



# Rapport annuel 2005

*Annual report 2005*



Aéroport International de Genève

**TABLE DES MATIERES****CONTENTS**

Organisation	2	<i>Organisation</i>
2005: relève dans d'excellentes conditions	3	<i>2005: handover in excellent conditions</i>
Trafic: croissance spectaculaire	4-5	<i>Traffic: spectacular growth</i>
Desserte: progression et nouveautés	6-7	<i>New and expanded services</i>
Finances: une excellente santé	8-9	<i>Finances: in excellent health</i>
Événements 2005	10-11	<i>Highlights of 2005</i>
Infrastructures: réalisations multiples	12-13	<i>Infrastructure: many achievements</i>
Commerces: développement et diversification	14-15	<i>Retail: development and diversification</i>
Passagers: information et confort à la hausse	16-17	<i>Passengers: more information and comfort</i>
Opérations: rigueur et adaptation	18-19	<i>Operations: rigour and adaptation</i>
Marketing et communication: prospection soutenue	20-21	<i>Marketing and communication: sustained prospecting</i>
Sécurité: accent sur l'entraînement et la formation	22-23	<i>Safety and security: emphasis on training</i>
Environnement: une politique toujours plus responsable	24-25	<i>Environnement: a responsible policy</i>
Ressources humaines: motivation et professionnalisme	26-27	<i>Human resources: motivation and professionalism</i>
Statistiques du trafic	28-33	<i>Traffic statistics</i>
Etats financiers	34-52	<i>Financial statement</i>



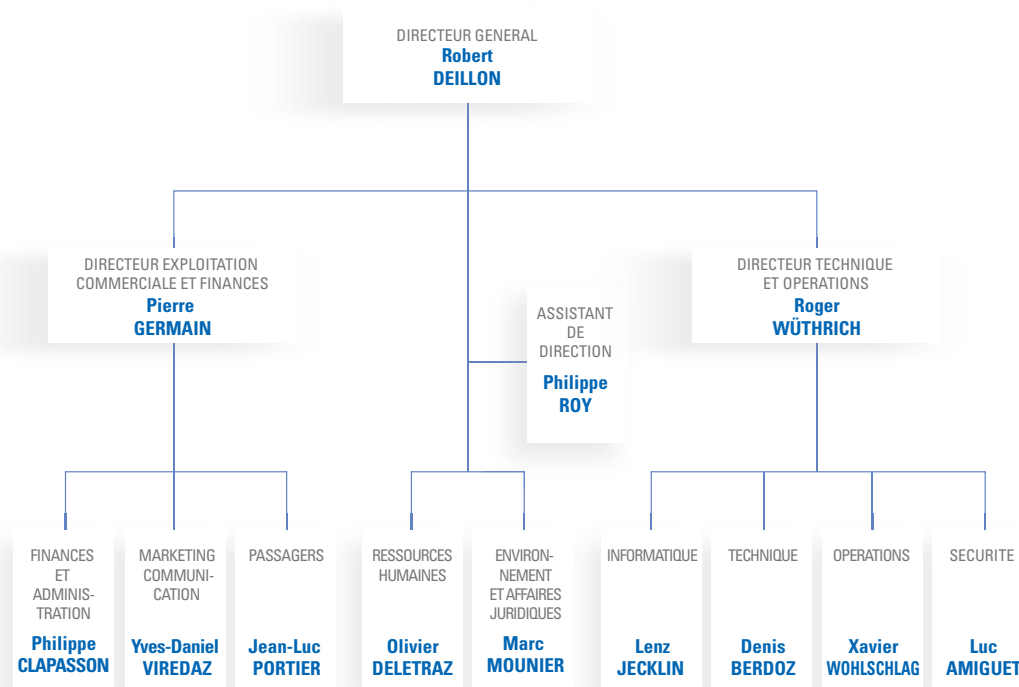
Conception: division Marketing-Communication de l'AIG

Réalisation: Dune Graphic

Crédit photo: AIG, Eric Aldag, Christophe Blatt, Thierry Bourdeille, Michael von Graffenried, Stéphane Gros, René Hug, Keystone, Blaise Lambert, Sandra Pointet, teamreporters.ch

# 2 Organisation

## Organigramme de la direction



## Conseil d'administration de l'AIG au 01.03.2006

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

M. François LONGCHAMP,  
Président

Mme Lorella BERTANI,  
Première vice-présidente

M. Thierry LOMBARD,  
Second vice-président

M. Jean-Claude BIRCHLER, Mme Jocelyne BOCH, Mme Elizabeth BÖHLER-GOODSHIP, M. Jean-Claude DUCROT,  
M. Jean-Pierre JACQUEMOUD, M. Jean-Michel KARR, M. André KUDELSKI, M. Bernard MAEDER,  
M. Olivier MANAUT, M. Laurent MARET, Mme Jacqueline MAURER-MAYOR, M. Pierre MIRABAUD,  
M. Philippe MOSER, M. Greg THOMAS, M. John TRACEY, M. Laurent TREMBLET, M. Sully-Paul VUILLE

# 2005: relève dans d'excellentes conditions

Grâce notamment à la poursuite de la reprise économique, entamée en 2004, et au maintien dans la durée du phénomène low cost, l'année 2005 s'est à nouveau révélée d'excellente tenue pour l'Aéroport International de Genève (AIG). Le trafic total a grimpé à 9,4 millions de passagers, poussé par une hausse de près de 10%, nettement supérieure à la moyenne mondiale.

La compagnie EasyJet Switzerland a poursuivi son implantation locale, en étoffant ses effectifs et sa flotte genevoise et en ouvrant une nouvelle série de destinations tant vers le nord que vers le sud de l'Europe. Il faut cependant souligner que la croissance du trafic à l'AIG a également été portée par les très bons résultats de plusieurs autres compagnies et non des moindres (British Airways, Air France, etc).

Cette évolution de l'activité aérienne a permis une croissance presque proportionnelle des recettes tant aéronautiques que non aéronautiques de l'AIG, tandis qu'une gestion prudente maintenait les dépenses à un niveau très raisonnable. Le bénéfice net de l'AIG a ainsi encore légèrement augmenté (+7%) pour se situer à 29 millions de francs.

En outre, l'AIG a poursuivi sa stratégie de développement en portant une attention particulière au service à la clientèle, à la sûreté et à la sécurité et au confort des passagers. En termes d'infrastructures, 2005 a été plutôt une année charnière mise à profit pour finaliser une réflexion de fond qui débouchera sur un nouveau plan directeur en 2006.

C'est dans ce contexte particulièrement positif qu'un hommage doit être rendu à l'action de Monsieur Carlo Lamprecht - Président du Conseil d'administration jusqu'au 20 décembre 2005 - et de Monsieur Jean-Pierre Jobin - Directeur général jusqu'au 31 janvier 2006 - qui ont fait de l'AIG une entreprise respectée et prospère.

François LONGCHAMP  
Conseiller d'Etat  
Président du Conseil d'administration

Robert DEILLON  
Directeur général



## **2005: handover in excellent conditions**

*Thanks notably to the continued economic recovery, begun in 2004, and to the continuing low-cost phenomenon, 2005 proved to be another excellent year for Geneva International Airport (AIG). Total traffic climbed to 9.4 million passengers, an increase of almost 10% and markedly higher than the world average.*

*The airline easyJet Switzerland continued its local establishment, expanding its workforce and Geneva-based fleet and opening up a new set of destinations, as much to northern as to southern Europe. It should be emphasised, however, that AIG's traffic growth was also supported not least by the very good results of several other airlines (British Airways, Air France, ...).*

*This change in aviation activity has enabled AIG's revenues to grow almost proportionally, as much in aeronautical as in non-aeronautical, while careful management maintained costs at a very reasonable level. AIG's net profit therefore increased slightly (+7%) to stand at 29 million francs.*

*In addition, AIG continued its development strategy, paying particular attention to customer service, safety and security and passenger comfort. In terms of infrastructure, 2005 was rather a pivotal year turned to advantage to finalise an in-depth study which will appear in a new masterplan in 2006.*

*It is in this particularly positive context that tribute must be made to the initiative of Mr Carlo Lamprecht - President of the Board of Directors until 20 December 2005 - and to Mr Jean-Pierre Jobin - Director General until 31 January 2006 - which made AIG a respected and thriving business.*

François LONGCHAMP  
State Councillor  
President of the Board of Directors

Robert DEILLON  
Director General



# 4 Trafic: croissance spectaculaire

Courant décembre 2005, l'Aéroport International de Genève (AIG) a accueilli son neuf millionième passager de l'année (le cap des huit millions avait été franchi en décembre 2003), ouvrant la voie à un nouveau record pour la fin de l'année. Reflet d'une conjoncture économique plus souriante, le fret aérien a aussi relevé la tête, avec une hausse de près de 3%.

