. Kuwait Airways a mis en place une prolongation vers Chicago de ses vols Kuwait - Genève, avec deux fréquences par semaine opérées en A340 depuis fin octobre 2004.

Autres nouveautés

La desserte de la province française a connu en 2004 une amélioration qualitative majeure, Air France ayant repris les lignes de Bordeaux, Toulouse et Nantes, opérées par sa filiale Régional. Par ailleurs, la liaison Genève-Marseille, après deux tentatives infructueuses (SN Brussels Airlines et Helvetic Wings), a été reprise plus sérieusement par la compagnie française Twin Jet. Au début de la saison d’hiver 2004/05, Swiss a repris quatre rotations quotidiennes vers l’aéroport de London-City, ayant renoncé à opérer ses propres vols sur Heathrow. Venant s’ajouter à la desserte de SAS, la compagnie danoise Maersk Air, filiale du groupe du même nom, a lancé une opération quotidienne entre Genève et Copenhague depuis novembre 2004. Enfin, le réseau vers le nord de l’Europe s’est enrichi de plusieurs liaisons saisonnières durant la saison d’hiver: Riga (Air Baltic), Kent-Manston et Shannon (EU Jet), Edimbourg et Glasgow (flyglobespan).

Expansion of services

AIG’s air services were further enhanced in 2004, particularly long-haul, low-cost and regional links. During the year over 50 scheduled airlines provided direct services to around 100 destinations.

easyJet increased its range of destinations from eight to 15, and in almost all directions. Starting with Madrid, its other new routes were Alicante, Rome, Budapest, Berlin, Bristol and Newcastle.

Building on its services to Lugano and Venice, launched in 2003, Geneva-based Flybaboo continued to develop its regional activity with new services to Florence, St Tropez, Ibiza, Valence and Prague. Another Swiss start-up, Darwin Airlines, launched services to Lugano in 2004.

In terms of new intercontinental services, Etihad Airways launched a three times a week, A330-operated, three-class service to Abu Dhabi. Afriqiyah Airways launched a twice-weekly scheduled service to Tripoli, offering connections to Libyan and central and west African destinations. In another major development, Kuwait Airways extended its twice-weekly Kuwait-Geneva A340-operated services to Chicago.

Services to French provincial cities were greatly improved, with Air France subsidiary Régional launching services to Bordeaux, Toulouse and Nantes. In addition, French airline Twin Jet launched a new service to Marseille.

Swiss launched a four times daily service to London City, while Danish airline Maersk Air started a daily service to Copenhagen.

Finally, new winter seasonal services linked Geneva with Riga (Air Baltic), Kent and Shannon (EU Jet), and Edinburgh and Glasgow (flyglobespan).



8

Résultats financiers au beau fixe

Chiffres clés (en '000 de CHF)

Key figures (in '000 CHF)

	2004	2003
Chiffre d'affaires <i>Net revenues</i>	228'816	215'065
Résultat opérationnel avant intérêts, amortissements et éléments except. <i>EBITDA</i>	73'803	70'993
Bénéfice net <i>Net profit</i>	27'663	27'368
Part du bénéfice rétrocédée à l'Etat de Genève <i>Part of the profit retroceded to the State of Geneva</i>	13'831	13'684
Cash flow opérationnel <i>Operating cash flow</i>	62'619	50'508
Investissements <i>Capital expenditure</i>	35'452	58'429
Effectif moyen (postes) <i>Headcount</i>	556	540
Ratios		
Chiffre d'affaires / effectif moyen (en '000) <i>Revenue per employee</i>	412	398
Résultat opérationnel / Chiffre d'affaires <i>Profit margin</i>	32.3%	33.0%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires <i>Net margin</i>	12.1%	12.7%
Cash flow opérationnel / investissements <i>Operating cash flow / capex</i>	176.6%	86.4%

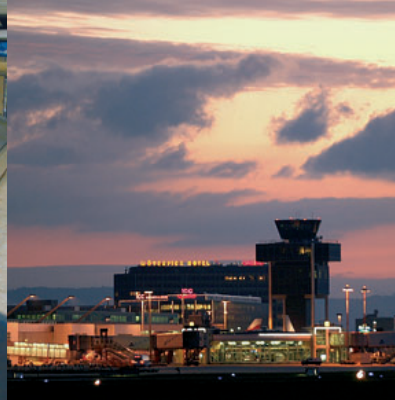
Reprise globale du marché aéronautique et maîtrise des coûts furent les facteurs de succès majeurs pour l'exercice écoulé. Le nombre total de passagers (8.6 millions départs/arrivées en 2004), a progressé de 6.2%. EasyJet, avec l'adjonction de nouvelles destinations en cours du dernier trimestre 2004 progresse de 10.4%, comme l'ensemble des autres compagnies dites traditionnelles, Swiss excepté. La mise en service de la dernière partie des nouvelles salles d'embarquement frontales (NSEF) fut une étape importante, mettant ainsi fin à la réalisation du plan décennal de 1996 portant sur plus de CHF 500 millions d'investissements.

Compte de Pertes & Profits

Le bénéfice d'exploitation (EBITDA) a progressé de 4.0% par rapport à l'année précédente, passant ainsi de CHF 71.0 à CHF 73.8 millions. Le bénéfice net n'augmente que de 1.1%, marquant ainsi la progression des charges financières liées aux investissements et à leur financement.

La hausse des recettes aéronautiques par rapport à 2003 (+4.5%, soit plus de CHF 5.8 millions) s'explique principalement par l'augmentation du volume de passagers. Le nombre de mouvements d'avions de lignes est en baisse pour 2004. Les revenus de l'activité aéronautique progressent faiblement. La croissance du nombre de passagers comparée à la diminution du nombre de mouvements de lignes indique un meilleur taux de remplissage des avions, et donc une optimisation des ressources par les compagnies aériennes, ainsi qu'une légère augmentation du tonnage moyen des appareils. Les redevances de stationnements, bien que proportionnellement faibles, ont connu une nouvelle baisse en 2004 (-4.7%), et les redevances environnementales (surtaxe bruit et émissions gazeuses) baissent de 17.8%, ce qui souligne l'accélération de la modernisation des flottes, caractérisée par des appareils moins bruyants et moins polluants.

Les recettes non aéronautiques progressent plus fortement que les recettes aéronautiques (+8.2% ou CHF 9.1 millions). Les redevances commerciales, principalement celles provenant des ventes hors taxes et des locations de voitures ainsi que les recettes de parkings qui ont représenté 60% de cette croissance alors que les recettes provenant des infrastructures centralisées (tri-bagages, système d'enregistrement) y contribuent pour un tiers. Les



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

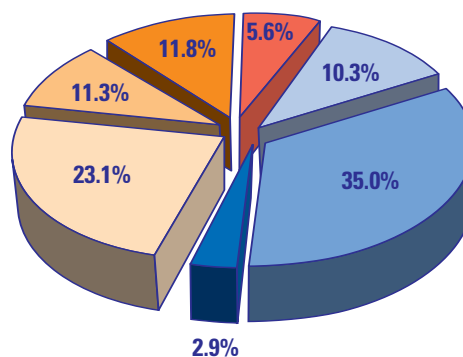
dépenses de personnel ont crû principalement par la création de 16 postes liés à la reprise de contrôles d'accès et de sûreté aux passages C1 et C4 (personnel aéroportuaire). Pour ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, l'augmentation est notamment le résultat de deux projets. Le premier consiste en de lourds travaux de maintenance concernant l'isolation de la toiture du bâtiment du fret dont la couverture a vieilli prématurément. Le second concerne le réaménagement des points de contrôle de sûreté des satellites, afin de permettre une vérification systématique des personnes se rendant dans les zones dites «contrôlées», personnels y compris. Cette hausse, de même que celle des charges de personnel, est compensée par l'augmentation des recettes.

Les charges financières ont progressé conformément aux prévisions, principalement par l'amortissement des nouvelles installations mises en service fin 2003 et courant 2004, compensées partiellement par la diminution des intérêts. Les charges liées au financement des investissements AIG restent sous contrôle, avec la mise en application d'une politique de couverture des taux permettant une visibilité à moyen - long terme des intérêts sur emprunts.

Investissements

Conformément aux prévisions, les dépenses ont diminué par rapport à 2003. Le principal ouvrage construit en 2004 est la dernière étape des nouvelles salles d'embarquement frontales (secteur France) inaugurée à la mi-décembre 2004. Le total des investissements 2004 s'est monté à CHF 35.4 millions.

- Recettes d'exploitation
operating revenues
- Parkings / car parks
- Recettes domaniales
estate revenues
- Recettes commerciales
commercial revenues
- Autres redevances
other charges
- Redevances passagers
passenger charges
- Redevances d'atterrissages
landing charges



Financial year 2004: fine results

AIG handled 8.2 million passengers in 2004, up 6.2% on 2003. This rise was due to factors such as the global recovery in air travel, cost control and the launch of new services. The opening of the final phase of the new frontal departure lounges (NSEF) marked the end of AIG's 10-year, CHF 500 million-plus plan.

AIG's operational profit increased by 4% to a better-than-expected CHF 73.8 million. Net profit rose by only 1.1%, indicating higher investment-related financial costs.

Higher aeronautical receipts (+4.5%, or over CHF 5.8 million) were due largely to more passengers. Total aircraft movements increased by 1.7% (scheduled movements fell but air taxi and non-commercial movements rose by 19.1%). Load factors and average aircraft size increased.

Aircraft parking receipts fell by 4.7%, and environmental receipts (from noise and gaseous emission surcharges) fell by 17.8%, underlining the accelerated modernisation of airline fleets with quieter, cleaner aircraft.

Non-aeronautical receipts, mainly from commercial activities such as duty free, car hire and car parking, rose faster (+8.2%/CHF 9.1 million).

Increased personnel costs were due principally to the creation of 16 security-related and other new jobs.

Higher operating costs were mainly a result of the heavy maintenance of the freight building's roof and redevelopment of security controls in the satellites. As with staff costs, this rise was offset by higher receipts.

Financial charges increased in line with forecasts.

AIG's largest investment was the final, 'French' phase of the NSEF, opened in December. Down on 2003, total investment came to CHF 35.4 million.

Evénements 2004



Disparition à l'âge de 97 ans de Charles Bratschi, ancien directeur de l'Aéroport.

Opérations d'accueil 2004

Total opérations d'accueil	3112
Nombre de chefs d'Etat arrivées + départs	76
Nombre de premiers ministres arrivées + départs	35
Nombre de convois sur tarmac	509
Journée la plus chargée	le 16 mai avec 52 accueils
Mois le plus chargé	juin avec 429 accueils

Janvier / Février

- Record de trafic en une journée (54'404 passagers le 3 janvier)
- Conférence de l'Union Interparlementaire (99 accueils diplomatiques)

Mars

- Lancement des vols vers Bordeaux, Toulouse et Nantes par Air France
- Inauguration d'un guichet TPG au niveau Arrivée de l'AIG
- 7^e marché aux voyages «Envol'04»

Avril

- Conférence sur les Droits de l'Homme (142 accueils)
- Marché de Pâques et première «Airport BMX Jam» dans les Galeries

Mai

- 4^e édition de la conférence et exposition d'aviation d'affaire (EBACE)
- Visite du Super Constellation «Star of Switzerland»
- Conférence à l'OMS (227 accueils)

Juin

- Ouverture de la ligne d'Etihad Airways sur Abu Dhabi
- Arrivée du Sheik AL NAHYAN, Président des Emirats Arabes Unis (5 avions)
- Visite du Super Constellation «STAR OF SWITZERLAND»
- Conférence au BIT (234 accueils)
- Forum de Crans (19 accueils)

Juillet

- Lancement de Genève - Florence par Flybaboo
- Conférence à l'OMC (94 accueils)
- Projet «Welcome Switzerland» entre Suisse Tourisme et l'AIG

Août

- Parade aérienne durant les Fêtes de Genève



Septembre

- Ouverture de la ligne Genève - Madrid par easyJet
- Affrètement d'un Antonov 124 par le CICR pour un vol humanitaire vers Khartoum
- Journées du patrimoine (animation dans l'ancienne aérogare)
- Conférence sur l'éducation (91 accueils)
- Conférence de l'Union Interparlementaire (77 accueils)

Octobre

- Ouverture de la ligne Genève - Prague par Flybaboo
- 50ème anniversaire du CERN (55 accueils)
- Congrès annuel de l'ALFA-ACI à Genève
- Ouverture des lignes Genève - Alicante, Genève - Rome, Genève - Budapest par easyJet

Novembre

- Manifestation annuelle du modèle réduit Trans-Expo à l'AIG
- Arrivée de Maersk Air avec un vol quotidien Genève - Copenhague
- Ouverture de la ligne Genève - Berlin par easyJet

Décembre

- Inauguration des nouvelles salles d'embarquement frontales (NSEF)
- Ouverture des lignes Genève - Bristol, Genève - Newcastle, par easyJet



Highlights of 2004

January/February

- Record traffic in one day (54,404 passengers on 3 January)
- Inter-Parliamentary Union conference (99 diplomatic receptions)

March

- Launch of Air France flights to Bordeaux, Toulouse and Nantes
- Opening of the Geneva Public Transport ticket desk in AIG Arrivals
- 7th travel fair, 'Envol'04'

April

- Human rights conference (142 receptions)
- Easter Market and first 'Airport BMX Jam' in the airport shopping arcade

May

- 4th business aviation convention and exhibition (EBACE)
- World Health Organization conference (227 receptions)

June

- Etihad Airways launches Geneva-Abu Dhabi
- Arrival of Sheik Al Nahyan, President of the UAE, (five aircraft)
- Super Constellation aircraft 'Star of Switzerland' visits AIG
- International Labor Organization conference (234 receptions)

July

- Flybaboo launches Geneva-Florence
- World Trade Organization conference (94 receptions)
- Swiss Tourism-AIG 'Welcome Switzerland' project

August

- Air parade at the Geneva Festival

September

- easyJet launches Geneva-Madrid
- International Committee of the Red Cross Antonov 124 charter flies Geneva-Khartoum
- Education conference (91 receptions)
- Inter-Parliamentary Union (77 receptions)

October

- Flybaboo launches Geneva-Prague
- 50th anniversary of CERN (55 receptions)
- ALFA-ACI conference in Geneva
- easyJet launches Geneva-Alicante, Geneva-Roma, Geneva-Budapest

November

- Annual Trans-Expo scale-model show at AIG
- Maersk Air launches daily Geneva-Copenhagen
- easyJet launches Geneva-Berlin

December

- Opening of the new frontal departure lounges (NSEF)
- easyJet launches Geneva-Bristol, Geneva Newcastle

Dernière phase du plan directeur



Le 14 décembre 2004, l'Aéroport International de Genève (AIG) a inauguré, en présence du Conseiller fédéral Moritz Leuenberger et du Conseiller d'État et président du conseil d'administration de l'AIG Carlo Lamprecht, ses nouvelles salles d'embarquement frontales (NSEF). Il s'agissait de la dernière phase du plan directeur prévu dans le cadre du programme d'investissements 1996-2005.