## Record absolu du trafic passagers

Le bilan 2005 est donc très positif: avec 9'411'105 passagers, l'AIG a connu une hausse de trafic de 9,5% par rapport à 2004. Ce qui constitue un nouveau record absolu de fréquentation, le précédent datant de 2004 (8'593'225 passagers). A noter que la croissance, en termes de trafic passagers, est très supérieure à la moyenne mondiale qui, selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), se situe aux alentours de 5,5% pour l'année 2005. L'une des raisons de cet excellent score est évidemment la poursuite de la croissance d'EasyJet, mais la reprise économique et la bonne santé du tourisme dans la région (en particulier pendant la saison d'hiver) ont également joué un rôle.

Il faut relever que cette forte croissance ne s'est accompagnée que d'une très légère augmentation (+3,2%) du nombre de mouvements d'avions commerciaux (décollages et atterrissages). Cette relative stabilité a un double intérêt: peu d'augmentation de la pollution et des nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport, et un meilleur taux d'occupation des avions, ce qui signifie une meilleure rentabilité pour les compagnies aériennes. On peut noter également que l'AIG, qui a célébré ses 85 ans en septembre, a accueilli au total, depuis sa création plus de 220 millions de voyageurs aériens.

### Evolution du trafic global

	2005	2004	Variations
<b>Passagers :</b>	<b>9 410 917</b>	<b>8 593 430</b>	<b>+ 9,5 %</b>
• Trafic commercial	9 374 264	8 557 778	+ 9,5 %
• Trafic non commercial	36 653	35 652	+ 2,8 %
<b>Mouvements :</b>	<b>170 936</b>	<b>166 631</b>	<b>+ 2,6 %</b>
• Trafic commercial	139 682	134 771	+ 3,6 %
• Trafic non commercial	31 254	31 860	- 1,9 %
<b>Marchandises :</b>	<b>59 314</b>	<b>59 886</b>	<b>- 0,1 %</b>
• Fret (en tonnes)	51 543	50 090	+ 2,9 %
• Poste (en tonnes)	7 771	9 796	- 20,7 %

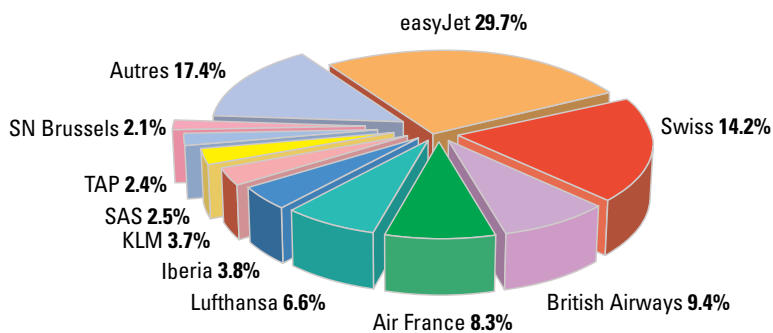


**Résultats par compagnies et destinations**

Outre EasyJet (+28%), plusieurs grandes compagnies présentes à Genève ont connu en 2005 une année très faste : British Airways (+20%), Air France (+20%) et Iberia (+14%). D'autres transporteurs régionaux (Flybaboo, Darwin, Lot, etc.) ou low cost (Jet 2, Flyglobespan, BmiBaby) ont également eu une croissance sensiblement supérieure à la moyenne. Première compagnie à Genève, EasyJet atteint désormais 29,7% de parts de marché (trafic de ligne uniquement), devant Swiss (14,2%), British Airways (9,4%), Air France (8,3%) et Lufthansa (6,6%). Suivent dans l'ordre, Iberia, KLM, SAS, TAP Air Portugal et SN Brussels.

Parmi les changements significatifs en termes de destinations, il convient de mentionner les hausses spectaculaires du nombre des passagers vers Abu Dhabi +150% (croissance de capacité de la part d'Etihad), Lugano +32% (desserte conjointe de Darwin et Flybaboo) et plusieurs destinations opérées par EasyJet, telles que Alicante, Malaga, Edimbourg, Glasgow ou Londres-Stansted.

**Parts de marché des principales compagnies de ligne**



**Traffic: spectacular growth**

*During December 2005, Geneva International Airport (AIG) welcomed its nine millionth passenger of the year (the eight million mark being passed in December 2003), paving the way for a new annual record. Reflecting better economic conditions, AIG also handled almost 3% more airfreight.*

*AIG welcomed a record-breaking 9,411,105 passengers in 2005, up 9.5% on 2004. This growth in passenger traffic far exceeds the world average which, according to ICAO, was around 5.5% in 2005. Reasons include the exceptional growth of easyJet, economic recovery and the healthy state of the region's tourism, particularly in winter.*

*Strong passenger traffic growth was accompanied by only a slight increase (+3.2%) in commercial aircraft movements. This relative stability means both smaller increases in pollution and noise nuisance for local residents, and fuller aircraft, which raises airline profitability. Over its 85 years, celebrated in September, AIG has welcomed a total of over 220 million passengers.*

*In addition to easyJet's 28% growth, British Airways (+20%), Air France (+20%) and Iberia (+14%) had a fruitful year. Regional airlines (for example Flybaboo and Darwin) and low-cost airlines (Jet2.com, flyglobespan, bmibaby) also recorded well above average growth. AIG's leading market, easyJet, had 29.7% of the scheduled market, British Airways 9.4%, Air France 8.3% and Lufthansa 6.6%. These were followed by Iberia, KLM, SAS, TAP Air Portugal and SN Brussels.*

*Among changes by destination were large increases in passenger flows to Abu Dhabi (+150%), reflecting greater capacity at Etihad, Lugano (+32%) and on easyJet routes such as Alicante, Malaga, Edinburgh, Glasgow and London Stansted.*

# Desserte: progression et nouveautés



## Desserte aérienne 2005

<b>Destinations</b>		<b>116</b>
Lignes	Europe	71
	Intercontinental	25
	<b>Total</b>	<b>96</b>
<b>Charters</b>		<b>31</b>
<b>Compagnies aériennes de ligne</b>		<b>51</b>

Le réseau aérien au départ de Genève s'est encore amélioré en 2005, avec une augmentation des destinations et des fréquences due principalement à la croissance d'EasyJet. La légère baisse des destinations intra-européennes (69 contre 71) a été compensée par la hausse des vols intercontinentaux (29 contre 25). Les destinations en vols charters et en vols de ligne ont tous les deux connu une progression (respectivement 36 contre 31 et 55 contre 51).



### Le boom du low cost

EasyJet Switzerland a nettement renforcé son positionnement dans la région, en ayant désormais 7 avions basés à Genève et plusieurs centaines de collaborateurs. Elle connaît en 2005 une progression importante de son offre avec 9 destinations supplémentaires par rapport à 2004 (24 au total), concurrençant, sur certaines, Swiss et TAP Portugal. Parmi les nouveaux vols, Edimbourg et Belfast opérés dès le 1<sup>er</sup> juillet et Lisbonne et Malaga dès le 30 octobre. Depuis la mi-décembre, cinq destinations saisonnières: Bournemouth, Doncaster, Glasgow, Londres-Stansted et Dortmund.

### Nouveautés pour les autres compagnies

En 2005, Air France a amélioré son offre sur Paris-Charles de Gaulle en passant de 10 à 11 fréquences par jour et sur Nantes en rendant l'opération quotidienne. Lufthansa, quant à elle, augmente d'un vol sa fréquence quotidienne sur Munich pour arriver à 7 au total. Royal Jordanian passe de 2 à 4 fréquences hebdomadaires sur Amman et TAP Portugal de 1 à 2 vols quotidiens sur Lisbonne afin de répondre à la nouvelle concurrence d'EasyJet. Etihad propose désormais 3 vols hebdomadaires directs sur Abu Dhabi, l'escale à Munich ayant été supprimée. Enfin, Flybaboo, dont c'est la deuxième année d'opération et qui bénéficie d'une bonne visibilité sur le marché local, voit elle aussi son offre se développer avec deux nouvelles destinations sur des lignes déjà opérées par une autre compagnie: Nice (2 vols quotidiens dès mars) et Zurich (dès le 21 novembre, mais arrêté depuis).