Rappel historique

La première phase des travaux découlant de ce plan directeur décennal avait commencé en 1998, avec la réalisation de l'Aile Ouest, mise en service en 2000 et dotée de cinq positions d'avions au contact.

La deuxième phase se décomposait, elle, en trois étapes. La première s'est traduite par la mise en service en 2000 du bâtiment de liaison entre l'Aile Ouest et les futures NSEF. Parallèlement, un bâtiment des opérations réunissant la plupart des services opérationnels ouvrait également ses portes. La deuxième étape a été la réalisation des deux premières salles d'embarquement frontales avec leurs positions d'avion respectives, affectées aux vols nationaux et internationaux et mises en service en 2003.

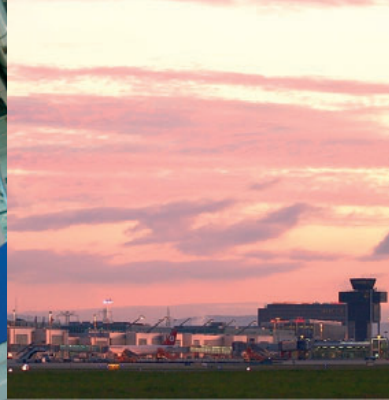
NSEF opérationnelles dans leur totalité

Enfin, la troisième étape a été achevée avec la mise en service, en décembre 2004, des deux dernières salles d'embarquement frontales, affectées aux vols de et vers la France, en application de la convention de 1956. Dans le même temps, le niveau tarmac du secteur affecté aux services avec la France a été réaménagé, offrant quatre portes d'embarquement par bus pour les avions stationnés au large.

Au total, le nouveau front d'aérogare offre désormais dix positions d'avions, contre sept précédemment. Les investissements nécessaires pour l'ensemble de ces travaux, ainsi que pour les compléments (tunnel depuis le satellite 20, énergie aux avions, contrôle de sûreté, etc.) ont représenté plus de 400 millions de francs, entièrement autofinancés par l'AIG. Il convient de relever également que les travaux ont été achevés dans les délais et ont strictement respecté les budgets impartis.

Caractéristiques des NSEF

Surface brute de planchers	29076 m ²
Emprise au rez	13545 m ²
Volume SIA	105'180 m ³ (neuf)
Volume SIA	15'285 m ³ (transformé)
Volume SIA	11'744 m ³ (démoli)
Coût total	116'000'000.-
Coût au m ³ SIA (CFC 2)	657.-



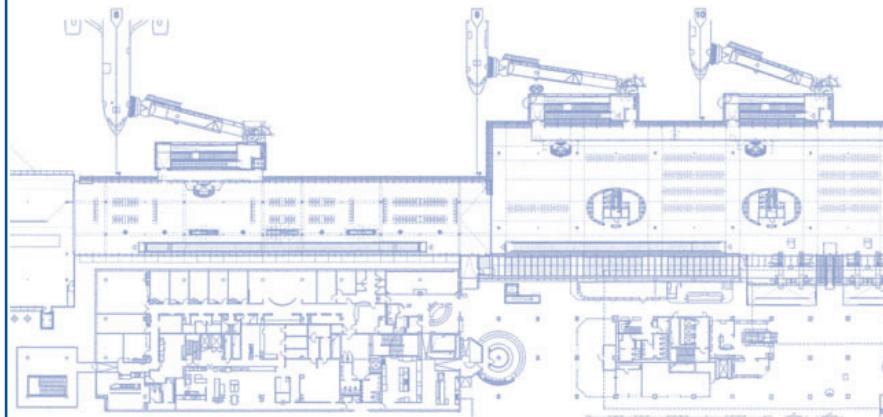
Confort et dimension artistique

Avec ces nouvelles réalisations, l'AIG a ainsi pu mettre à disposition des compagnies aériennes, des partenaires opérationnels et bien sûr des passagers, des installations modernes, fonctionnelles et confortables. Mais l'accueil des passagers n'a pas seulement répondu à une approche technique, puisqu'une démarche artistique a accompagné le projet. Dans les NSEF en particulier, c'est à l'issue d'un concours d'intervention artistique, qui a connu un important succès, qu'un jury a retenu l'oeuvre de Brigitte Santschi «Holà la». Un magnifique ouvrage a été publié pour retracer les étapes de ce concours et distribué aux invités lors de l'inauguration.

Résolument tourné vers le futur, l'AIG a mis à profit 2004 pour préparer le plan directeur des dix prochaines années. Ces réflexions internes, accompagnées par un cabinet de consultance renommé, seront achevées courant 2005. Le nouveau plan prendra notamment en compte les décisions stratégiques prises par le Conseil d'administration relatives à la segmentation des services aéroportuaires et permettra de confirmer les efforts faits par l'AIG pour encore réduire à l'avenir les coûts opérationnels des compagnies aériennes.

Autres réalisations:

- Étude et dossier de demande d'approbation des plans pour le projet de terminal T2/T3
- Réfection de la toiture des satellites et de la toiture de la halle de fret
- Choix du projet pour la réfection du dernier tronçon de la piste (tunnel menant à Ferney-Voltaire)
- Réalisation d'un séparateur à hydrocarbures pour les places de stationnement hélicoptères
- Adaptation de la plate-forme «Romeo»
- Poursuite du renforcement et de l'élargissement du chemin périphérique
- Équipement de deux positions supplémentaires en énergie pour les avions (21 au total)
- Projet détaillé et mise en soumission pour le renouvellement du contrôle d'accès
- Mise en service au CAG d'une centrale chaleur-force (production combinée de chaleur et de courant électrique) et d'un chauffage rayonnant dans le hangar alimentés au gaz naturel
- Achat de nombreux véhicules (un véhicule électrique, deux véhicules hybrides, une balayeuse et trois engins de déneigement)



Final phase of the masterplan

In December 2004 AIG officially opened the last two of its frontal departure lounges (NSEF), representing the final phase of masterplan investments for 1996-2005.

Other investments during this period included the link building (opened in 2000) between the West Wing (2000) and the future NSEF, an operations building and the first two frontal departure lounges (2003).

December also saw the redevelopment of ground-level facilities for flights to France. These have four departure gates for buses to remotely-parked aircraft.

The air terminal now has 10 aircraft parking positions, compared with seven before. These and associated works (such as the tunnel for satellite 20, aircraft power supplies and security controls) have cost CHF400 million, which AIG has funded entirely itself, and have been completed on time and within budget.

In 2004 AIG also started to prepare its masterplan for the next 10 years. This will take into account the Board's strategic decisions on the segmentation of airport services and will enable AIG to further reduce airline operational costs.

Other achievements included: applying for approval of plans for terminal T2/T3; roof resurfacing on the satellites and freight hall; project selection for the resurfacing of the final section of runway; installing a hydrocarbon separator for the helicopter parking area; altering airfield area 'Romeo'; continued strengthening and widening of the perimeter road; adding two aircraft power points (which now total 21); installing a new natural gas-powered combined heating and electricity generator; and purchasing one electric and two hybrid vehicles, a sweeper and three snow-clearance machines.



Des activités commerciales renforcées



Avec la volonté de renforcer - en parallèle à ses activités aéronautiques - le développement et la notoriété de l'offre des boutiques, restaurants et services à disposition de la clientèle, l'Aéroport International de Genève (AIG) a poursuivi en 2004 sa collaboration étroite avec ses partenaires de l'association des commerçants du site aéroportuaire (AULCA).

Nouveautés de l'année

Si l'année écoulée a vu peu de changements majeurs dans la palette de prestations offertes à la clientèle, elle a été l'occasion pour plusieurs concessionnaires de procéder à un réaménagement de leur point de vente. La boutique Interdiscount a notamment été entièrement remodelée, tandis que la société American Express remplaçait l'UBS aux guichets du niveau Arrivée et que cette dernière réaménageait entièrement son espace dédié à la clientèle. En zone transit, Leaders electronics a également réorganisé sa surface nouvellement agrandie. Pour répondre à une demande du grand public, le magasin Manor situé dans la gare a ajouté à son assortiment les objets promotionnels et souvenirs produits par l'AIG.

Durant toute l'année, la stratégie de promotion conjointe entre l'AULCA et l'AIG s'est poursuivie et plusieurs campagnes de communication ont été déclinées au travers de media locaux à fort impact (radio et affichage notamment). Des nouveaux «totem» d'information, comprenant plan de situation, liste des commerces et surface d'affichage pour des nouveautés, ont été implantés à tous les endroits stratégiques de l'aéroport et de la gare CFF attenante.

Enfin, le calendrier d'animations spéciales s'est poursuivi en 2004, avec des temps forts comme la première «Airport BMX Jam» lors du Marché de Pâques, la nouvelle manifestation «Portugal Expo» ou encore la 7e édition du marché aux voyages «Envol». Au mois de septembre, l'AIG s'est associé aux Journées du Patrimoine en mettant sur pied une exposition historique en collaboration avec les communes de Meyrin et du Grand-Saconnex (qui a fait également l'objet d'une publication souvenir).

Animations commerciales en 2004

Saint-Valentin (1-14 février)

Envol' 04 (27-28 mars)

Marché de Pâques et «Airport BMX Jam» (3-4 avril)

Fête de la Musique (19-20 juin)

Portugal Expo (18-19 septembre)

Opération 10% (29 septembre)

Transexpo 2004 (27-28 novembre)

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



«Enjoy Switzerland»

A partir de l'été 2004 et pour une durée de trois ans, l'AIG s'est associé à la campagne lancée par Suisse Tourisme, visant à renforcer l'image de la Suisse auprès des voyageurs, en améliorant l'accueil au niveau national, régional et local. Quatre destinations pilotes, ainsi qu'une dizaine de partenaires nationaux, dont l'AIG, ont collaboré à ce projet d'envergure nationale, notamment par la communication visuelle de messages de bienvenue placés aux principaux points d'entrée du pays. A l'AIG, un habillage spécifique a été réalisé autour de la zone de réception des bagages au niveau Arrivée, ainsi que dans la zone de transit après le contrôle des passeports au niveau Départ.

Visibilité pour les transports publics

Dans un souci de renforcer l'utilisation des transports publics, un guichet Unireso (communauté tarifaire qui regroupe les principales entreprises de transport de la région, dont les CFF et les TPG) a été inauguré le 8 mars 2004 dans le hall Arrivée de l'AIG. Ouvert tous les jours de l'année, il offre aux voyageurs toutes les informations pratiques et permet d'acquérir tout type de titre de transport (pass, cartes pré-payées, billets normaux).

Strengthened commercial activities

To support and strengthen the development and reputation of the airport's shops, restaurants and services, AIG continued its close collaboration with AULCA, the Association of Users of Airport Commercial Premises.

Several concessionaires redeveloped their sales space in 2004. Interdiscount was totally remodelled, while American Express replaced UBS in Arrivals. In response to public demand, Manor in the nearby CFF station started to sell airport-related promotional products and souvenirs.

Working together, AIG and AULCA continued their high-impact local promotions, particularly using radio and posters. In addition, new information 'totem' signs, each featuring a site plan, list of retailers and display, were installed at strategic locations in the airport and station.

AIG's calendar of special events continued in 2004. Highlights included the first Airport BMX Jam, the new Portugal Expo show, the Music Festival, Transexpo and Envol.

AIG joined Swiss Tourism's campaign to strengthen Switzerland's image among travellers by improving the welcome they receive. As part of this, AIG installed special welcome signs around baggage claim in Arrivals and in the transit area on the Departures level. AIG will be in this scheme for three years.

With the aim of increasing the use of public transport, a new Unireso ticket desk was opened in Arrivals. Unireso is joint ticketing that brings together the region's main transport organisations, including rail operator, CFF, and Geneva Public Transport, TPG. Open every day of the year, the ticket desk offers travellers practical information and enables them to buy transport passes, pre-paid cards and standard tickets.



Confort et sûreté pour les passagers

L'année 2004 a encore été fortement marquée par le domaine de la sûreté, pour lequel des moyens supplémentaires ont été engagés et de nouvelles procédures élaborées, dans le respect des nouvelles normes en vigueur au niveau national et international.

Nouvelle normes de sûreté

Suite à l'entrée en vigueur le 1er juin 2002 du volet aérien des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne, un comité mixte entre les deux parties a fixé à octobre 2004 la date d'application du règlement européen en matière de sûreté aérienne. Le suivi de la mise en œuvre de ces normes au niveau suisse a été le fait de l'autorité de tutelle responsable en la matière, à savoir l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Pour l'essentiel, l'objectif consistait à augmenter le niveau de sûreté sur les aéroports afin de minimiser les risques de perturbation dans le domaine du transport aérien. Dans ce contexte, selon les normes en question, tout passager ayant été contrôlé ne doit plus être en contact, à aucun moment, avec une personne non contrôlée (personnel des compagnies aériennes, des compagnies d'assistance ou des aéroports inclus), la même approche s'appliquant aux bagages de soute.



Pour répondre à ces exigences, l'AIG a défini des zones de sûreté, réservées aux personnes dûment autorisées et contrôlées. Durant l'année 2004, un plan d'entrée en vigueur de ces mesures a été mis sur pied. Les contrôles d'accès au tarmac (C1 et C4) ont été repris en charge par l'AIG et attribués au personnel de la division Passagers, en collaboration avec la division Sécurité. Les contrôles d'accès aux zones d'embarquement - notamment au satellite 30, au satellite 40 et au pavillon gros porteur - ont également été renforcés. Pour répondre à ces nouvelles exigences, l'effectif des services de sûreté a été augmenté de 16 personnes en fin d'année.