### New and expanded services

*Geneva International Airport's (AIG) route network further improved in 2005, with an increase in destinations and frequencies due mainly to the growth of easyJet. The slight fall in the number of European destinations (69 compared with 71 in 2004) was offset by a rise in intercontinental destinations (29 against 25). The number of both charter and scheduled destinations increased (respectively 36 compared with 31, and 55 against 51).*

*In the continuing low-cost boom, easyJet Switzerland greatly strengthened its position in the region, with seven aircraft and over 500 staff at AIG. It significantly expanded its services in 2005, serving nine more destinations than in 2004, and 24 in total, and competing on certain routes with Swiss and TAP Portugal. New routes included Belfast, Edinburgh, Lisbon and Malaga, while seasonal routes included Bournemouth, Doncaster, Glasgow and Dortmund.*

*Among AIG's other airlines, Air France increased frequencies to Paris Charles de Gaulle from 10 to 11 and returned its Nantes service to a daily operation. Lufthansa added a flight to Munich, raising its daily total to seven. Royal Jordanian doubled its Amman services to four a week and, in response to competition from easyJet, TAP Portugal doubled its Lisbon services to twice-daily. Etihad plans three direct flights a week to Abu Dhabi, its services to Munich having ended. Finally, Flybaboo, in its second year of operation and enjoying a high profile, launched a twice-daily service to Nice.*

# Finances: une excellente santé



Le 15 décembre 2005, l'Aéroport International de Genève (AIG) a fêté le neuf millionième passager de l'année, ce qui constitue un record. Au total de l'exercice, 9,4 millions de passagers ont fréquenté l'Aéroport International de Genève, soit une augmentation de 9.4% par rapport à 2004, croissance supérieure à la moyenne mondiale. Cette excellente santé du transport aérien à Genève a permis, sans modification tarifaire, d'atteindre les objectifs financiers de l'exercice, tout en faisant face à l'augmentation des dépenses liées à l'adaptation de l'infrastructure et des services aux besoins des clients.

Les états financiers 2005 ont intégré, pour la première fois et afin de refléter la réalité économique, les actifs exploités par l'AIG mais propriété de l'Etat de Genève en appliquant la norme IAS 17, considérant ces biens comme une location financière.

## Chiffres clés (en '000 de CHF)

Key figures (in '000 CHF)

	2005	2004
<b>Chiffre d'affaires</b> <i>Net revenues</i>	240'885	228'816
Résultat opérationnel avant intérêts, et amortissements <i>EBITDA</i>	75'321	73'803
<b>Bénéfice net</b> <i>Net profit</i>	<b>29'639</b>	<b>27'663</b>
Part du bénéfice rétrocédée à l'Etat de Genève <i>Part of the profit retroceded to the State of Geneva</i>	19'749	13'831
Cash flow opérationnel <i>Operating cash flow</i>	86'039	88'425
Investissements <i>Capital expenditure</i>	31'500	35'452
Effectif moyen (postes) <i>Headcount</i>	574	556
<b>Ratios</b>		
Chiffre d'affaires / effectif moyen (en '000) <i>Revenue per employee</i>	420	412
Résultat opérationnel / Chiffre d'affaires <i>Profit margin</i>	31.3%	32.3%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires <i>Net margin</i>	12.3%	12.0%
Cash flow opérationnel / investissements <i>Operating cash flow / capex</i>	273.1%	249.4%

## Compte de Pertes & Profits

Le résultat opérationnel avant amortissements et intérêts (EBITDA) a augmenté de 2.0% en 2005, passant ainsi de CHF 73.8 à 75.3 millions, et le bénéfice net a lui progressé de 8.4% (CHF 29.6 millions contre 27.3 millions en 2004), grâce aux charges financières en diminution.

La hausse du volume des passagers explique à elle seule une grande partie de la progression des recettes, tant aéronautiques que non aéronautiques, dont les valeurs sont étroitement liées au nombre d'utilisateurs.

Les redevances d'atterrissage, en progression de 3.5% seulement, indiquent à nouveau une meilleure utilisation de la capacité des avions, avec de meilleurs taux de remplissage, et donc une optimisation des ressources. Les redevances passagers (+4.7%) ont tenu compte d'un système de ristourne visant à récompenser la croissance des compagnies aériennes.

Quant aux recettes «environnementales», visant à inciter les compagnies aériennes à moderniser leur flotte, elles sont stables, la faible augmentation des mouvements (+3.2%) étant opérée par des avions plus respectueux en termes de bruit et d'émissions gazeuses.

Les recettes non aéronautiques progressent à nouveau plus fortement que les recettes aéronautiques, passant ainsi de 51.7% en 2004 à 52.2% en 2005. La très bonne santé de l'activité commerciale et des parkings permet à l'AIG de garder des redevances aéronautiques à un niveau bas par rapport à la concurrence internationale.



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

Les charges de personnel ont augmenté de 7.1% en 2005 principalement pour la sûreté et le contrôle d'accès. Pour ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, l'AIG a poursuivi de lourds travaux d'entretien, notamment au grand hangar, en plus de l'adaptation des coûts à l'agrandissement des surfaces à exploiter. Le cumul de ces deux facteurs produit une augmentation de ces frais de 6.4% en 2005.

Si les amortissements ont crû normalement suite entre autres à la mise en service de la dernière partie des Nouvelles salles d'embarquement frontales, les charges d'intérêt ont baissé de manière très sensible. Les raisons en sont la diminution de l'emprunt global additionnée à des taux d'intérêts historiquement bas.

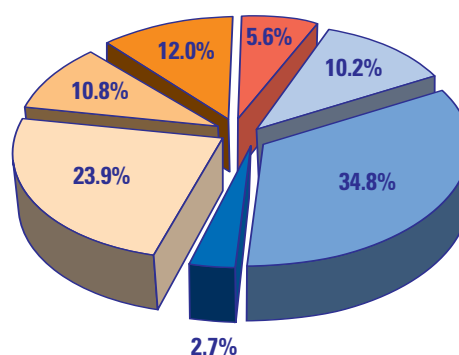
**Bilan**

En application des normes IFRS, les actifs propriété de l'Etat ont été considérés comme une location financement et incorporés dans les immobilisations corporelles à la valeur de CHF 167 millions en 2005 (180 millions en 2004) plus les intérêts implicites. La contre partie a été ajoutée aux emprunts.

**Investissements**

En 2005 le total des investissements s'est monté à CHF 31.5 millions, ce qui représente un montant relativement faible par rapport aux exercices passés. Plusieurs projets d'investissement sont en attente d'autorisation de construire. La fin des travaux pour les NSEF ainsi que la mise en chantier de la rénovation de la piste au dessus du tunnel de Ferney constituent les deux postes importants de ces dépenses.

- 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*



**Finances: in excellent health**

*Geneva International Airport (AIG) handled a record 9.4 million passengers in 2005, up 9.4% on 2004. This enabled it to meet its financial objectives without changing its charges and while meeting the costs of infrastructure and other improvements.*

*For the first time, AIG's financial statements have integrated assets operated by AIG but owned by the State of Geneva.*

*Operational profit increased by 2% to CHF 75.3 million, due mainly to rising passenger numbers and revenues. Net profit increased by 8.4% to CHF 29.6 million, thanks to reduced financial charges.*

*Landing charges rose by only 3.5%, pointing again to higher load factors, a better use of aircraft capacity and optimised resources. Passenger charges (+4.7%) incorporated a rebate system that aims to reward airline growth. 'Environmental' revenues were stable - these aiming to encourage airlines to modernise their fleets - with 3.2% more flights being operated by quieter and less polluting aircraft.*

*Non-aeronautical revenues again grew more strongly than aeronautical receipts, rising to 52.2% of the total. The healthy state of AIG's commercial and parking activities enabled it to maintain aeronautical charges at a low level compared with the international competition.*

*Staff costs rose by 7.1%, mainly for security and access control. Operating costs rose by 6.4%, due to heavy maintenance works, particularly in the main hangar, and the enlargement of operational areas.*

*Total investment increased to CHF 31.5 million. Two significant expenses were the completion of the new frontal departure lounges and the start of runway renovation above Ferney tunnel. Several other projects are awaiting authorisation.*

# Événements 2005



## Opérations d'accueil 2005

<b>Total des opérations d'accueils</b>	<b>3227</b>
Chefs d'Etat	105
Premier Ministres	34
Ministres des Affaires Etrangères	214
Convois de véhicules sur tarmac	593

### Janvier / Février

- Asie du Sud: l'AIG s'associe à la collecte de la Chaîne du Bonheur
- EasyJet lance à Genève ses bornes automatiques d'enregistrement