Dans le domaine de la sûreté toujours, des spécialistes de l'AIG, formés aux machines X-Ray et aux portiques de contrôle, ont pu prêter main forte à la police lors de l'Assemblée Générale de l'OMC, et du 50e anniversaire du CERN, collaboration prouvant le degré de compétence des collaborateurs de l'AIG dans ce domaine.



Finalement, toujours dans le domaine des contrôles d'accès, l'AIG a lancé fin 2004 le chantier d'un très gros projet de renouvellement complet du système de badges utilisés par tout le personnel des différentes instances et sociétés présentes sur l'aéroport, et dont la réalisation devra intervenir dans le courant 2005.

Nouvelle signalétique

La signalétique à l'intérieur de l'aérogare a entièrement été remplacée durant l'année écoulée, conformément au concept créé pour l'Aile Ouest. Les anciens caissons lumineux de signalisation ont été remplacés par des nouveaux panneaux plus légers, plus lumineux et de conception très sobre, permettant une meilleure lisibilité par les passagers. Lors des différentes étapes de ce renouvellement, plus de 400 panneaux ont été changés au total. A l'extérieur de l'aéroport, la signalétique routière et piétonne indiquant le parking P51 et le P2 a également été renforcée.

En cours d'année, plusieurs modifications ont été effectuées et de nouvelles installations mises en place pour rendre l'infrastructure de l'AIG plus accessible aux personnes à mobilité réduite (création de rampe d'accès, sanitaires dédiés).

Comfort and security for passengers

AIG implemented additional security measures and developed new procedures in line with newly introduced national and international standards.

Following bilateral agreements between Switzerland and the EU, a joint committee chose October 2004 for the implementation of European aviation security regulations. Nationally, this has been overseen by the Federal Office for Civil Aviation.

These regulations focus on increasing airport security to minimise the risk of disruption to aviation. They stipulate that all controlled passengers must never be in contact with non-controlled personnel, including baggage handlers and airline staff, an approach that also applies to hold baggage.

In response, AIG set out security areas for controlled and authorised people. Access controls in apron and boarding areas (such as C1, C4 and satellites 30 and 40) were changed and strengthened. In addition, the number of security staff was increased to 16.

AIG security staff and equipment were used to support the police during the World Trade Organization General Assembly and the 50th anniversary of CERN.

AIG also started a major project to renew the system of staff badges used by airport-based organisations and companies. This will be completed in 2005.

In another large project, signage in the terminal was replaced to complement signage in the West Wing and increase readability for passengers. Outside, road and pedestrian signs to the P51 and P2 car parks were also improved.

To increase accessibility for people with reduced mobility, AIG carried out several modifications and installed new features and facilities such as access ramps and dedicated toilets.



Nouvelles normes pour les opérations

L'exploitation au niveau aéronautique de l'Aéroport International de Genève (AIG) a également été soumise à un cadre réglementaire en pleine évolution, rendant nécessaire la mise en place de nouvelles normes, de nouveaux processus et de nouvelles structures internes.

Préparation de la certification COFA

Depuis 2003, l'AIG a mis progressivement en place un Système de management intégré (SMI), destiné à regrouper les démarches effectuées en son sein en matière de certification et de normes de qualité, telles qu'ISO 9001, ISO 14001 et la Directive sur la Sécurité au travail. Le travail lié au projet COFA (Certification of Aerodrome) s'est naturellement inscrit dans cet ensemble.

La procédure pour la certification de l'AIG, selon la recommandation de l'OACI, a démarré durant l'année 2003. En 2004, le groupe de travail interne (formé de plusieurs divisions concernées) a élaboré en détail le Manuel d'aérodrome, composé de plus de 60 processus et procédures relatifs à la sécurité d'exploitation sur les aires de mouvement et comportant également un Système de management de la sécurité. Au niveau suisse, le groupe COFA, composés des sept aéroports ayant l'obligation légale d'être certifiés, a préparé activement les audits qui auront lieu en 2005 et 2006.



Afin de faire face à de nouvelles tâches et de nouvelles contraintes dans le domaine du suivi des opérations aéronautiques et de la gestion du tarmac, la division Opérations a entrepris en 2004 un importante restructuration interne, devant déboucher en 2005 sur une nouvelle organisation des responsabilités.



Mise en service du système SAMAX

Grâce à de nouvelles technologies, le système SAMAX (Swiss Airport Movement Area Control System), un nouveau radar permettant de visualiser les avions au sol avec leurs identifications (ce qui n'était possible jusqu'à présent que pour les avions en l'air), a été mis en service en octobre 2004 à Genève. Ce nouvel outil a été développé en partenariat étroit avec la société Skyguide et avec Unique Airport Zurich, pour assister les services en charge du guidage des avions au sol.

Application BACS

Sous l'acronyme de BACS (Bagage Arrival Control System), une nouvelle application informatique a été inaugurée fin 2004, pour permettre aux agents d'assistance de mettre à jour les moniteurs d'information se trouvant notamment au dessus des carrousels à bagages. Le statut de la livraison des bagages ainsi que le nom de l'agent d'assistance s'occupant du litige bagage pour le vol s'affichent sur les écrans à disposition des passagers.

New operational standards

AIG's aeronautical operations have been subject to a rapidly changing regulatory framework, making it necessary to implement new standards, processes and internal structures.

Since 2003, AIG has progressively implemented an integrated management system to help prepare for certification and quality standards such as ISO 9001, ISO 14001 and the Directive on Safety at Work.

This is also in line with work on the Certification of Aerodrome (COFA) project. In accordance with International Civil Aviation Organization recommendation, procedures for AIG's certification began in 2003. In 2004, the internal working group (made up of several airport divisions) developed a detailed aerodrome manual, consisting of over 60 airfield safety-related processes and procedures, and a safety management system. Across Switzerland, the COFA group, comprising seven airports with a legal obligation to be certified, prepared for audits due in 2005 and 2006.

To address changing requirements in apron management and other operations, AIG's Operations division undertook an internal restructuring in preparation for a new organisation of responsibilities in 2005.

The new ground radar-based Swiss Airport Movement Area Control System (SAMAX) entered service in 2004. This system was developed in close partnership with Skyguide and Unique Airport Zurich. It shows the location of aircraft on the ground and their identities, which had previously only been possible when they were airborne.

AIG's new Baggage Arrival Control System (BACS) also entered service. This enables baggage handlers to update information monitors, particularly those above baggage carousels. Screens display baggage delivery status and the name of the handling agent.

Une prospection ciblée



Présence AIG à des salons régionaux en 2004

[Ferien Messe \(Berne, 15-18 janvier\)](#)

[Forum Protravel \(Grenoble, 12-14 mars\)](#)

[Mahana \(Lyon, 5-7 mars\)](#)

[Envol' 04 \(Genève, 27-28 mars\)](#)

[Journée du Tourisme Genève \(4-5 juin\)](#)

[Top Résa \(Deauville, 30 septembre - 1^{er} octobre\)](#)

[Envol Asie \(Martigny, Neuchâtel, Lausanne, Genève, 13-16 septembre\)](#)

[TTW \(Montreux, 27-28 octobre\)](#)



Bien que marquée par une progression du trafic low cost, l'année 2004 a également été l'occasion pour l'Aéroport International de Genève (AIG) d'accroître ses efforts pour diversifier son réseau aérien, notamment vers des marchés régionaux et long-courriers. En termes de marketing local, l'accent a été mis sur la fidélisation des voyageurs provenant des régions plus éloignées de l'AIG, tant du côté suisse que français.

Poursuite de la prospection

Tout au long de l'année écoulée, l'AIG a mis à profit les principales manifestations spécialisées (conférences IATA à Toronto et Boston, Routes à Madrid, ATM à Dubaï) pour poursuivre et développer son réseau de contacts auprès des décideurs dans le domaine du transport aérien. La création de lignes directes vers des marchés «niches» non desservis a été une des priorités. Les discussions menées ont abouti au lancement de vols vers Prague, Florence et Valence (Flybaboo) et à la reprise des lignes de Bordeaux, Toulouse, Nantes (Air France) et Marseille (Twin Jet).

Les discussions avec les compagnies aériennes du Golfe persique ayant été intensifiées depuis quelques temps, l'année 2004 a permis de concrétiser un dossier. La nouvelle compagnie des Emirats Arabes Unis, Etihad Airways, a été rapidement convaincue d'ouvrir, parmi ses toutes premières liaisons, un vol direct vers Genève. Exploitée depuis juin 2004 trois fois par semaine en Airbus 330, cette «route» s'est révélée rapidement un succès, notamment grâce à un ambitieux programme de promotion conjointe entre le transporteur et l'AIG.

Extension de la zone de chalandise

Un des objectifs prioritaires du plan marketing 2004 a été le renforcement de la présence de l'AIG auprès des régions où se joue clairement la concurrence entre aéroports: l'espace Mittelland du côté suisse (Fribourg, Neuchâtel, Berne) et les départements voisins du côté français (01, 74, 73, 38). Parmi les actions menées, à côté de la diffusion du produit «Avantages», il convient de citer la participation à des manifestations touristiques locales (Berne, Grenoble, Lyon), des visites d'agences de voyage et la mise à disposition de matériel de PLV, la traduction de supports de communication, etc.



Au chapitre de la communication justement, une refonte visuelle complète des dépliants d'information a été entreprise en fin d'année, les premières publications «relookées» ayant été la brochure sur les parkings et le carnet de chèques «Avantages» version 2005, pour la première fois en français et en allemand.

Cargo et nouvelles enquêtes

Afin de compléter les études de marchés effectuées régulièrement, une grande enquête portant sur les habitudes et les besoins en matière de voyage des organisations internationales et multinationales de la région a été menée durant l'année 2004. Les résultats qualitatifs et quantitatifs ont permis notamment d'étayer certaines analyses de faisabilité pour des nouvelles liaisons aériennes. Tandis que l'enquête annuelle sur la satisfaction des passagers était reconduite en fin d'année, une enquête parallèle a été lancée auprès des skieurs utilisant les services de l'AIG.

Dans le domaine du fret aérien, les efforts se sont poursuivis pour renforcer l'image de Genève. A cet effet, la campagne de communication lancée précédemment s'est poursuivie avec un nouveau partenaire et un nouveau logo «CarGo» a été adopté. Les nombreuses visites auprès de partenaires professionnels tant sur un plan local qu'à l'échelle mondiale ont été complétées par une participation à plusieurs foires et expositions internationales. La tenue à l'AIG en juin 2004 d'un premier événement cargo, à la fois instructif et récréatif, a recueilli les compliments des invités.



Targeted marketing

AIG increased efforts to broaden its air services, particularly to regional and long-haul markets. It also focused on increasing loyalty among travellers from more distant French and Swiss regions.

Throughout 2004 AIG made the most of specialist events, such as IATA conferences, Routes and ATM, to develop its contacts. A priority was the establishment of direct services to new 'niche' markets. Discussions with airlines led to the launch of flights to Prague, Florence and Valence and the resumption of flights to Bordeaux, Toulouse, Nantes and Marseille.

Following discussions with the new UAE-based airline, Etihad Airways launched Geneva-Abu Dhabi as one of its first routes. This service quickly proved a success, due in particular to a joint promotional campaign.

Another priority was the strengthening of AIG's presence in regions where it competes with other airports: Mittelland in Switzerland and neighbouring French departments. Initiatives included the distribution of 'Avantages' vouchers, attendance at tourism events, visits to travel agents, provision of point-of-sale material and translation of marketing materials.

AIG completely redesigned some of its publications and, for the first time, produced 'Avantages' in both French and German.

AIG also conducted market research on the travel habits and needs of the region's international organisations and multinationals plus its usual passenger satisfaction survey and a survey of skiers.

In 2004 AIG continued its cargo communication campaign, this time with a new partner and new logo, 'CarGo'. It also visited many organisations and participated in several international exhibitions.



Un entraînement constant à la sécurité

Les multiples interventions, en progression notable, et l'assistance aux passagers, aux avions ou à des tiers ont bien rempli encore une fois en 2004 le quotidien des équipes de sécurité de l'Aéroport Internationale de Genève (AIG). Parmi les tâches récurrentes, ont figuré en bonne place les opérations hivernales (déblaiement de la neige, déglacage de piste), l'assistance lors de ravitaillement d'avion avec passagers à bord, les alarmes en cas de bagage ou colis suspect et les interventions de tout type (fuites d'hydrocarbures, inondations, débuts d'incendie, déclenchements d'alarmes automatiques, etc.).

Exercice Typhoon 2004

L'exercice Typhoon de juin 2004, a constitué un test d'intervention en cas de catastrophe grandeur nature impliquant plus 400 participants et réalisé sans perturbation de l'exploitation normale de l'AIG. Cette simulation s'est bien entendu déroulée en collaboration étroite avec les autres corps constitués concernés, à savoir la Police genevoise, le SIS de la ville de Genève, la centrale 144 et la brigade sanitaire cantonale, le groupe des samaritains PICA et la cellule écuménique de l'AIG.

Dans le scénario prévu par les organisateurs, il s'agissait de simuler une explosion technique dans un satellite causant une trentaine de blessés. Les différentes étapes d'intervention ont été les suivantes: maîtrise du feu et prise en charge des blessés par les pompiers du service de sécurité de l'Aéroport (SSA); bouclage de la zone par la Police et montage des trois tentes du poste médical avancé, destinées à l'accueil des victimes.

Le test des processus d'alarme et la mise en oeuvre des mesures sanitaires ont été jugés réussis par les arbitres de l'exercice. Cependant, dans le souci d'augmenter encore l'efficacité de ces alertes, un tout nouveau système de gestion des alarmes de la vigie du SSA, permettant par exemple de prévenir un incendie ou de donner une alarme pour une ambulance, est en cours de développement et sera mise en place en 2005.

Toutes les informations ont bien été centralisées au PCI (poste de commandement d'intervention), monté sur le lieu de l'accident, et le centre de coordination

Faits et chiffres 2004

110 interventions avions

2791 conduites sanitaires

117 alarmes SCA

46 alarmes pollution hydrocarbures

4541 rapports infirmiers

9946 enfants accueillis à la nurserie

28'000 convoys effectués

310'000 km parcourus

6'300 sorties de véhicules



et de commandement (CCC) et le centre de recherche et d'information des compagnies (CRIC) ont été constitués correctement, notamment pour établir les listes nominatives, prévenir les proches des familles et la presse.

Première année pour la section sanitaire

Directement rattachée à la Brigade Sanitaire Cantonale (BSC), la section sanitaire du SSA, composée de 18 ambulanciers, a comptabilisé, durant sa première année d'activité, 2791 interventions au total (1928 pour causes médicales, 704 pour causes chirurgicales et 159 pour causes pédiatriques), réalisées pour la plupart en partenariat avec le cardiomobile et l'hélicoptère des HUG.

La section de surveillance

La section de surveillance de la division sécurité s'est vu remettre la responsabilité des contrôles d'accès des passages C1 et C4 en octobre (les premiers quinze jours, plus de 10'000 personnes ont utilisé ces points de passages), ceci en collaboration avec la division sûreté passagers. La mise en place progressive des nouvelles mesures de sûreté a permis de développer des synergies efficaces des personnels engagés sur les points de contrôle.

Constant safety training

In 2004 AIG's safety teams were busy once again, assisting passengers, aircraft and third parties in numerous incidents, which were significantly up on 2003. Recurrent tasks included winter operations (snow clearance and runway de-icing), assistance during aircraft refuelling while passengers are on board, and dealing with suspect baggage or parcels, hydrocarbon leaks, floods, fires and automatic alarms.

Involving over 400 participants, Exercise Typhoon of June 2004 tested responses to a major incident, and was carried out without disrupting AIG's normal operations. This simulation was undertaken in close collaboration with several organisations, including Geneva Police, the airport safety service (SSA), Cantonal Medical Brigade (BSC) and AIG's ecumenical unit.

Based around a technical explosion in a satellite, causing some 30 injuries, the exercise was judged by arbiters to be a great success. The on-site incident command post brought together information well, while the coordination and command centre and the airline research and information centre were established correctly, mainly to produce lists of names and to inform next of kin and the press.

Attached to the BSC, SSA's medical section comprises 18 ambulance staff and attended a total of 2,791 incidents in its first year (1,928 medical cases, 704 surgical and 159 paediatric). Most of these were carried out in partnership with the cardiomobile and HUG helicopter.

Limitation des impacts environnementaux



Le système de management environnemental (SME), destiné à améliorer l'efficacité des actions et renforcer les mesures prises pour la protection de l'environnement, a été englobé dans le système de management intégré de l'Aéroport International de Genève (AIG) pour mieux respecter les principes du développement durable. La mise en œuvre du SME a été principalement concrétisée en 2004 par quatre actions.

Isolation acoustique des habitations

Le concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit autour de l'Aéroport, élaboré par l'AIG et déclaré conforme par les autorités compétentes en 2003, a été mis en œuvre dans un premier périmètre comportant plus de 200 bâtiments (1'000 logements environ). En 2004, la procédure a été entamée, voire menée à son terme, pour près de 140 bâtiments correspondant à plus de la moitié des logements concernés.

Mesure des particules fines

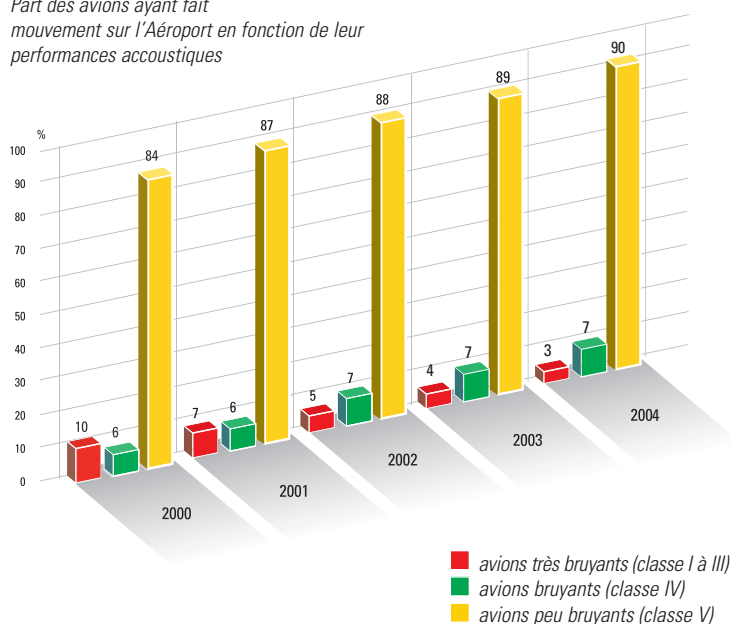
Depuis septembre 2004, l'AIG a renforcé son système de mesure de la pollution de l'air par un appareil de mesure des particules fines en suspension (d'un diamètre inférieur à 10 micromètres, PM10). Comme pour le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (O₂) et l'ozone (O₃), les PM10 sont dorénavant mesurées en continu en bordure de piste. La réduction des émissions de particules fines est l'un des objectifs des politiques européenne, nationale et du canton de Genève en matière de protection de l'air. Les teneurs en polluants mesurées sur le site aéroportuaire sont exploitées par le Service cantonal de protection de l'air dans le cadre du réseau d'observation de la pollution de l'air à Genève (ROPAG).

Engagement en faveur des transports publics

Depuis le 28 mars 2004, le personnel des instances et sociétés établies sur le site aéroportuaire a pu bénéficier d'abonnements annuels de transport public à un tarif préférentiel. L'offre a été complétée par un service gratuit de Navettes Personnel Aéroport (NPA), permettant de se rendre sur son lieu de travail très tôt le matin en dehors des horaires réguliers des transports publics. Ces mesures sont inscrites dans

Surtaxe bruit de 2000 à 2004

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





la stratégie à long terme de l'AIG pour la promotion active des modes de transport collectifs et non polluants ainsi que l'amélioration de la desserte du site aéroportuaire par les transports publics. L'augmentation des tarifs des abonnements de parking a renforcé l'effet incitatif des mesures prises et permis de financer les prestations en faveur de l'utilisation des transports publics.

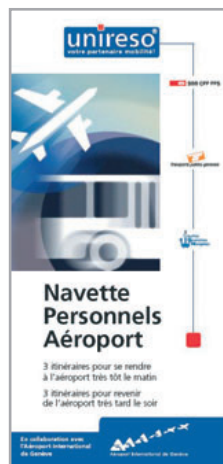
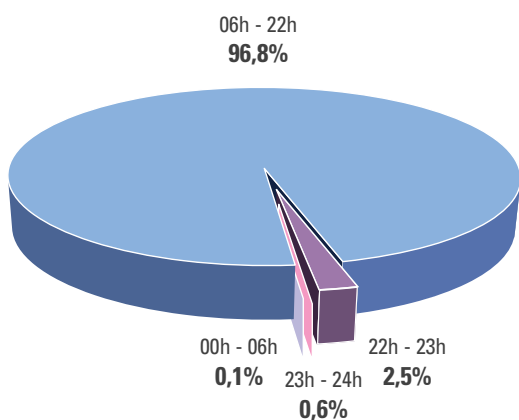
Écologie au bureau

Dans le souci de maîtriser les consommations des ressources non renouvelables, l'AIG a décidé d'introduire l'usage d'un papier 100% recyclé pour tout l'établissement. Cette transition a été préparée au cours de l'année 2004 pour être effective au 1^{er} janvier 2005.

Mouvements nocturnes d'avions

Le suivi permanent des trajectoires des avions a montré que les mouvements nocturnes de l'année 2004 n'ont représenté que 3,2% des mouvements totaux. Cette proportion est restée relativement stable en comparaison avec l'année précédente. Le trafic aérien entre 22 et 6 heures locales a diminué de 11,7 % par rapport à 2003, les vols de lignes représentant 87% des 5'416 mouvements recensés pendant cette période horaire. La grande majorité des mouvements nocturnes (76.8%) ont été opérés entre 22 et 23 heures. Les mouvements effectués pendant le couvre-feu nocturne (entre 0 et 6 heures), au bénéfice d'un régime dérogatoire, sont restés dans une proportion négligeable (175 mouvements).

Répartition vols de nuit / vols de jour



Limiting environmental impact

In 2004 AIG's Environmental Management System (EMS) was included in an integrated management system to respect more closely the principles of sustainable development. Implementation of the EMS centred on four actions.

Firstly, AIG initiated a soundproofing procedure in nearly 140 buildings in a designated noise-sensitive zone around the airport of 200 buildings (containing around 1,000 dwellings).

Secondly, AIG strengthened its air pollution measurement system with a measuring device for airborne fine particulates less than 10 micrometres across (PM10). As with nitrogen dioxide, sulphur dioxide and ozone, PM10s are now measured continuously at the side of the runway. It is European, Swiss and Geneva canton policy to reduce emissions of fine particulates.

Thirdly, since March 2004, staff of airport-based organisations and companies have benefited from reduced-price public transport annual season tickets. They have also been able to travel free on airport personnel shuttle services. These measures are part of AIG's long-term strategy to promote public and non-polluting transport for Airport staff and passengers and to improve public transport services at the airport. Increased car park charges have both reinforced and financed these public transport incentives.

Fourthly, to control the consumption of non-renewable resources, AIG prepared for the use of 100% recycled paper from 1 January 2005.

Continuous monitoring of aircraft flightpaths showed that night-time movements (22:00-06:00) represented 3.2% of total movements. During that period, air traffic fell by 11.7% compared with 2003 and, of this, 76.8% of flights occurred between 22:00 and 23:00. There were only 175 movements during the curfew period of 00:00-06:00.

Formation et implication du personnel



En tant qu'établissement public autonome, l'Aéroport International de Genève (AIG) a mis l'accent en 2004 sur la motivation de son personnel, notamment à travers la formalisation d'une charte, mettant en avant les valeurs communes partagées par tous, et la poursuite des opportunités de formation mises à disposition des collaborateurs.

Nouvelle charte de l'AIG

A la suite d'un séminaire ad hoc des membres de la direction conduit par un spécialiste du domaine, l'AIG a enfin pu finaliser en 2004 sa charte d'entreprise, aboutissement logique de la démarche qualité menée depuis plusieurs années. Ainsi les sept valeurs institutionnelles, définies par consensus après plusieurs débats, ont pu s'ajouter à la vision et aux missions, établies préalablement, pour former ce document de référence. La charte dans sa mise en page finale a fait l'objet d'une large diffusion auprès des collaborateurs de l'AIG, précédée de plusieurs démarches explicatives, destinées à en faire comprendre et partager le contenu.

Poursuite de la formation

D'importants efforts dans le domaine de la formation continue du personnel ont été reconduits en 2004. Les thèmes marquants ont été la formation au management pour les nouveaux cadres, la gestion de l'agressivité pour le personnel du service de sûreté et du service accueil, ainsi que des cours de langue, d'informatique ou des demandes ad hoc en réponse aux besoins identifiés auprès des différentes divisions.

Maintien de la certification ISO

En décembre 2003, l'AIG avait obtenu la certification du système de qualité selon la norme ISO 9001:2000. En initiant cette démarche, l'AIG s'était imposé un certain nombre de contraintes, dont un audit de surveillance effectué chaque année par l'institut de certification, afin de s'assurer du bon fonctionnement et du développement du système qualité de l'entreprise, ainsi que de la correction des éventuels points non conformes relevés précédemment.

Valeurs AIG

• PERENNITE

Assurer l'avenir de l'AIG en s'appuyant sur la rentabilité de ses activités et sur sa compétitivité

• SERVIR

Œuvrer en faveur des collectivités et de la clientèle dans un souci permanent de qualité

• RESPECT

Reconnaître la dignité de toute personne, notamment en favorisant la concertation et la communication

• RESPONSABILITE

Assurer à tous les niveaux ses devoirs et assumer les conséquences de ses actes

• EQUITE

Agir de manière équilibrée et proportionnelle en prenant en compte l'ensemble des intérêts en jeu

• PRO ACTIVITE

Anticiper les évolutions des marchés et des techniques

• IDENTITE

Cultiver la fierté d'appartenance du personnel et l'image publique de l'AIG



Après vérification lors d'une telle démarche en 2004, le Système de management de la qualité de l'AIG a été jugé conforme aux spécifications essentielles de la norme et une volonté de progression de l'ensemble des personnes auditées a été relevée par les spécialistes de la SGS. Les auditeurs ont de ce fait fixé l'échéance du prochain audit pour que l'AIG finalise la nouvelle approche du système et l'implémente avec le nouveau logiciel choisi en y intégrant les actions correctives mineures demandées. De manière formelle, la certificat ISO 9001 de l'AIG a donc été confirmée et prolongée jusqu'au prochain audit de surveillance.

Meilleur contrôle des heures supplémentaires

Conformément à l'objectif annuel fixé pour l'ensemble des collaborateurs de l'établissement, une attention spéciale a été portée durant l'année écoulée au domaine de la gestion des heures supplémentaires. En particulier, de nouveaux outils de suivi ont permis d'optimiser les efforts fournis par tout le personnel pour mieux contrôler et mieux planifier ce phénomène.



Staff training and commitment

As an autonomous public authority, AIG put the emphasis on staff motivation in 2004, notably through the formalisation of a communal values charter and continued training opportunities.

Finalised in 2004, AIG's business charter was the logical culmination of its existing quality initiative. AIG's seven organisational values were agreed after discussion and added to previously established vision and mission statements to form a reference document for staff.

AIG renewed its efforts in staff training, especially management training for new managers, aggression management training for security and reception staff, language and IT courses, and ad hoc training in response to particular needs.

Following its ISO 9001:2000 certification in December 2003, AIG was subject to its first annual quality audit in 2004. Certification body SGS judged AIG's quality management system to meet the standard required and noted a will among audited staff to develop further. SGS also set the date for the next audit, allowing AIG to finalise and implement its new system approach using new software, while integrating minor corrective actions.

In line with the annual objective for its staff, AIG also paid special attention to the management of overtime. In particular its new monitoring tools enabled staff to better control and plan overtime.