### Mars

- Flybaboo ouvre la ligne Genève – Nice
- Conférence des droits de l'homme (99 accueils)
- Conférence du fond mondial de solidarité numérique (23 accueils)
- Stéphane Lambiel de retour du championnat du monde de patinage artistique (médaille d'or)

### Avril

- Envol 2005, le 8<sup>ème</sup> Marché aux Vacances de l'AIG

### Mai

- Mise en place du check-in dédié de Flybaboo
- Le futur directeur général de l'AIG, Monsieur Robert Deillon, est désigné
- 5<sup>ème</sup> édition d'EBACE (European Business Aviation Convention & Exhibition)
- Conférence de l'OMS (248 accueils)

### Juin

- La cow parade débarque à l'Aéroport
- Conférence du BIT (228 accueils)

### Juillet

- EasyJet ouvre la ligne Genève – Belfast
- La liaison entre Abu Dhabi et Genève de Etihad devient non stop

### Août

- Le B-17 Pink Lady fait une halte à Genève à l'occasion du meeting aérien de la Blécherette
- 50<sup>ème</sup> anniversaire de Lufthansa: l'un de ses A321 est peint aux couleurs de l'époque



**Septembre**

- Visite du Prince Sultan Ben Abdelaziz AL SOUD, Prince-Héritier et Ministre de la défense de l'Arabie Saoudite (38 accueils)
- Réunion de l'Union pour un mouvement populaire – UMP, à Evian (9 accueils)

**Octobre**

- EasyJet ouvre la ligne Genève – Lisbonne
- Vols humanitaires de la Croix Rouge suisse
- Conférence exceptionnelle de l'OMC (76 accueils)
- Conférence de l'Union Interparlementaire (95 accueils)

**Novembre**

- EasyJet ouvre la ligne Genève – Malaga
- Conférence exceptionnelle de l'OMC (38 accueils)
- Soirée de départ de Messieurs Lamprecht et Jobin

**Décembre**

- 15 ans de Reporters sans Frontière Suisse: exposition de photos à l'AIG
- EasyJet ouvre des liaisons sur Bournemouth, Doncaster, Dortmund, Edimbourg, Glasgow et Londres-Stansted
- Flybaboo ouvre la ligne Genève – Zurich
- Neuf millionième passager à l'AIG
- Nomination d'un nouveau président du conseil d'administration par le Conseil d'Etat



**Highlights of 2005**

**January / February**

- South Asia: AIG joins in the collection for the «Swiss Solidarity» charity
- easyJet launches its automatic check-in points at AIG

**March**

- Flybaboo launches its Geneva-Nice route
- Human rights conference (99 personal receptions)
- World Solidarity Fund conference (23 receptions)
- Stéphane Lambiel returns from the world figure skating championship (gold medal)

**April / May**

- Envol 2005, AIG's 8th Travel Fair
- Installation of Flybaboo's dedicated check-in
- AIG's next director general, Mr Robert Deillon, is appointed
- Publication of the environmental report 2002-2004
- 5th EBACE (European Business Aviation Convention & Exhibition)
- World Health Organization conference (248 receptions)

**June / July**

- The cow parade descends upon the airport
- International Labor Organization conference (228 receptions)
- easyJet launches its Geneva-Belfast route
- Etihad celebrates the first anniversary of its Abu Dhabi-Geneva link

**August**

- Vintage B-17 bomber Pink Lady calls at Geneva on the occasion of a Blécherette air meeting
- Lufthansa's 50th anniversary: one of its A321s painted in original livery

**September**

- Visit of Prince Sultan Ben Abdelaziz AL SOUD, Saudi Arabian Prince-Heir and Minister of Defence (38 receptions)
- UMP (Union for a Popular Movement) meeting at Evian (9 receptions)

**October**

- easyJet launches its Geneva-Lisbon route
- Red Cross Switzerland humanitarian flights
- Special World Trade Organization conference (76 receptions)
- Inter-Parliamentary Union conference (95 receptions)

**November**

- easyJet launches its Geneva-Malaga route
- Special World Trade Organization conference (38 receptions)
- Leaving party for Messrs Lamprecht and Jobin

**December**

- 15 years of Reporters Without Borders Switzerland: photo exhibition
- easyJet launches services to Bournemouth, Doncaster, Dortmund, Edinburgh, Glasgow and London Stansted
- Flybaboo launches its Geneva-Zurich route
- Nine millionth passenger at AIG

# Infrastructures: réalisations multiples



Dans l'attente du nouveau plan directeur pour les dix prochaines années, devant être finalisé courant 2006, l'année écoulée a été encore marquée par de nombreux projets et travaux à l'AIG.

## Projets et demandes d'approbation

Deux projets ont été déposés auprès des autorités fédérales compétentes: le projet Ti (Terminal pour intégrateurs, bâtiment permettant, pour des raisons de sûreté et d'exploitation, d'accueillir les entreprises de courrier rapide) et le projet LEP (Liaison Et Pavillon). De plus, sur le tarmac, un séparateur d'hydrocarbures devra être installé sur les positions 70. En ce qui concerne l'adaptation de l'aérogare charters (contrôle à 100% des bagages de soute) et du Link 1 (modification de la circulation sur le tarmac) les autorisations ont été délivrées en fin d'année. Le cahier des charges pour le remplacement des passerelles télescopiques des satellites 30 et 40 a également été établi et la commande passée. Elles seront livrées et montées en 2006.

## Réalisations et travaux en cours

Côté extérieur, 2005 a été consacrée notamment aux toitures: celles de la halle de fret et du bâtiment technique de Pré-Bois ont été refaites à neuf. Fin novembre a été achevée la rénovation du «Château», ancienne maison de maître abritant aujourd'hui des bureaux. Enfin, le parking P1 (3'000 places sur 6 niveaux) va faire l'objet de gros travaux de maintenance et d'améliorations. Le chantier a été lancé et devra durer 3 ans, à raison de 2 étages par année.

### Autres travaux effectués en 2005

Décarbonatation de la caserne et du garage de la PSI.

Poursuite des travaux de réfection et d'élargissement du chemin périphérique.

Réalisation d'un dispositif de feux PAPI (indicateurs visuels de pente) pour l'approche 23.

Remplacement de tous les panneaux aéronautiques sur les aires de mouvement.

Modernisation du système informatique de gestion centralisée des parkings.

Modernisation de la sous-centrale n°7 de chauffage dans l'aérogare.



Côté intérieur, des travaux de mise en conformité aux normes d'hygiène ont été menés à bien dans les restaurants. Pour améliorer le confort des passagers, les sanitaires des satellites 20, 30 et 40 ont été entièrement rénovés. Installation vitale, le système de tri des bagages a subi des modifications pour un budget d'un million de francs. En ce qui concerne les contrôles du personnel accédant au site, les nouveaux badges ont été mis en service et des sas à passage individuel ont été implantés. La sonorisation dans l'aérogare a été entièrement refaite, pour des raisons d'agrément mais aussi de sécurité. Enfin, l'AIG a fait l'acquisition de plusieurs nouveaux véhicules légers et lourds, ce qui représente un investissement important.

#### **Le tunnel de Ferney**

La réfection de la piste au-dessus du tunnel de Ferney a nécessité une très longue étude (finalisée en 2005) et deux bureaux d'ingénieurs ont été mandatés. La première étape des travaux, concernant l'étayage du tunnel et le renforcement des fondations, a été commencée de nuit en septembre et prendra fin en juin 2006. Les dalles ont été remplacées pour améliorer la sécurité, car la surface se dégradait, et pour renforcer la portance de la piste. Le chantier est prévu sur deux ans pour un budget de CHF 23 millions.

#### **Le Grand Hangar**

Dernière étape de la réfection de ce bâtiment, la toiture a été refaite et accueille désormais une très grande centrale photovoltaïque, permettant de produire de l'énergie vendue aux SIG et d'assurer le ravitaillement énergétique des véhicules électriques de l'AIG.