Statistiques du trafic

28

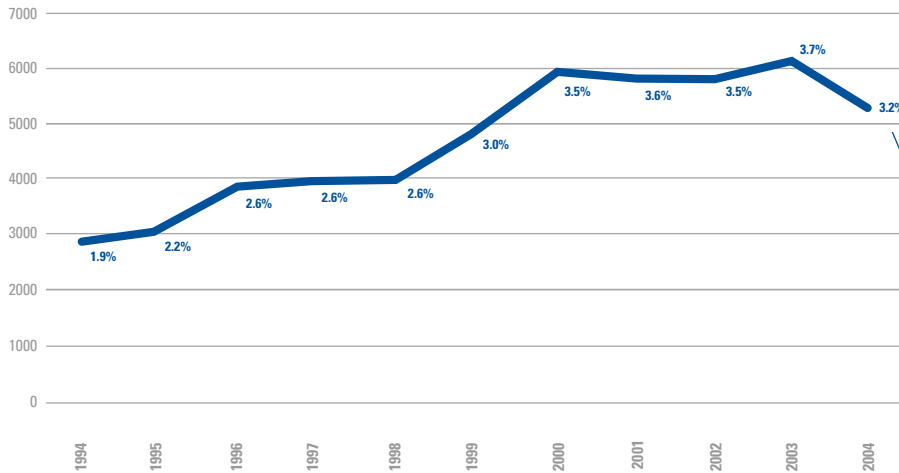
Résultats du trafic global / Global traffic

	2004 %/total	2004	2003	variation %	
Passagers					Passengers
Trafic local:					<i>Local traffic:</i>
Trafic de ligne	90.9	7'812'461	7'340'156	6.4	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic hors des lignes (charter)	7.5	646'226	625'802	3.3	<i>Non scheduled traffic</i>
Total trafic local	98.4	8'458'687	7'965'958	6.2	Total local traffic
Trafic en transit direct	0.7	58'237	38'240	52.3	<i>Direct transfer traffic</i>
Total trafic de ligne et charter	99.1	8'516'924	8'004'198	6.4	Total scheduled and charter traffic
Vols taxi, vols de plaisance et autres	0.5	40'854	44'500	-8.2	<i>Taxi flights, leisure flights and other flights</i>
Total trafic commercial	99.6	8'557'778	8'048'698	6.3	Total commercial traffic
Trafic non commercial	0.4	35'652	39'792	-10.4	<i>Non commercial traffic</i>
Total trafic général	100.0	8'593'430	8'088'490	6.2	Total general traffic
Mouvements					Movements
Trafic de ligne	63.6	105'940	108'394	-2.3	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic hors des lignes (charter)	4.1	6'848	6'890	-0.6	<i>Non scheduled traffic</i>
Total trafic de ligne et charter	67.7	112'788	115'284	-2.2	Total scheduled and charter traffic
Vols taxi, vols de plaisance et autres	13.2	21'983	18'028	21.9	<i>Taxi flights, leisure flights and other flights</i>
Total trafic commercial	80.9	134'771	133'312	1.1	Total commercial traffic
Trafic non commercial	19.1	31'860	30'448	4.6	<i>Non commercial traffic</i>
Total trafic général	100.0	166'631	163'760	1.8	Total general traffic
Marchandises (tonnes)					Goods (tons)
Trafic de ligne	42.8	25'659	26'144	-1.9	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic hors des lignes (charter)	11.8	7'063	6'190	14.1	<i>Non scheduled traffic</i>
Fret aérien avionné	54.6	32'722	32'334	1.2	Crafted air freight
Fret aérien camionné	29	17'368	16'868	3.0	<i>Trucked air freight</i>
Total fret aérien	83.6	50'090	49'202	1.8	Total air freight
Poste locale	16.4	9'796	9'275	5.6	<i>Local mail</i>
Total fret aérien et poste	100.0	59'886	58'477	2.4	Total air freight and mail

Statistiques du trafic

Trafic de nuit 2004 / Night traffic 2004

22h00-6h00



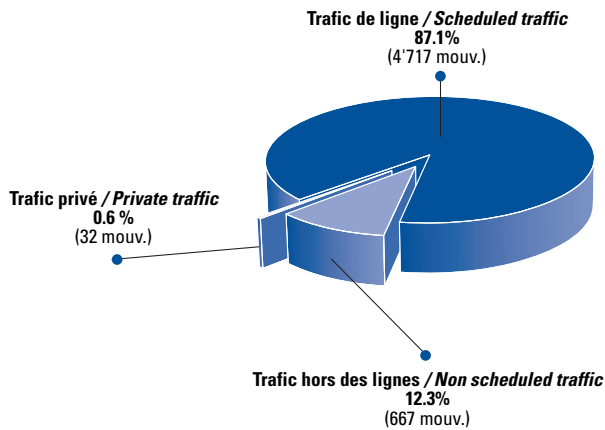
Evolution des mouvements nocturnes

Evolution of night movements

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

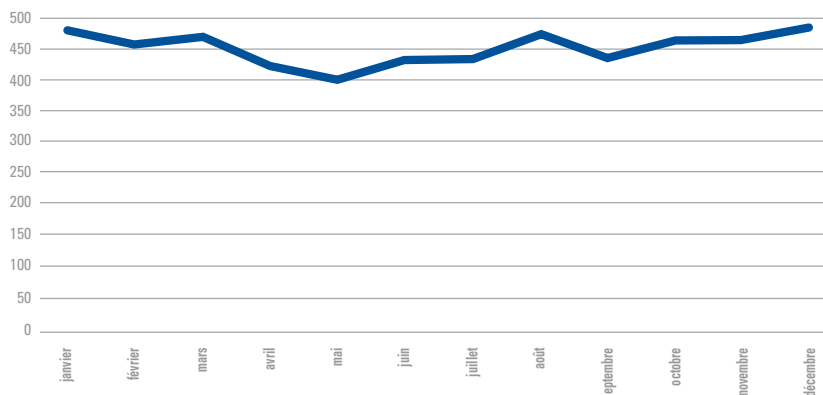
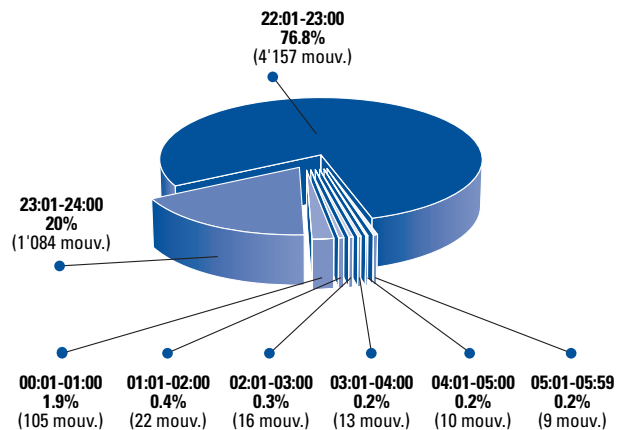
Mouvements de nuit selon le type de trafic

Night movements split by traffic type



Distribution horaire des mouvements nocturnes

Distribution of night movements split by hour



2004 Variation saisonnière des mouvements nocturnes

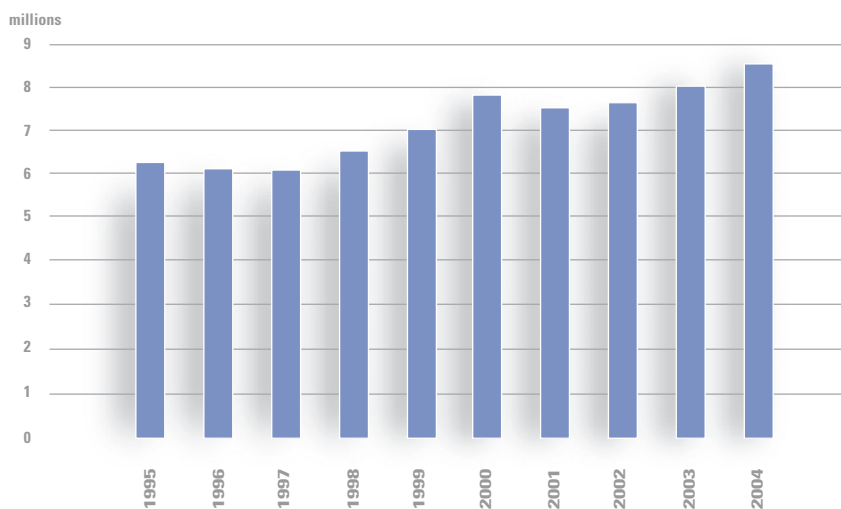
Seasonal variation of night movements

Statistiques du trafic

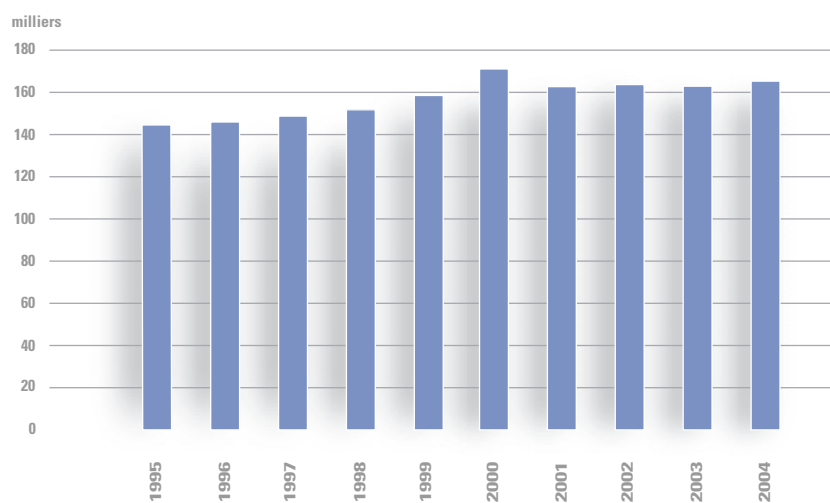
Evolution du trafic (1995-2004) / Traffic evolution (1995-2004)

30

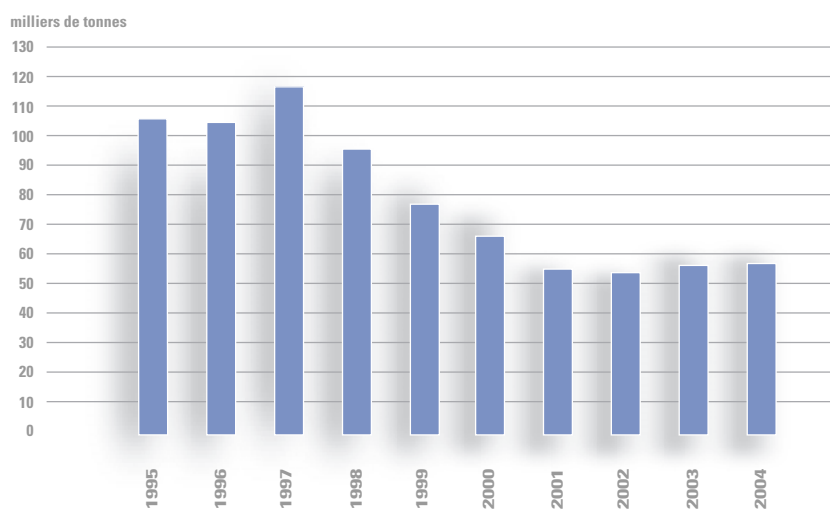
Passagers / Passengers



Mouvements / Movements



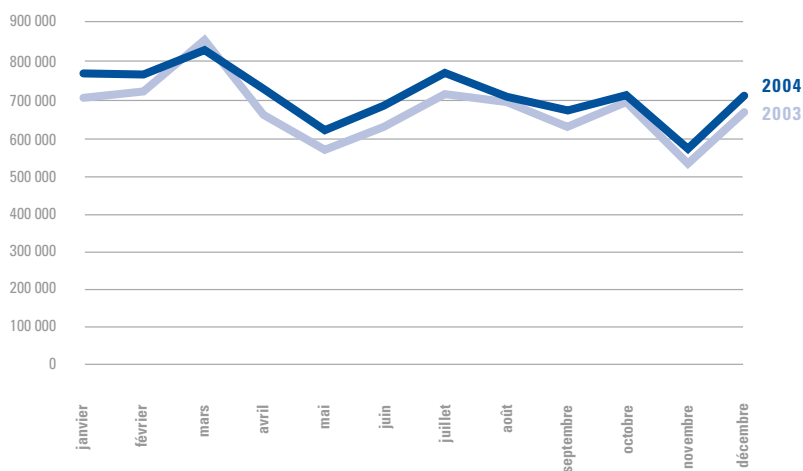
Fret (poste incluse) / Freight (mail included)



Statistiques du trafic

Variation saisonnière du trafic / Seasonal traffic variation

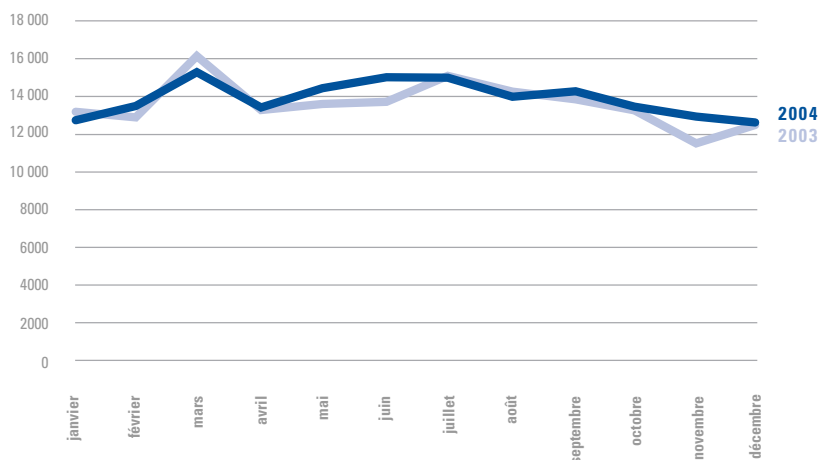
Passagers / Passengers



Pointes de trafic passagers
Passengers traffic peaks

Pointe mensuelle:
Mars / March: 844 862

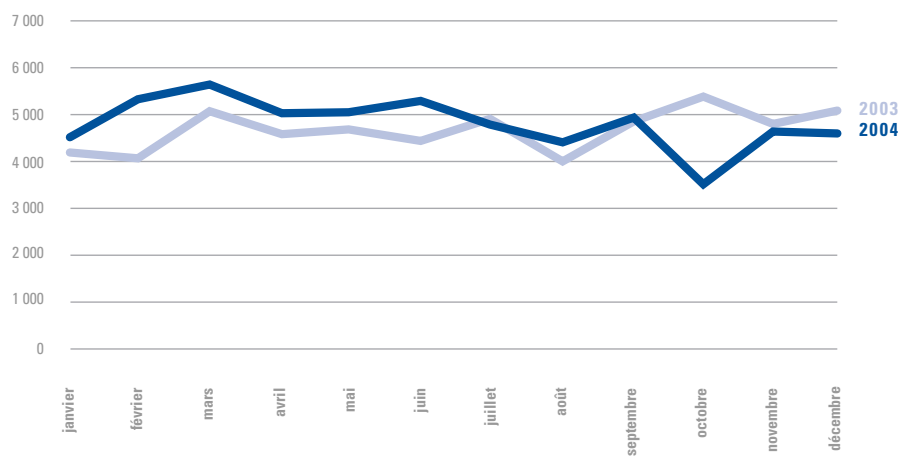
Mouvements / Movements



Pointes de trafic des mouvements
Movements traffic peaks

Pointe mensuelle:
Mars / March : 15 331

Fret (poste incluse) / Freight (mail included)



Statistiques du trafic

32

Trafic de ligne direct (sans escale) par pays et destination 2004

Pays	Villes	PASSAGERS	%/TOTAL	var 04/03
Suisse		623'004	8.0%	-1.1%
	Lugano	41'379		-8.5%
	Zurich	581'625		-0.5%
Reste de l'Europe		6'630'638	84.9%	7.2%
Allemagne		582'339	7.5%	10.0%
	Berlin	8'522		
	Dusseldorf	33'676		34.4%
	Francfort	369'064		5.6%
	Hambourg	723		-94.0%
	Cologne	28'371		42.8%
	Munich	141'576		20.2%
	Stuttgart	407		0.7%
Autriche	Vienne	109'310	1.4%	9.9%
Belgique	Bruxelles	298'603	3.8%	5.0%
Danemark	Copenhague	153'340	2.0%	7.1%
Espagne		642'224	8.2%	11.2%
	Alicante	13'393		202.6%
	Barcelone	363'333		11.7%
	Ibiza	1'083		
	Madrid	239'212		15.4%
	Malaga	12'295		-50.8%
	Santiago De Compostèle	10'660		-12.5%
	Valence	2'248		
Finlande	Helsinki	10'471	0.1%	153.8%
France		1'317'933	16.9%	1.6%
	Biarritz	4'456		218.3%
	Bordeaux	14'597		
	Clermont Ferrand	18'513		-50.6%
	Marseille	4'310		
	Mulhouse	355		
	Nantes	5'670		
	Nice	251'820		-6.7%
	Paris	1'005'308		4.5%
	<i>Roissy CDG</i>	679'672		9.3%
	<i>Orly</i>	325'636		-4.2%
	Saint-Tropez	1'064		
	Toulouse	11'840		
Fédération de Russie		127'587	1.6%	9.4%
	Moscou	125'278		8.0%
	<i>Domodedovo</i>	58'737		17.4%
	<i>Sheremetyevo</i>	66'541		0.9%
	Saint-Peterbourg	2'309		255.8%
Grèce	Athènes	89'808	1.1%	20.3%
Hongrie	Budapest	59'426	0.8%	188.0%
Irlande		46'975	0.6%	21.6%
	Dublin	46'742		21.0%
	Shannon	233		
Italie		289'235	3.7%	21.1%
	Cagliari	1'144		-8.0%
	Florence	3'608		
	Milan	67'259		-9.2%
	Olbia	1'034		-30.7%
	Rome	206'679		27.9%
	<i>Ciampino</i>	24'683		
	<i>Fuimicino</i>	181'996		12.6%
	Venise	9'511		
Lettonie	Riga	199	0.0%	
Luxembourg	Luxembourg	28'135	0.4%	2.9%
Malte	Malte	8'333	0.1%	-2.7%
Norvège	Oslo	6'831	0.1%	
Pays-Bas	Amsterdam	486'818	6.2%	4.1%
Pologne	Varsovie	19'270	0.2%	13.2%

Top 10 des destinations Destination top 10

Destination	Passagers
Londres	1'629'443
Paris	1'005'308
Zurich	581'625
Amsterdam	486'818
Francfort	369'064
Barcelone	363'333
Bruxelles	298'603
Nice	251'820
Madrid	239'212
Rome	206'679

Statistiques du trafic

Direct (without stop) scheduled traffic split by country and destination 2004

Portugal		244'044	3.1%	22.7%
	Lisbonne	173'299		21.7%
	Porto	70'745		25.2%
Royaume-Uni		1'981'337	25.4%	3.1%
	Birmingham	12'716		-77.8%
	Bristol	3'932		
	Cardiff	122		
	East Midlands	94'980		-3.6%
	Edimbourg	9'245		269.5%
	Glasgow	725		
	Leeds	13'217		
	Liverpool	133'218		-7.9%
	Londres	1'629'443		5.6%
	<i>City</i>	82'002		86.8%
	<i>Gatwick</i>	490'209		8.0%
	<i>Heathrow</i>	668'306		-2.4%
	<i>Luton</i>	388'811		8.0%
	<i>Stansted</i>	115		
	<i>Manchester</i>	62'587		64.2%
	Manston	1'528		
	Newcastle	3'296		
	Southampton	16'287		-53.8%
	Teeside	41		
République Tchèque	Prague	2'291	0.0%	
Suède	Stockholm	53'471	0.7%	11.6%
Turquie	Istanbul	72'658	0.9%	8.6%
Reste du monde		558'500	7.1%	6.0%
Algérie		25'722	0.3%	4.3%
	Alger	23'085		4.9%
	Constantine	1'163		-2.0%
	Oran	1'474		1.0%
Egypte		30'308	0.4%	2.0%
	Caire	18'950		20.4%
	Hurghada	10'910		-10.3%
	Luxor	130		-88.0%
	Sharm El Sheikh	318		-56.2%
Libye	Tripoli	8'218	0.1%	
Maroc		82'319	1.1%	-5.8%
	Agadir	5'013		6.1%
	Casablanca	61'004		-15.1%
	Marrakech	14'564		53.1%
	Tanger	1'738		26.7%
Maurice	Maurice	14'310	0.2%	-10.7%
Tunisie		61'851	0.8%	-15.7%
	Djerba	12'946		-6.4%
	Monastir	5'739		-18.9%
	Tabarka	2'091		29.5%
	Tunis	41'075		-19.2%
Etats-Unis		200'345	2.6%	17.7%
	Chicago	90		
	New York	200'255		17.6%
	<i>JFK</i>	108'878		1.9%
	<i>Newark</i>	91'377		44.2%
Arabie Saoudite		11'452	0.1%	17.1%
	Jeddah	8'670		16.6%
	Riyadh	2'782		18.7%
Emirats Arabes Unis	Abu Dhabi	10'966	0.1%	
Iran	Téhéran	11'293	0.1%	56.6%
Israël	Tel-Aviv	40'784	0.5%	2.7%
Jordanie	Amman	10'926	0.1%	42.6%
Koweït	Koweït City	15'490	0.2%	0.7%
Liban	Beyrouth	32'134	0.4%	21.7%
Thaïlande	Bangkok	2'382	0.0%	-90.9%
TOTAL GENERAL		7'812'142	100.0%	6.4%

Passagers charter (transit exclus)

Pays	Volume	%/Total
Royaume-Uni	270'677	42.0%
Tunisie	61'288	9.5%
Espagne (sans Canaries)	48'150	7.5%
Turquie	36'926	5.7%
Canaries	32'071	5.0%
Suède	28'538	4.4%
Egypte	28'162	4.4%
Kosovo	24'015	3.7%
Grèce	21'805	3.4%
Italie	16'431	2.5%
Israël	15'039	2.3%
France	12'352	1.9%
Portugal	11'408	1.8%
Irlande	5'052	0.8%
Danemark	4'714	0.7%
Autres destinations	27'808	4.3%

TOTAL GENERAL 644'436 100.0%

Top 10 pays Country top 10

Destination	Passagers
Royaume-Uni	1'981'337
France	1'317'933
Espagne	642'224
Suisse	623'004
Allemagne	582'339
Italie	289'235
Portugal	244'044
Etats-Unis	200'345
Maroc	127'587
Tunisie	82'319

Etats financiers

34

Bilans consolidés au 31 décembre

	Notes	2004 CHF	2003 CHF
ACTIF			
Disponibilités	1	5'390'688	8'430'158
Débiteurs clients	2	45'577'348	37'847'274
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	3	<u>2'606'521</u>	<u>1'955'281</u>
Total de l'actif circulant		<u>53'574'557</u>	<u>48'232'713</u>
Immobilisations corporelles	4	297'756'770	284'689'547
Droits d'utilisation	5	<u>10'805'073</u>	<u>11'343'386</u>
Total de l'actif immobilisé		<u>308'561'843</u>	<u>296'032'933</u>
Total de l'actif		<u>362'136'400</u>	<u>344'265'646</u>
PASSIF			
Fournisseurs et autres créanciers		25'923'341	22'821'516
Comptes de régularisation passifs	6	15'351'419	7'140'099
Part à court terme des emprunts et autres dettes à long terme	7	21'326'146	98'304'114
Part à court terme des provisions	8	<u>2'453'000</u>	<u>1'583'160</u>
Total des exigibles à court terme		<u>65'053'906</u>	<u>129'848'889</u>
Emprunts et autres dettes à long terme	7	101'165'832	37'139'479
Provisions	8	8'712'500	9'740'000
Engagements de prévoyance	9	<u>56'529'000</u>	<u>48'928'000</u>
Total des dettes à long terme et provisions		<u>166'407'332</u>	<u>95'807'479</u>
Intérêts minoritaires		190'651	169'676
Fonds environnement	10	47'457'676	48'860'656
Réserve du groupe		55'363'863	42'210'602
Bénéfice du groupe		<u>27'662'972</u>	<u>27'368'344</u>
Total des fonds propres		<u>130'484'511</u>	<u>118'439'602</u>
Total du passif		<u>362'136'400</u>	<u>344'265'646</u>

Comptes de profits et pertes consolidés au 31 décembre

35

	Notes	2004 CHF	2003 CHF
PRODUITS			
Redevances aéroportuaires			
Redevances d'atterrissages		23'672'446	23'091'134
Redevances passagers		80'179'800	75'314'209
Autres redevances	11	6'593'513	7'297'550
		110'445'759	105'702'893
Produits d'exploitation			
Loyers et droits de superficie		17'302'086	17'075'170
Redevances commerciales		52'855'682	50'165'701
Parkings		26'993'689	24'428'745
Charges locatives refacturées	12	8'474'637	8'551'947
Recettes infrastructures centralisées	13	7'584'300	4'962'728
Autres recettes d'exploitation	14	5'159'511	4'178'147
		118'369'905	109'362'438
Total des produits		228'815'664	215'065'331
CHARGES			
Personnel			
Salaires et allocations	15	-54'723'762	- 52'780'479
Charges sociales	16	-19'936'846	- 18'287'717
Autres charges du personnel		-2'033'686	- 1'901'556
		-76'694'294	- 72'969'752
Dépenses de fonctionnement			
Energie, entretien et loyers	17	-39'080'789	- 34'641'869
Marchandises		-2'656'571	- 2'089'052
Honoraires, prestations de services et sous traitance	18	-23'401'178	- 20'929'655
Frais de police pour sûreté au sol		-6'300'000	- 6'300'000
Autres dépenses de fonctionnement	19	-8'282'419	- 8'073'675
		-79'720'957	- 72'034'251
Prélèvement du fonds environnement	10	1'402'980	931'890
Bénéfice opérationnel avant amortissements, intérêts		73'803'393	70'993'218
Amortissements et intérêts sur investissements			
Amortissement sur investissements (Etat)	27(ii)	-12'491'000	- 12'491'000
Intérêts sur investissements (Etat)		-6'513'386	- 8'720'440
Amortissement sur investissements	4	-21'429'343	- 18'504'059
Amortissement sur droits d'utilisation	5	-1'493'460	- 549'932
		-41'927'189	- 40'265'431
Bénéfice avant charges/produits d'intérêts et intérêts minoritaires		31'876'204	30'727'787
Produits d'intérêts		142'565	99'054
Charges d'intérêts		-4'334'822	- 3'420'405
		-4'192'257	- 3'321'351
Bénéfice avant intérêts minoritaires		27'683'947	27'406'436
Intérêts minoritaires		-20'975	- 38'092
Bénéfice du groupe		27'662'972	27'368'344

Etats financiers

36

Tableau de mouvement des fonds propres consolidés

	Fonds propres		Intérêts minoritaires	Total des fonds propres et int. minoritaires	
	Fonds environnement	Réserve du groupe	Bénéfice du groupe		
	CHF	CHF	CHF	CHF	
Solde au 1er janvier 2003	49'792'546	29'330'297	25'760'609	-	104'883'452
Entrée du périmètre				165'584	165'584
Part du résultat 2002 versé à l'Etat			-12'880'305		- 12'880'305
Dividendes versés			-34'000		- 34'000
Attribution à la réserve générale		12'880'304	-12'880'304		-
Variation du fonds environnement (note 10)	-931'890				-931'890
Bénéfice			<u>27'368'344</u>	<u>38'092</u>	<u>27'406'436</u>
Solde au 31 décembre 2003	48'860'656	42'210'602	27'368'344	169'676	118'609'278
Solde au 1er janvier 2004	48'860'656	42'210'602	27'368'344	169'676	118'609'278
Part du résultat 2003 versé à l'Etat			-13'684'172		-13'684'172
Attribution à la réserve générale		13'684'172	-13'684'172		-
Variation du fonds environnement (note 10)	-1'402'980				-1'402'980
Variation de la réserve de couverture		-530'911			-530'911
Bénéfice			<u>27'662'972</u>	<u>20'975</u>	<u>27'683'947</u>
Solde au 31 décembre 2004	47'457'676	55'363'863	27'662'972	190'651	130'675'162