#### **Infrastructure: many achievements**

*Ahead of the new 10-year masterplan, 2005 was marked by numerous infrastructure projects.*

*The federal authorities submitted two complex projects for approval: the Ti project (high-security terminal for integrators); and the LEP project (link and wing). In addition, a hydrocarbon separator will be installed on the apron (project also awaiting approval).*

*Authorisation was received for modifying the charter terminal (100% hold baggage control) and Link1 (changes to airside traffic). An order was placed for the replacement of the airbridges at satellites 30 and 40.*

*The roofs of the freight hall and Pré-Bois technical building were renovated, as was the Castle, the old manor house now used for offices. A three-year maintenance and improvement programme was started in the 3,000 space, six-level car park P1.*

*Works in restaurants brought them into line with hygiene standards, and the toilets in satellites 20, 30 and 40 were renovated. The baggage sorting system was modified at a cost of CHF 1 million, the terminal's public-address system and vehicle fleet were renewed and staff were issued with new access-control badges.*

*Runway resurfacing above Ferney tunnel required a detailed study, and two engineering agencies were appointed. In phase one, tunnel strengthening started in September will be finished in June 2006. Foundation slabs were replaced to improve safety and strengthen the runway. The whole two-year project will cost CHF 23 million.*

*The main hangar's roof was renovated and fitted with a large photovoltaic, partly to power AIG's electric vehicles.*

# Commerces: développement et diversification



## Animations commerciales en 2005

[Saint Valentin \(7-14 février\)](#)

[Envol '05 \(9-10 avril\)](#)

[Pakmania \(19-20 mars\)](#)

[Le Cirque \(23-24 avril\)](#)

[Cow Parade \(8 juin\)](#)

[Fête de la Musique \(18-19 juin\)](#)

[Auto Retro \(8-9 octobre\)](#)

[Transexpo \(27-28 novembre\)](#)

[Marché de Noël \(10-11 décembre\)](#)

L'Aéroport International de Genève (AIG) est aussi un aéroport de proximité, doté d'un centre commercial se classant 2<sup>e</sup> du canton de Genève en termes de chiffre d'affaires. En 2005, l'Aéroport a poursuivi sa collaboration avec l'association des commerçants (AULCA), dans le but de diversifier l'offre pour la rendre plus attrayante, mais aussi de développer la surface commerciale pour inscrire l'AIG dans une tendance internationale.

### Nouveautés et tendances

Des études ad hoc ont permis de relever que différents domaines d'activités, notamment l'habillement, méritaient d'être renforcé dans les zones commerciales de l'AIG. C'est pourquoi 2005 s'est distinguée par un grand nombre de transformations et d'ouvertures de commerces. Ainsi, Tie Rack, Martel ou encore l'agence de voyages L'Tur et le restaurant Le Dragon d'Or ont changé de visage. Côté gare CFF, Sun Store s'est agrandi et trois nouveaux espaces s'offrent aux visiteurs: les boutiques Esprit et Jean's Story, ainsi que Les Bronzés Self-Solarium. En zone transit, quatre enseignes ont métamorphosé leur surface: les boutiques Hermès et Montblanc, l'Airwatch Center et les Kiosques AGS. De plus, en zone publique de l'aéroport, le team Alinghi a ouvert un point de vente au niveau Départ.

### Mise au concours

Dans le cadre d'une politique dynamique d'attribution des contrats commerciaux, l'AIG met traditionnellement au concours toutes les surfaces dont le contrat arrive à échéance. Ce fut le cas, par exemple, d'un espace situé au niveau Départ, à côté du contrôle des passeports. Le concept Le Prêt-à-Manger a remporté le concours et offre désormais aux passagers un point de restauration rapide ou à emporter de grande qualité.



**Votations du 28 novembre 2005**

La victoire du Oui aux votations pour la libéralisation des horaires d'ouverture le dimanche dans les gares et les aéroports permet à l'AIG de poursuivre ses activités commerciales. L'AIG et ses partenaires se sont fortement impliqués dans la campagne de communication, sur le site aéroportuaire et dans la gare CFF, avec des affiches et des flyers, et dans la presse avec des annonces.

**Animations et promotions**

La signalétique extérieure a été remplacée, voire renforcée: caissons lumineux, panneaux de signalisation, fléchage, etc. Durant toute l'année, la stratégie de promotion conjointe entre l'AULCA et l'AIG s'est poursuivie au moyen de campagnes de communication, déclinées sur plusieurs media locaux à fort impact tels que la radio et l'affichage. La signalétique interne sur totems (plans de situation, liste des commerces et surfaces d'affichage pour les nouveautés) a été renforcée à tous les endroits stratégiques de l'aéroport. Le calendrier des animations spéciales s'est poursuivi en 2005.

**Retail: development and diversification**

*In terms of turnover, Geneva International Airport (AIG) is the second-largest retail centre in the canton of Geneva. In 2005, AIG continued its collaboration with the Association of Users of Airport Commercial Premises (AULCA) to diversify its products and services, make them more attractive and make AIG's retail space more international.*

*Studies have found that various areas of activity, particularly clothing, should be strengthened at AIG. For this reason, 2005 was marked by many retail changes and openings. In the airport's public zone, Sun Store was expanded and four other outlets (Tie Rack, Martel, L'Tur and Le Dragon D'Or) changed their fronts. Three new outlets opened next to the CFF station (Esprit, Jean's Story and Les Bronzés Self-Solarium). In the transit zone, four outlets transformed their retail space (Hermès, Montblanc, Airwatch Center and Kiosques AGS).*

*Prêt-à-Manger won a 10-way competitive tender for a high quality fast-food outlet in Departures, next to passport control.*

*The Yes victory in voting for Sunday opening hours liberalisation in stations and airports enabled AIG to continue its commercial activities. AIG was heavily involved in the campaign, through posters and flyers at the airport and CFF station, and through press advertisements.*

*The airport's exterior information signage was replaced and improved. Throughout the year, joint AULCA-AIG promotion continued through radio, posters and other high-impact local media. Internal signage on totems (site plans, lists of retailers and displays for new releases) was strengthened at all strategic locations. In addition, the airport's programme of special events continued in 2005.*

# Passagers: information et confort à la hausse

Dans le cadre des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne (volet aérien entré en vigueur le 1er juin 2002), et afin de minimiser les risques de perturbations dans le domaine du transport aérien, l'AIG poursuit la mise en place des normes de sûreté prévoyant que tout passager contrôlé ne doit plus être en contact avec une personne non contrôlée.

## Sûreté renforcée

Pour faire face à l'augmentation des flux de passagers et réduire les temps d'attente, les points de contrôle des passagers embarquant ont été doublés aux satellites 30 et 40, et deux points de sûreté ont été ouverts dans l'Aile Ouest pour les périodes de forte affluence. Par ailleurs, preuve de la qualité des compétences dans le domaine de la sûreté, des collaborateurs de l'AIG ont prêté main forte à la police pendant une semaine lors de l'Assemblée Générale de l'OMS, ainsi que lors d'une réception donnée en l'honneur du Roi d'Espagne à l'Hôtel Intercontinental.

## Enregistrement facilité

Des ressources internes ont travaillé durant toute l'année, en collaboration avec la IATA et la SITA, pour créer un système de check-in en self service. Ainsi, courant 2006, 16 bornes dédiées seront installées pour permettre aux passagers de s'enregistrer sur les principales compagnies. Avec ce projet, l'AIG devient ainsi l'un des premiers aéroports au monde, avec Bruxelles, Sydney, Hong-Kong et Singapour, à proposer ce système.

**Important** à lire avec attention  
*read carefully*

**Questions de sûreté**

1. Votre bagage, contient-il un objet interdit?  
(voir le poster derrière le guichet d'enregistrement)
2. Avez-vous accepté de transporter quelque chose pour une autre personne?
3. Quelqu'un aurait-il pu mettre quelque chose dans votre bagage à votre insu?

Si oui, informez immédiatement l'agent à ce guichet

Merci

**Security Questions**

1. Does your baggage contain any forbidden goods?  
(as listed on the poster behind the check-in desks)
2. Has somebody given you something to take on board?
3. Could anyone have interfered with your baggage since you packed it?

If yes, inform the check-in agent immediately

Thank you

**Bagages à main objets interdits**



**Hand baggage forbidden items**





### Information pro-active

L'offre devenant de plus en plus abondante et l'orientation dans l'aéroport de plus en plus complexe pour les passagers, l'AIG a décidé d'engager une trentaine d'étudiants durant les week-ends de la saison d'hiver, afin d'aiguiller les voyageurs. Bilingues et très bien formés, ces jeunes étaient postés dans les zones d'enregistrement et de transit. L'opération a démontré son efficacité, au point d'inciter l'AIG à prolonger l'expérience en 2006. D'autre part, des adaptations permanentes ont été réalisées en faveur des passagers à mobilité réduite.