Tableaux de financement consolidés au 31 décembre

	Notes	2004 CHF	2003 CHF
Activités d'exploitation			
Bénéfice du groupe		<u>27'662'972</u>	<u>27'368'344</u>
Part des actionnaires minoritaires au résultat		20'975	38'092
Produits d'intérêts		-142'565	- 99'054
Charges d'intérêts		4'334'822	3'420'405
Amortissements	4,5	22'922'803	19'053'991
Allocation au fonds environnement	10	2'808'152	3'342'486
Utilisation du fonds environnement	10	-4'211'132	- 4'274'376
Mouvement des provisions à long terme	8	-1'027'500	-10'068'160
Variation des engagements de prévoyance	9	7'601'000	6'703'000
Capacité d'autofinancement		<u>59'969'527</u>	<u>45'484'728</u>
Variation de l'actif circulant net			
Débiteurs clients	2,19	-7'730'074	- 2'217'459
Comptes de régularisation actif et créances diverses	3	-642'669	2'210'082
Fournisseurs et autres créanciers		3'101'825	4'251'178
Provisions à court terme	8	869'840	240'638
Comptes de régularisation passifs	6	6'916'375	440'172
Intérêts reçus		133'994	99'054
		<u>2'649'291</u>	<u>5'023'665</u>
Flux de trésorerie net provenant des activités d'exploitation		<u>62'618'818</u>	<u>50'508'393</u>
Activités d'investissements			
Acquisition de filiale nette des liquidités acquises	20	-	334'191
Acquisitions d'immobilisations corporelles	4	-34'496'565	-53'706'454
Acquisitions de droits d'utilisation	5	-955'147	- 5'056'727
Flux de trésorerie net affecté aux activités d'investissements		<u>-35'451'712</u>	<u>-58'428'990</u>
Activités de financement			
Dividende versé aux minoritaires		-	-34'000
Part du résultat payé à l'Etat		-13'684'172	- 12'880'305
Variation des dettes à court et long terme	7	-12'951'615	15'628'824
Variation de la réserve de couverture	24	-530'911	-
Intérêts payés		-3'039'878	- 3'442'004
Flux de trésorerie net provenant des activités de financement		<u>-30'206'576</u>	<u>-727'485</u>
Variation de trésorerie		<u>-3'039'470</u>	<u>-8'648'822</u>
Disponibilités au début de l'exercice	1	8'430'158	17'078'240
Disponibilités à la fin de l'exercice	1	5'390'688	8'430'158
Variation de trésorerie		<u>-3'039'470</u>	<u>-8'648'822</u>

Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2004

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 2004 et 2003 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, présentés en CHF (francs suisses), 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, à l'exception des produits dérivés évalués à la valeur vénale (fair value). 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

L'AIG a utilisé pour la première fois au cours de cet exercice, et uniquement à des fins de couverture, des instruments financiers dérivés.

Un risque important auquel l'AIG est confronté est le risque de taux d'intérêts. La société emprunte des fonds à taux fixe et à taux variable pour le financement de ses activités. L'objectif principal de l'utilisation d'instruments financiers vise à réduire l'impact des fluctuations résultant des mouvements sur les taux d'intérêts.

La stratégie utilisée pour atteindre cet objectif est décrite par la «charte de gestion du risque de taux d'intérêts» de l'AIG et en vigueur depuis 2004.

Ces instruments sont initialement enregistrés à leur coût et, ensuite, évalués à leur juste valeur. Les gains et pertes non réalisés sont enregistrés dans les fonds propres et n'influencent pas les résultats de l'exercice. Ils sont inscrits au compte de résultat seulement lorsqu'ils sont réalisés.

(e) Disponibilités

Les disponibilités comprennent les comptes courants bancaires ainsi que les placements dont l'échéance débute à partir de la date d'acquisition sur une durée 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 est effectué dès que l'immobilisation peut être utilisée.

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'utilisation 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

Au moment où un risque potentiel de perte de valeur s'avère, l'AIG procède à un test d'impairment afin d'en évaluer l'impact.

(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.

(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 peut être utilisé.

(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 l'utilisation du bien.

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

Au moment où un risque potentiel de perte de valeur s'avère, l'AIG procède à un test d'impairment afin d'en évaluer l'impact.

(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.

Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2004

(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.

La base d'allocations des coûts indirects entre les segments s'effectue mensuellement au moyen de clés de répartitions. Ces clés sont revues une fois par année.

(p) Impôts

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

(q) Risque de crédit

L'activité de l'AIG est confrontée à la possibilité de défaut ou de retard dans le paiement de ses débiteurs. La gestion de ces risques liés au crédit comporte une vérification régulière et systématique des crédits ouverts. Selon l'importance du risque de certains clients, un suivi et une analyse sont effectués de manière continue.

Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2004

1. Disponibilités

	31.12.2004 CHF	31.12.2003 CHF
Caisses	66'703	53'435
Comptes de chèques postaux	3'126'398	1'461'368
Comptes courants bancaires	<u>2'197'587</u>	<u>6'915'355</u>
	5'390'688	8'430'158

Le taux de rendement moyen des disponibilités s'est élevé en 2004 à 0.42% (en 2003 à 0.35%).

2. Débiteurs clients

	31.12.2004 CHF	31.12.2003 CHF
Débiteurs clients	51'279'344	42'989'767
Etat de Genève	148'004	187'507
Total brut	<u>51'427'348</u>	<u>43'177'274</u>
moins: provision spécifique	<u>-5'850'000</u>	<u>-5'330'000</u>
	45'577'348	37'847'274

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

	31.12.2004 CHF	31.12.2003 CHF
TVA à recevoir	830'517	902'127
Impôts anticipés	35'215	34'211
Charges payées d'avances	702'033	857'991
Autres produits à recevoir	939'214	160'952
Options de taux d'intérêt (voir note 24)	<u>99'542</u>	-
	2'606'521	1'955'281

4. Immobilisations corporelles

Les investissements se répartissent comme suit:

	Bâtiments d'exploitation CHF	Aménagements et équipements d'exploitation CHF	Agencements et installations techniques CHF	Installations légères et équipements informatiques CHF	Total CHF
Valeur brute					
Solde au 1.1.2004	174'537'210	56'477'542	117'053'677	11'871'975	359'940'404
Acquisitions	21'819'868	-	11'008'757	1'667'940	34'496'565
Sorties	-	-	-	<u>-946'543</u>	<u>-946'543</u>
Solde au 31.12.2004	196'357'078	56'477'542	128'062'434	12'593'372	393'490'426
Amortissements cumulés					
Solde au 1.1.2004	-12'738'485	-14'446'203	-41'871'335	-6'194'833	-75'250'856
Amortissement	-5'543'476	-2'826'063	-11'133'972	-1'925'832	-21'429'343
Sorties	-	-	-	946'543	946'543
Solde au 31.12.2004	-18'281'961	-17'272'266	-53'005'307	-7'174'122	-95'733'656
Valeur nette au 31.12.2004					
En cours	1'399'013	-	1'494'333	352'792	3'246'138
Terminés	<u>176'676'104</u>	<u>39'205'276</u>	<u>73'562'794</u>	<u>5'066'458</u>	<u>294'510'632</u>
Solde au 31.12.2004	178'075'117	39'205'276	75'057'127	5'419'250	297'756'770
Valeur brute					
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	<u>-51'192</u>	-	-	<u>-991'790</u>	<u>-1'042'982</u>
Solde au 31.12.2003	174'537'210	56'477'542	117'053'677	11'871'975	359'940'404
Amortissements cumulés					
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	-12'738'485	-14'446'203	-41'871'335	-6'194'833	-75'250'856
Valeur nette au 31.12.2003					
En cours	9'045'912	2'903'118	3'229'525	137'820	15'316'375
Terminés	<u>152'752'813</u>	<u>39'128'221</u>	<u>71'952'817</u>	<u>5'539'321</u>	<u>269'373'172</u>
Solde au 31.12.2003	161'798'725	42'031'339	75'182'342	5'677'141	284'689'547

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 31.12.2004 (idem au 31.12.2003).

Etats financiers

42

Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2004

5. Droits d'utilisation

Les droits d'utilisation se répartissent comme suit:

	Droit d'utilisation surfaces P48	Droit d'utilisation biens	Droit d'utilisation équipements système enregistrement CUTE	Total
	CHF	CHF	CHF	CHF
Valeur brute				
Solde au 1.1.2004	3'712'132	3'361'352	4'857'385	11'930'869
Acquisitions	-	955'147	-	955'147
Solde au 31.12.2004	<u>3'712'132</u>	<u>4'316'499</u>	<u>4'857'385</u>	<u>12'886'016</u>
Amortissements cumulés				
Solde au 1.1.2004	-185'606	-78'051	-323'826	-587'483
Amortissement	-185'607	-336'376	-971'477	-1'493'460
Solde au 31.12.2004	<u>-371'213</u>	<u>-414'427</u>	<u>-1'295'303</u>	<u>-2'080'943</u>
Valeur nette au 31.12.2004	<u>3'340'919</u>	<u>3'902'072</u>	<u>3'562'082</u>	<u>10'805'073</u>
Valeur brute				
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>
Amortissements cumulés				
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>
Valeur nette au 31.12.2003	<u>3'526'526</u>	<u>3'283'301</u>	<u>4'533'559</u>	<u>11'343'386</u>

La valeur des actifs sous contrats de leasing est représentée dans la partie «CUTE» du tableau ci-dessus.

Le calendrier de remboursement de l'actif sous contrats de leasing est le suivant :

	Total	2005	2006-2009	>2009
	CHF	CHF	CHF	CHF
CUTE (système d'enregistrement)	4'103'603	1'140'060	2'963'543	-

6. Comptes de régularisation passifs

	31.12.2004 CHF	31.12.2003 CHF
Provisions vacances et heures supplémentaires	1'788'260	2'151'488
TVA due à payer	6'858'308	-
Honoraires administrateurs	63'740	279'638
Redevances à payer au CFF	350'492	498'000
Avances sur travaux	-	7'610
Intérêts courus	566'343	457'799
Autre passif (voir note 24)	482'637	-
Primes annuelles allouées au personnel	1'500'000	1'200'000
Charges à payer	3'741'640	2'545'564
	<u>15'351'419</u>	<u>7'140'099</u>

Le compte de la TVA due à payer fait l'objet d'une régularisation en 2004. Elle intervient suite à un contrôle TVA de l'administration fédérale des contributions basé sur la période 1999 à 2004. La contrepartie est comptabilisée dans les débiteurs clients.

7. Emprunts et autres dettes à long terme

	31.12.2004 CHF	31.12.2003 CHF
Prêts de la Confédération	21'788'375	22'889'929
Dettes envers le Canton de Genève (indemnités aux riverains)	11'600'000	19'310'000
Emprunts Crédit Suisse / BCGe	85'000'000	88'000'000
CERAL / BCV	4'103'603	5'243'664
Engagement-leasing	<u>122'491'978</u>	<u>135'443'593</u>
Dont		
Part à court terme	21'326'146	98'304'114
Part à long terme	101'165'832	37'139'479
	<u>122'491'978</u>	<u>135'443'593</u>

7. Emprunts et autres dettes à long terme (suite)

Le calendrier de remboursement est le suivant:

	Total CHF	2005 CHF	2006 CHF	2007-2009 CHF	> 2009 CHF
Prêts de la Confédération d'une durée de 25 ans	21'788'375	1'123'586	1'146'057	3'577'540	15'941'192
Dette envers le Canton de Genève (indemnités aux riverains)					
2ème tranche NNI d'une durée de 5 ans	11'600'000	4'062'500	4'062'500	3'475'000	-
Emprunts CS/BCGe -1er à 10 Mio jusqu'au 11.08.07	10'000'000	-	-	10'000'000	-
-2ème à 15 Mio jusqu'au 20.06.07	15'000'000	-	-	15'000'000	-
-3ème à 15 Mio jusqu'au 21.06.07	15'000'000	-	-	15'000'000	-
-4ème à 20 Mio jusqu'au 20.05.08	20'000'000	-	-	20'000'000	-
Emprunts BCV -5 Mio jusqu'au 30.03.05	5'000'000	5'000'000	-	-	-
-10 Mio jusqu'au 30.03.05	10'000'000	10'000'000	-	-	-
Emprunt CERAL -10 Mio jusqu'au 19.12.07	10'000'000	-	-	10'000'000	-
Engagement-leasing CUTE envers SITA jusqu'au 31.08.08	4'103'603	1'140'060	1'140'060	1'823'483	-
	122'491'978	21'326'146	6'348'617	78'876'023	15'941'192

Les intérêts effectifs à taux fixe sont répartis comme suit :

	2004	2003
Intérêts de la Confédération	2%	2%
Intérêts 2ème tranche NNI	2.75%	3.375%
Intérêts CS/BCGe		
1er emprunt 10 Mio	2.37%	/
2ème emprunt 15 Mio	2.94%	/
3ème emprunt 15 Mio	2.79%	/
4ème emprunt 20 Mio	2.76%	/

Les intérêts sur emprunts à taux variable sont basés sur le taux libor en CHF à 1 ou 3 mois et sont répartis comme suit :

	2004	2003
Intérêts CERAL libor 3 mois	1.75%	/
Intérêts BCV libor 3 mois	1.49%	/
Intérêts BCV libor 1 mois	1.46%	/

Capacité d'emprunt :

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

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

	2004	2003
	160'000'000	160'000'000

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

	2004	2003
	75'000'000	72,000,000

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...).

Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2004

8. Provisions

	Provision Indemnités NNI riverains CHF	Provision CIA CHF	Plan de retraite ORA CHF	Autres provisions CHF	Provision élagage forêt Ferney CHF	Total
Solde au 01.01.04	9'065'000	-	8'160	-	2'250'000	11'323'160
Provisions créées durant l'exercice	-	-	-	-	203'000	203'000
Utilisations durant l'exercice	<u>-352'500</u>	-	<u>-8'160</u>	-	-	<u>-360'660</u>
Solde au 31.12.04	8'712'500	-	-	-	2'453'000	11'165'500
Dont:						
Part à court terme 2004	-	-	-	-	2'453'000	2'453'000
Part à long terme 2004	<u>8'712'500</u>	-	-	-	-	<u>8'712'500</u>
Total 2004	8'712'500	-	-	-	2'453'000	11'165'500
Solde au 01.01.03	18'450'000	168'200	106'080	176'402	2'250'000	21'150'682
Provisions créées durant l'exercice	-	-	-	-	-	-
Utilisations durant l'exercice	<u>-9'385'000</u>	<u>-168'200</u>	<u>-97'920</u>	<u>-176'402</u>	-	<u>-9'827'522</u>
Solde au 31.12.03	9'065'000	-	8'160	-	2'250'000	11'323'160
Dont:						
Part à court terme 2003	-	-	8'160	-	1'575'000	1'583'160
Part à long terme 2003	<u>9'065'000</u>	-	-	-	<u>675'000</u>	<u>9'740'000</u>
Total 2003	9'065'000	-	8'160	-	2'250'000	11'323'160

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, 2003 et 2004 des compléments respectifs de CHF 6'050'000, de CHF 9'385'000 et de CHF 352'500 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.