### Echanges internationaux

Les aéroports suisses devant être en conformité avec les accords bilatéraux dès 2008, l'AIG a entamé des discussions au niveau national sur la gestion des passagers en vue de la mise en place de deux zones: l'une pour les ressortissants des pays signataires de la Convention de Schengen, l'autre pour les pays non signataires. D'autre part, toujours à la recherche des meilleures solutions en matière de sûreté et de gestion des passagers, l'AIG a participé à des conférences internationales et a eu des échanges à ce sujet avec d'autres aéroports.

### *Passengers: more information and comfort*

*Within the framework of the bilateral agreements between Switzerland and the EU (air section, which came into force in June 2002) and to minimise the risks of disruption to air travel, Geneva International Airport (AIG) continues to implement security standards to ensure that no controlled passenger is in contact with a non-controlled person.*

*To handle more passengers and reduce waiting times, AIG doubled the number of boarding passenger-control points in satellites 30 and 40. In the West Wing, two security points were opened for use in peak periods.*

*Proving their security skills, AIG staff assisted the police during the World Health Organization General Assembly, and at a reception for the King of Spain at the Hotel Continental.*

*Collaborating with the International Air Transport Association and SITA, AIG worked hard to create a new self-service check-in system. In 2006, passengers checking in with the major airlines will be able to use any of 16 terminals, making AIG one of the world's first airports to offer this system.*

*With the airport's ever increasing range of services and products, and its growing complexity, AIG hired 27 students to help guide passengers at winter weekends. Bilingual and well trained, these young people were stationed in the check-in and transit zones. This successful initiative will be extended in 2006.*

*Since Swiss airports must comply with bilateral agreements from 2008, AIG opened national discussions on passenger management with a view to establishing two zones: one for Schengen Convention nationals, and the other for those of non-signatory countries.*



# Opérations: rigueur et adaptation

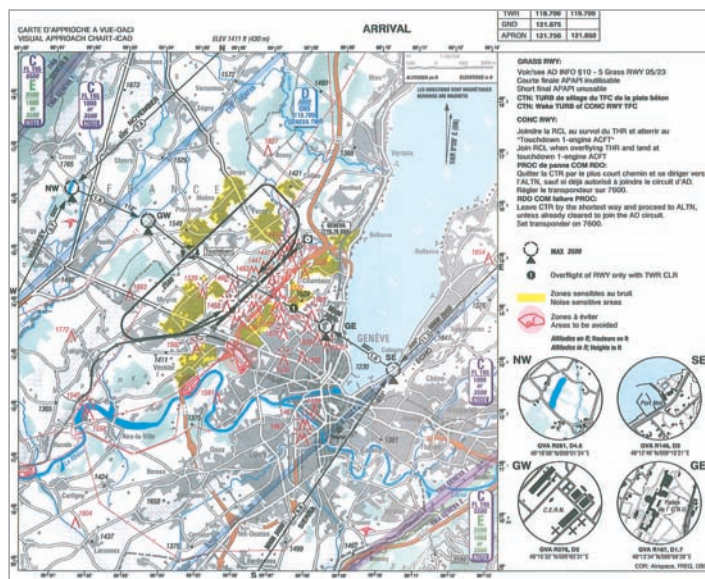
L'évolution de la réglementation, mais également la volonté d'offrir aux partenaires de l'Aéroport International de Genève (AIG) des services toujours plus performants ont conduit à davantage de cohérence dans l'organisation ainsi qu'à une modernisation de certaines installations.

## Réorganisation et formation

Suite à l'arrivée des équipages d'EasyJet dans le Bâtiment des opérations, une importante réorganisation a été effectuée, notamment l'agrandissement de la salle de gestion de crise. La réorganisation débutée en 2004 de la Division Opérations, en terme de hiérarchie et de répartition des tâches, a été menée à son terme. Des nouveaux contrôleurs AMS (gestion de la conduite des avions sur l'aire de trafic) ont été formés durant plusieurs mois. En 2005, dans le cadre du système SAMAX (Swiss Airport Movement Area Control System), l'AIG a poursuivi la formation sur simulateur pour l'enseignement du guidage des avions au sol.

## Contrôles SAFA

Le contrôle SAFA des avions et des documents de vol (Security Assessment Foreign Aircrafts, qui comprend également le SASA pour les avions suisses) s'est poursuivi tout au long de l'année. Il a impliqué une coordination étroite entre les agents de l'OFAC et ceux de l'AIG.





### **Certification COFA**

L'élaboration du Manuel d'Aérodrome, contenant les processus permettant de gérer l'exploitation côté tarmac et piste d'un aéroport, a été terminée en été 2005. L'audit prévu à l'automne a été reporté au printemps 2006. A la fin de l'année, le plan d'action du Système de Management de Sécurité (chapitre 5 du Manuel COFA) a été établi pour une mise en place dans 3 ans.

### **Lutte aviaire**

2005 marque la première année de collaboration sous contrat de l'AIG avec une société externe, le BTEE (Bureau de Travaux et d'Etudes en Environnement). Elle a permis de créer l'Unité de prévention du péril aviaire et de gestion de la faune, avec trois agents et un total annuel de près de 5'000 heures de surveillance. Divers moyens d'effarouchement sont utilisés, parmi ceux-ci des générateurs de bruit disposés le long de la piste, un véhicule disposant d'une banque de cris d'oiseaux et depuis peu un rayon laser.

### ***Operations: rigour and adaptation***

*In 2005 changing regulations and the wish to offer Geneva International Airport's (AIG) partners even more efficient services led to greater consistency in the organisation and the modernisation of some facilities.*

*Following easyJet's establishment in the operations building, major reorganisation took place with the enlargement of the emergency room. The organisation of the Operations Division, in terms of hierarchy and dividing up the workforce, was completed. The new AMS controllers (responsible for managing taxiing aircraft) were trained over several months. Within the framework of SAMAX (Swiss Airport Movement Area Control System), AIG continued simulator training in ground-based aircraft guidance.*

*SAFA (Security Assessment Foreign Aircraft) control of aircraft and flight documents (which also includes SASA for Swiss aircraft) continued throughout the year. This involved close coordination between OFAC (Federal Office of Civil Aviation) and AIG staff.*

*AIG's Aerodrome Manual was completed in 2005. This contains the processes required to manage the runway, taxiways, apron and other operational areas. At the end of the year, the Security Management System plan of action (chapter 5 of the COFA (Certificate of Airworthiness) Manual) was established for implementation in three years.*

*The first year of collaboration with an external environmental research company enabled the creation of a new unit to prevent bird-strike and manage fauna. The two-person unit provides a total of 5,000 hours of surveillance a year. In addition to existing systems, a new bird-scare method made its appearance: a runway vehicle capable of playing a range of bird cries.*

# Marketing et communication: prospection soutenue

Les distinctions du marketing des aéroports ont été décernées en 2005 durant «Routes», le plus grand événement du transport aérien. Ces récompenses sont le résultat d'une votation des compagnies aériennes. Genève figurait parmi les trois gagnants de la catégorie 5 à 10 millions de passagers.



## Présence AIG à des salons régionaux en 2005

Feriemesse (Berne, 15-18 janvier)

Grand-Ski (Chambéry, 1-2 février)

Vacances, Sports & Loisirs (Genève, 4-6 février)

Mahana (Lyon, 11-13 mars)

Forum des Voyages (Grenoble, 1-3 avril)

Envol'05 (Genève, 9-10 avril)

Envol Viva America (Lausanne, 9 juin)

Envol Asie (Neuchâtel, 12 septembre, Lausanne, 13 septembre et Genève, 14 septembre)

Top Résa (Deauville, 30 septembre - 2 octobre)

TTW (Montreux, 26-28 octobre)

La nette progression du trafic en 2005 n'a pas empêché l'Aéroport International de Genève (AIG) de poursuivre sa stratégie de développement du réseau aérien auprès de nouveaux partenaires. En termes de marketing local, l'accent a été mis sur la fidélisation des voyageurs provenant des régions les plus éloignées de l'AIG, tant du côté suisse que du côté français.

### Prospection ciblée

Dans le cadre de l'extension stratégique de la zone de chalandise de l'AIG, le marché alémanique (essentiellement le canton de Berne) constitue une cible non négligeable. Parmi les moyens employés destinés au grand public, citons la première édition en allemand du «Chéquier Avantages», étape supplémentaire dans les efforts pour fidéliser la clientèle germanophone, une campagne de sensibilisation en allemand et la présence de présentoirs avec dépliants (PLV) auprès des agences. De plus, afin d'améliorer et de développer sa notoriété, l'AIG a organisé «Abflug Genève» à Berne en octobre, événement réunissant ses partenaires - compagnies aériennes et tour operators. L'effort de conquête a été complété et renforcé tout au long de l'année auprès de la même cible.

### Stratégie de e-marketing

D'autre part, l'AIG a intensifié l'e-marketing, à savoir la diffusion pro-active de l'information par voie électronique. Ainsi des e-news régulières ont été créées selon les cibles définies et diffusées par e-mail suivant la base de données de marketing direct. L'avantage d'une telle démarche est l'efficacité et la rationalisation des envois physiques, avec la réduction des communications sur supports traditionnels qu'elle implique. A une époque où les prospects sont envahis par tout type de matériel publicitaire, l'AIG s'inscrit aussi dans une tendance respectueuse de l'environnement.

### Compagnies aériennes et voyageurs

En 2005, afin de poursuivre ses efforts de prospection auprès de l'industrie du voyage, l'AIG a participé à des événements et salons importants de la branche et a notamment concentré ses efforts sur les marchés chinois et japonais, à travers des déplacements ciblés et un réseau de contacts avec les décideurs des compagnies aériennes. Dans le domaine du fret,



l'image de Genève a été valorisée par le sponsoring d'un événement (Freighters World Conference). Enfin, les efforts pour fédérer les professionnels du voyage ont continué, par exemple avec le salon Envol - présentant l'offre des voyageurs et compagnies aériennes au grand public (28'000 visiteurs). Ce concept s'est aussi décliné sur des roadshows spécialisés autour de trois thèmes (Envol Amérique, Envol Asie et Envol Afrique-Orient).

**Communication**

Avec le rapport annuel précédent et le rapport environnemental, l'AIG a inauguré en 2005 sa nouvelle ligne épurée de brochures institutionnelles. Les dépliant d'information se sont tout naturellement inscrits dans cette démarche avec une mise en page plus aérée et plus chaleureuse. «Action», la newsletter, a elle aussi été «relookée» et propose désormais une édition anglaise. Différentes campagnes de communication ont été mises sur pied: nouveautés aériennes, offre low cost, fidélisation du marché alémanique, shopping, etc.

**Etudes et enquêtes**

Parmi les études qualitatives réalisées en vue d'améliorer des services de l'AIG, outre l'enquête de satisfaction annuelle, une grosse étude de consommation a été réalisée en 2005. De même, une enquête sur le marché ski a été menée en vue d'affiner les profils et de cerner les habitudes de la clientèle.

**Marketing and communication: sustained prospecting**

*The marked rise in low-cost traffic did not prevent Geneva International Airport (AIG) from continuing its route development strategy with other partners. In terms of local marketing, AIG focused on increasing the loyalty of passengers from more distant Swiss and French regions.*

*As part of its strategy of extending its catchment area to the German market, mainly Berne canton, AIG produced its first German language edition of «Chéquier Avantages» and further raised awareness with German language leaflets in travel agencies. To develop its reputation, AIG organised an «Abflug event» in Berne, which included partner airlines and tour operators.*

*AIG intensified its e-marketing, which includes regular e-news. This targeted and efficient method of marketing also brings environmental benefits.*

*AIG also participated in major travel events, concentrating on the Chinese and Japanese markets through targeted visits and contact with airline decision-makers.*

*In freight, Geneva's image was enhanced with the sponsoring of a global event, the Freighters World Conference.*

*AIG's Envol show enabled tour operators and airlines to present themselves to 28,000 members of the public. This concept was also used in three themed roadshows.*

*With the previous annual report and environmental report, AIG launched its new, highly refined line of institutional brochures. Its leaflets were similarly clearer and warmer, and its Action newsletter was restyled and will also be produced in English. Communication campaigns focused on areas such as new air services, low-cost services, attracting German passengers and shopping.*

*In addition to its annual customer satisfaction survey, AIG carried out major consumer and ski-market surveys.*

# Sécurité: accent sur l'entraînement et la formation



Pour répondre aux directives internationales et nationales édictées par l'OACI et l'OFAC et imposant des tâches en nette augmentation, l'Aéroport International de Genève (AIG) a renforcé la formation de ses équipes et engagé du personnel.

## Formation à Teesside

Dans les métiers de la sécurité, il est primordial de maintenir les connaissances et la motivation à son plus haut niveau. Or la technicité, les avions et les moyens de sécurité évoluant rapidement, seule une formation continue est à même de répondre aux nouvelles problématiques. C'est pourquoi en 2005, l'accent a été mis notamment sur les deux semaines d'instruction dispensées au Centre international de Teesside (Grande-Bretagne), seul en Europe à réaliser des exercices feu d'aéronefs en taille réelle pour les aéroports, que suivent tous les sapeurs d'aviation du Service de sécurité de l'aéroport (SSA).

## Deuxième année d'activité pour la Section sanitaire

Le SSA applique le concept d'ambulancier-leader, spécialiste au bénéfice d'une formation poussée qui doit suivre une formation continue de 40 heures par an pour s'adapter aux nouvelles méthodes et garder sa certification afin d'appliquer les protocoles médicaux délégués. La pratique étant essentielle et l'entraînement devant être constant, les interventions ne peuvent se cantonner au seul site aéroportuaire. Ainsi en 2005, la Section sanitaire du SSA a effectué plus de 2'900 interventions, dont 2'500 urgences, 90% d'entre elles hors site, réalisées pour la plupart en partenariat avec le cardiomobile et l'hélicoptère des Hôpitaux Universitaires Genevois (HUG). Il est important de préciser que les communes riveraines de l'AIG sont desservies en priorité par les ambulances du SSA afin de privilégier la proximité des intervenants au profit du patient.

### Faits et chiffres 2005

109 interventions avions

2818 conduites sanitaires

153 alarmes SCA

41 alarmes pollution hydrocarbures

5236 rapports infirmiers

7439 enfants accueillis à la nurserie

18400 convoyages effectués

2371 pleins avec passagers à bord



**Contrôle d'accès**

Les normes d'accès à l'aire de stationnement des avions devenant de plus en plus strictes, l'AIG a décidé en 2005 d'adapter la sécurité aux points de passage pour tous les employés de l'aéroport travaillant sur le site. Un nouveau système d'identification électronique (badges à puce) et une fouille systématique des effets personnels ont été mis sur pied. De même, les nouvelles règles ont requis une formation complémentaire pour la fouille aléatoires des véhicules.

**Neige: d'importants moyens mis en oeuvre.**

Cas extrêmement rare, fin janvier 2005, la neige a bloqué l'aéroport pendant quelques heures. Une coordination interdivision - SSA, Divisions Opérations et Technique - ainsi que d'importants moyens, matériels et humains, ont été mis à contribution pour rouvrir l'aéroport au trafic le plus vite possible, notamment 52 véhicules et des renforts extérieurs, 23'000 litres de dégivrant liquide et 10 tonnes de dégivrant solide répondant aux normes de protection de l'environnement ont été utilisés.



Formation au Centre international de Teesside.

**Safety and security: emphasis on training**

*In response to international and national directives from the International Civil Aviation Organization and the Federal Office of Civil Aviation, which greatly increase workload, Geneva International Airport (AIG) strengthened team training and commitment.*

*In safety-related jobs, it is essential to maintain the highest level of motivation. However, with technical, aircraft and safety matters changing rapidly, only continual training allows the right responses to problems. For this reason, AIG placed great emphasis on sending AIG's firefighters for four weeks' training at Teesside's International Fire Training Centre, Europe's only such centre to undertake full-size exercises.*

*As a highly trained «ambulance leader», capable of providing assistance across the canton, the airport safety service (SSA) must undertake 40 hours of training a year to learn new techniques and retain its certification. In 2005, SSA's medical section attended over 3,000 incidents (90% off-site), of which 2,500 were emergencies. Most of these were carried out with the cardiomobile and HUG helicopter.*

*To further increase airport security, AIG introduced a new electronic badge-based identification system for staff and thorough searches of personal effects. In addition, new rules required supplementary training for vehicle inspections.*

*An extremely rare occurrence, the airport was snowbound between 6am and 3pm at the end of January. Interdivisional coordination between the SSA and operations and technical divisions, together with significant human and equipment resources, were called upon to re-open the airport as quickly as possible. This involved 52 vehicles, external reinforcements, 23,000 litres of (environmental standard compliant) liquid de-icer and 10 tonnes of solid de-icer.*



# Environnement: une politique responsable



En 2005, l'Aéroport International de Genève (AIG) a poursuivi son processus d'intégration de l'aspect environnemental en amont de chaque nouveau projet, notamment lors des demandes d'approbation de plans. Ainsi, le Système de management environnemental (SME) s'est inscrit davantage dans le système de management intégré de l'AIG.