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 est arrivé 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 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 achevés en 2005.

9. Engagements de prévoyance

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

	2004	2003
Taux d'escompte retenu	3.5%	3.75%
Taux de rendement attendu des actifs	5.0%	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 début d'exercice.

	2004	2003
	CHF	CHF
Valeur actuelle des engagements (PBO)	-201'877'000	-183'177'000
Fortune	85'449'000	75'994'000
Situation financière en début d'exercice	-116'428'000	-107'183'000
Gains (pertes) actuariel(le)s	67'500'000	64'958'000
Montant passif reconnu au bilan au début d'exercice	-48'928'000	-42'225'000

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

	2004	2003
	CHF	CHF
Valeur actuelle des droits additionnels	-8'227'000	-7'170'000
Cotisations des employés	2'534'000	2'400'000
Valeur actuelle des droits additionnels nets	-5'693'000	-4'770'000
Intérêts sur les engagements de prévoyance	-7'009'000	-6'782'000
Rendement attendu sur la fortune	4'381'000	4'250'000
Amortissement des gains (pertes) non reconnu(e)s	-4'345'000	-4'315'000
Charge de la prévoyance reconnue dans le compte de pertes et profits	-12'666'000	-11'617'000

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

	2004	2003
	CHF	CHF
Montant reconnu au 1er janvier	-48'928'000	-42'225'000

Charges de la prévoyance 2004	-12'666'000
Cotisations de l'employeur 2004	5'065'000

Produit (charge) de prévoyance de l'exercice	-7'601'000	-6'703'000
Montant reconnu en fin d'exercice	-56'529'000	-48'928'000

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

	2004	2003
	CHF	CHF
Valeur actuelle des engagements (PBO)	-216'277'000	-193'984'000
Fortune	91'630'000	85'449'000
Gains (pertes) actuariel(le)s non encore saisi(e)s	68'118'000	59'607'000
Montant passif reconnu au bilan en fin d'exercice	-56'529'000	-48'928'000
Le rendement effectif sur la fortune pendant l'exercice 2004 a été de CHF 1'835'000 correspondant à un taux moyen de 2.1% (en 2003, CHF 6'044'000 au taux moyen de 7.8%)		

10. Fonds environnement

Le taux moyen 2004 des intérêts portés en compte est de 0.42% (en 2003 : 0.35%).

	2004	2003
	CHF	CHF
Surtaxe bruit	1'872'744	2'353'917
Surtaxe émissions gazeuses	730'193	814'295
Intérêts portés en compte	205'215	174'274
Charges liées au fonds environnement	-3'302'512	-3'542'820
Charges du service environnement	-908'620	-731'556
	<u>-1'402'980</u>	<u>-931'890</u>
Solde au début de l'exercice	48'860'656	49'792'546
Solde à la fin de l'exercice	47'457'676	48'860'656

11. Autres redevances

	2004	2003
	CHF	CHF
Redevances de stationnement et de hangar	2'602'282	2'730'526
Redevances de fret	1'388'294	1'398'812
Surtaxe bruit	1'872'744	2'353'917
Emissions gazeuses	730'193	814'295
	<u>6'593'513</u>	<u>7'297'550</u>

12. Charges locatives refacturées

	2004	2003
	CHF	CHF
Chauffage et ventilation	2'126'001	2'260'463
Eau, énergie et télécommunication	6'348'636	6'291'484
	<u>8'474'637</u>	<u>8'551'947</u>

13. 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 CUTE) qui sont mises à disposition des partenaires de l'AIG.

Etats financiers

46

Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2004

14. Autres recettes d'exploitation

	2004	2003
	CHF	CHF
Transports en ambulance	1'443'716	1'359'660
Laisser-passer/vignettes piste	223'792	352'349
Dissolution autres provisions	363'228	-
Prestations AIG facturées	658'042	915'840
Recettes et remboursements divers	2'470'733	1'550'298
	<u>5'159'511</u>	<u>4'178'147</u>

15. Frais de personnel

En 2004, le groupe a occupé une moyenne de 556 postes (en 2003, la moyenne de l'AIG était de 540 postes).

16. Charges sociales

	2004	2003
	CHF	CHF
Coût relatif aux obligations de pension	12'666'000	11'617'000
Assurances sociales et autres	5'424'473	5'107'799
Assurances accident et maladie	1'846'373	1'562'918
	<u>19'936'846</u>	<u>18'287'717</u>

17. Energie, entretien et loyers

	2004	2003
	CHF	CHF
Eau, énergie et combustible	9'066'727	8'349'665
Entretien des immeubles	18'560'186	15'516'631
Entretien des équipements	8'605'023	7'734'915
Loyer, redevance d'utilisation	2'848'853	3'040'658
	<u>39'080'789</u>	<u>34'641'869</u>

18. Honoraires, prestations de services et sous traitance

	2004	2003
	CHF	CHF
Honoraires et prestations de services	9'523'035	7'239'685
Sous traitance sûreté	2'579'403	2'543'493
Sous traitance tri-bagages	3'713'653	3'459'803
Sous traitance nettoyage	4'145'408	4'142'824
Autres prestations de sous traitance	2'001'317	2'302'601
Frais de communications	1'053'463	830'305
Autres	384'899	410'944
	<u>23'401'178</u>	<u>20'929'655</u>

19. Autres dépenses de fonctionnement

	2004	2003
	CHF	CHF
Mobilier, machines et véhicules	2'164'968	1'454'895
Débours	614'799	862'929
Frais divers et pertes sur débiteurs	848'784	1'282'492
Fournitures de bureau et imprimés	831'357	650'539
Charges liées au fond environnement	3'302'511	3'542'820
Attribution à la provision spécifique sur débiteurs	520'000	280'000
	<u>8'282'419</u>	<u>8'073'675</u>

20. Acquisition de filiale nette des liquidités acquises

Acquisition de filiale	2004	2003
	CHF	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.

21. 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».

	Aéronautique CHF	Non- aéronautique CHF	Non-affecté CHF	Total consolidé CHF
31.12.2004				
Produits	110'570'759	117'844'055	400'850	228'815'664
Résultat par segment d'activité	-7'147'793	48'289'610	-9'265'613	31'876'204
Charges et produits d'intérêts	-	-	-4'192'257	-4'192'257
Intérêts minoritaires	-	-	-20'975	-20'975
Bénéfice net de l'exercice				<u>27'662'972</u>
Actifs				
Actifs sectoriels	285'721'724	66'693'525	9'721'151	<u>362'136'400</u>
Passifs				
Fonds étrangers	22'765'500	-	152'166'738	174'932'238
Engagement de prévoyance	-	-	56'529'000	56'529'000
Total des fonds étrangers	-	-	-	<u>231'461'238</u>
Autres informations sectorielles				
Investissements de l'exercice	31'411'722	4'039'990	-	35'451'712
Amortissements de l'exercice (chi 4,5)	16'689'561	5'958'051	275'191	22'922'803
Utilisation des provisions	352'500	-	8'160	360'660
31.12.2003				
Produits	105'702'894	109'285'376	77'061	215'065'331
Résultat par segment d'activité	-6'553'746	46'033'878	-8'752'345	30'727'787
Charges et produits d'intérêts	-	-	-3'321'351	-3'321'351
Intérêts minoritaires	-	-	-38'092	-38'092
Bénéfice net de l'exercice				<u>27'368'344</u>
Actifs				
Actifs sectoriels	267'015'752	63'734'933	13'514'961	<u>344'265'646</u>
Passifs				
Fonds étrangers	30'625'000	-	146'273'044	176'898'044
Engagement de prévoyance	-	-	48'928'000	48'928'000
Total des fonds étrangers	-	-	-	<u>225'826'044</u>
Autres informations sectorielles				
Investissements de l'exercice	38'066'646	25'063'686	490'234	63'620'566
Amortissements de l'exercice AIG(chi 4,5)	14'367'402	4'419'113	267'476	19'053'991
Utilisation des provisions	9'561'402	-	266'120	9'827'522

Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2004

22. 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 7'810'662 en 2004 et CHF 7'597'611 en 2003. Ces prestations s'effectuent au prix du marché.

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 ne bénéficie pas de la garantie de l'Etat ou d'autres conditions spéciales.

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.

	2004	2003
	CHF	CHF
Charges annuelles estimées		
Locaux mis à disposition des douanes et de la police	541'000	541'000
Service du protocole	2'460'000	2'470'000

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 Conseils 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 2004 à CHF 436'833 (CHF 378'366 pour 2003) et celle des 13 membres de la Direction à CHF 2'550'888 (CHF 2'477'207 pour 2003).

23. 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

Le risque de taux d'intérêts sur les emprunts à taux variable sont détaillés dans la note 24 liée aux instruments financiers dérivés.

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.

24. Instruments financiers dérivés

Caractéristiques

Dans le but de mieux gérer le risque lié aux fluctuations des taux d'intérêts et de maîtriser par conséquent les charges financières, l'AIG utilise des «swaps» de taux d'intérêt et une option de taux d'intérêts (cap).

Ces instruments couvrent les emprunts à taux variable.

	2004		2003	
	CHF		CHF	
	Actif	Passif	Actif	Passif
«Swaps» de taux d'intérêt		482'637		-
Option de taux d'intérêt	99'542		-	
Total	99'542	482'637	-	-

Les montants indiqués représentent la juste valeur des instruments dérivés. Ces valeurs ont été calculées par les banques concernées à la date de clôture du bilan et traduisent le bénéfice ou la perte potentielle sur ces contrats dans l'hypothèse où aucun changement n'intervient sur le marché entre la date d'arrêt du bilan et la date d'échéance. Ces instruments ont été contractés dans le but d'être conservés jusqu'à leur échéance.

24. Instruments financiers dérivés (suite)

Valeur de la réserve de couverture de flux de trésorerie

Les justes valeurs des produits dérivés reconnues comme étant des «couvertures de flux de trésorerie» sont enregistrées dans une catégorie séparée des fonds propres intitulée «variation de la réserve de couverture».

Voici le montant de l'exercice :

	«Swaps» de taux d'intérêts CHF	Options de taux d'intérêts CHF
Solde initial 2004	-	-
Pertes résultant de la variation de la juste valeur	-482'637	-48'274
Solde final 2004	-482'637	-48'274

Echéances et montants notionnels des contrats

Les en-cours moyens annuels des échéances des contrats se présentent, au 31 décembre, comme suit

	Swaps*		Options de taux d'intérêts	
	2004	2003	2004	2003
2004		-	--	
2005		-	--	
2006		-	--	
2007	30'000'000	2.12%	-	10'000'000

* = taux moyen pondérés des swaps. Les taux d'intérêts fluctuants ont variés durant l'exercice entre 0.66% et 0.77%.

25. Engagements à titre d'investissements en immobilisations corporelles

Au 31 décembre 2004, l'AIG est engagé à hauteur de CHF 27'634'884 à titre d'investissements en immobilisations (2003 : CHF 21'587'446).

26. Revenus de location et de concessions commerciales

Les revenus de location et de concessions commerciales pour l'année 2005 sont estimés à CHF 69'400'000 (2004: CHF 63'962'870).

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 2004, la valeur comptable globale des installations figurant dans la comptabilité de l'Etat se monte à CHF 179'958'647 (2003 : CHF 192'449'647). 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	179'958'647	12,491,000	12,491,000	37,473,000	117'503'647

27. Engagements conditionnels (suite)

(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. Le Conseil d'Etat a décidé de ramener l'attribution, pour l'année 2005, à 33.33% à la réserve générale de l'AIG et d'allouer la part de 66.66% à l'Etat de Genève.

(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 5).

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 2004 d'un montant de CHF 27'662'972 comme suit:

	2004
	CHF
Versement à l'Etat de Genève	13'831'486
Affectation à la Réserve générale	13'831'486
Total	27'662'972

Conformément à la loi sur l'Aéroport International de Genève, les comptes ont été approuvés par le Conseil d'Administration en date du 20 mai 2005.



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 51 du Rapport annuel de l'Aéroport International de Genève pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2004.

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 2004, 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 26 avril 2005

TABLE DES MATIERES		CONTENTS
Nouvelle année réjouissante	1	<i>A new positive year</i>
Organisation	2	<i>Organisation</i>
Croissance en continu	3	<i>Continued growth</i>
Croissance du trafic soutenue	4-5	<i>Sustained traffic growth</i>
Expansion de la desserte	6-7	<i>Expansion of services</i>
Résultats financiers au beau fixe	8-9	<i>Financial year 2004: fine results</i>
Événements 2004	10-11	<i>Highlights of 2004</i>
Dernière phase du plan directeur	12-13	<i>Final phase of the masterplan</i>
Des activités commerciales renforcées	14-15	<i>Strengthened commercial activities</i>
Confort et sûreté pour les passagers	16-17	<i>Comfort and security for passengers</i>
Nouvelles normes pour les opérations	18-19	<i>New operational standards</i>
Une prospection ciblée	20-21	<i>Targeted marketing</i>
Un entraînement constant à la sécurité	22-23	<i>Constant safety training</i>
Limitation des impacts environnementaux	24-25	<i>Limiting environmental impact</i>
Formation et implication du personnel	26-27	<i>Staff training and commitment</i>
Statistiques du trafic	28-33	<i>Traffic statistics</i>
Etats financiers	34-51	<i>Financial statement</i>



Conception: division Marketing-Communication de l'AIG

Réalisation: Dune Graphic

Crédits photos: AIG, Sandra Pointet, Christian Béchir, Skyguide