## Programme d'insonorisation des habitations

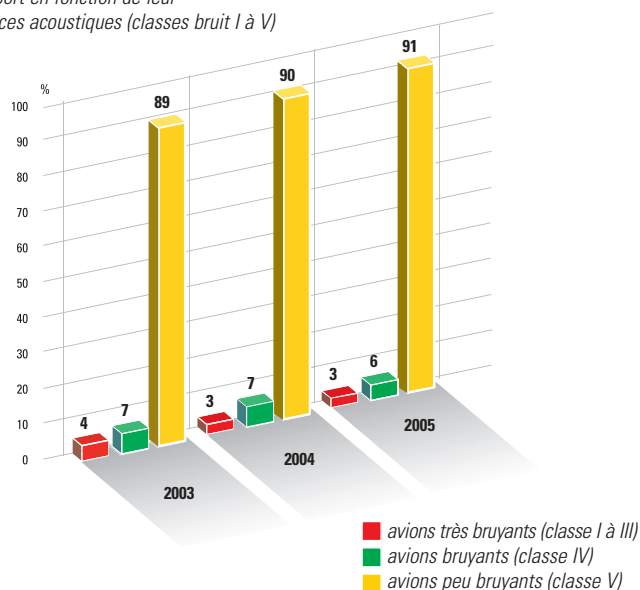
Un montant de plus de CHF 2 millions a été dépensé en 2005 pour la poursuite de l'application du programme d'insonorisation des habitations dans un périmètre déterminé. Ce programme comprend une phase légale obligatoire entrant dans le cadre du renouvellement de la concession fédérale de l'AIG: les travaux d'isolation des locaux à usage sensible au bruit (chambres et séjours principalement) soumis à une charge sonore supérieure aux valeurs d'alarme du degré de sensibilité II (selon l'Ordonnance de protection contre le bruit) ont été réalisés ou sont en cours de l'être (850 logements). Au-delà de ce périmètre obligatoire, l'AIG poursuit l'insonorisation des habitations à titre volontaire; 240 propriétaires ont déjà été contactés à ce titre en 2005.

## Promotion des transports publics

L'AIG a renforcé en 2005 son programme de promotion des transports publics et des modes de transport non-polluants (plan de mobilité). Le renouvellement du contrat Grand Compte avec unireso® a été reconduit; les abonnements annuels unireso® et CFF continuent d'être subventionnés par l'AIG; les bus des Transports publics genevois peuvent toujours être empruntés gratuitement le long du site aéroportuaire par les personnels des sociétés et instances participantes. Après une année d'exploitation, le service des navettes gratuites (lignes fixes et sur appel) destinées au personnel travaillant en horaires irréguliers (tôt le matin ou tard le soir) a été optimisé pour mieux répondre aux besoins; leur fréquentation est en progression constante.

## Surtaxe bruit de 2003 à 2005

Part des avions ayant fait mouvement sur l'Aéroport en fonction de leur performances acoustiques (classes bruit I à V)

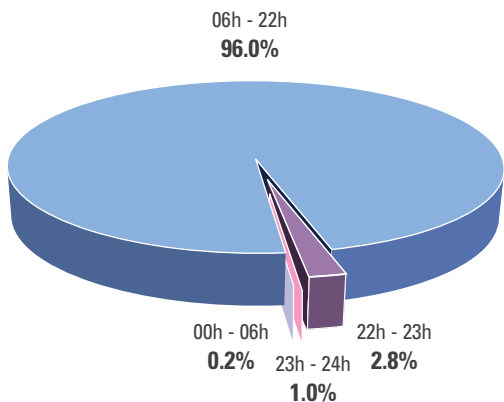




**Mouvements nocturnes**

En 2005, 6'816 mouvements ont été opérés entre 22h et 6h, soit 4% du nombre total sur l'Aéroport. Ce chiffre représente une augmentation de 26% par rapport à 2004 (1'400 mouvements). Cette progression est due principalement aux retards et elle est proportionnelle à celle du nombre général des mouvements. Le secteur de Genthod-Bellevue (approche par piste 23) a été survolé 3'746 fois contre 3'070 pour le secteur Vernier-Meyrin. Les mouvements nocturnes se composent de 81% d'atterrissages et 19% de décollages. La grande majorité (71%) a été opérée dans la première heure de la nuit (22h-23h). Les mouvements effectués pendant le couvre-feu nocturne (0h- 6h), au bénéfice d'un régime de dérogation, restent dans une proportion très faible (131 mouvements) correspondant à moins de 2% du trafic nocturne.

**Part des mouvements nocturnes en 2005**



**Environment: a responsible policy**

*Geneva International Airport (AIG) continued its process of integrating the environment into new projects, particularly at the planning stage. In this way the environmental management system fits in more closely with AIG's integrated management system.*

*In 2005 more than CHF 2 million was spent on continued residential soundproofing. All of the 850 noise-sensitive, specifically noise-affected premises within a precise perimeter around the airport have now been, or are being, soundproofed. Outside this obligatory perimeter, AIG continued soundproofing homes on a voluntary basis and therefore got in touch with 240 owners in 2005.*

*AIG strengthened its promotion of public transport and non-polluting modes of transport (mobility plan). The contract with unireso® was extended; unireso® and Federal Railways (CFF) annual season tickets continue to be subsidised by AIG; and public buses are still free throughout the airport site for the staff of participating organisations. After a year of operations, the free shuttle service (fixed routes and on demand) for staff working irregular hours (early in the morning or late at night) was improved to respond better to their needs.*

*In 2005 there were 6,816 aircraft movements between 10pm and 6am - 4% of total movements and 26% up on 2004. This increase was due mainly to late-running flights and was proportional to the general number of movements. 3'746 of these night flights were over Genthod-Bellevue, 3'070 over Vernier-Meyrin. Most (81%) were landings and 71% occurred between 10pm and 11pm. There were only 131 specially authorised movements in the curfew period of midnight to 6am, representing less than 2% of nocturnal traffic.*

# Ressources humaines: motivation et professionnalisme



L'Aéroport International de Genève (AIG) a mis l'accent en 2005 sur la motivation de son personnel, notamment à travers un renforcement de la formation, une attention particulière à la sécurité au travail et une meilleure maîtrise de la gestion du temps de travail.

## **Poursuite de la formation et politique d'embauche dynamique**

Les séminaires obligatoires destinés aux nouveaux cadres se sont poursuivis en 2005. Les cours intensifs de langue via la méthode de Suggestopédie ont rencontré un écho très positif et le séminaire sur la gestion de l'agressivité a connu, comme chaque année, une très forte participation. Enfin, le premier apprenti (monteur-électricien) de l'histoire de l'AIG a terminé sa formation avec succès après 3 ans de formation (au lieu de 4). Cette expérience positive va permettre d'ouvrir des postes supplémentaires tels qu'électronicien et réparateur de poids lourds. Concernant l'emploi, l'AIG a considérablement augmenté ses effectifs en 2005, toutes divisions confondues, afin de faire face à son développement. En octobre, le site du SMI (Système de management intégré) a été créé, sur lequel figurent les règlements et statut du personnel. Ce dernier a fait l'objet d'une révision, entrée en vigueur en 2006.

## **Mesures de sécurité au travail**

Afin de répondre aux exigences fixées par la directive MSST (relative à l'appel à des médecins du travail et spécialistes de la sécurité au travail), l'AIG a engagé un médecin du travail de façon à préserver et à promouvoir la santé de tous les collaborateurs sur le site aéroportuaire.

### **Quelques chiffres 2005**

#### **Nombre de collaborateurs:**

589 personnes (462 en 1994) 21.5% d'augmentation en 11 ans

574 postes fixes

150 métiers différents

#### **Métiers du secteur secondaire:**

électriciens, horticulteurs, mécaniciens, peintres, architectes, etc...

#### **Métiers du secteur tertiaire:**

marketing, finances, comptabilité, service juridique, ressources humaines, informatique, etc...

#### **Métiers propres à un aéroport:**

agent de sûreté, agent de piste / de positionnement d'avions, contrôleur des aires de trafic, accueil, sapeurs d'aviation, etc...



**Gestion du temps de travail**

En 2005, le projet AIGT (Amélioration et intégration de la gestion du temps) a été élaboré dans le but de remplacer un système informatique de saisie du temps de travail devenu obsolète. Un appel d'offre a été lancé auprès de diverses sociétés de logiciels et un groupe de travail a été mis en place pour aider la société sélectionnée à appréhender la situation complexe de l'AIG. L'objectif à court terme: créer un nouveau règlement du temps de travail sur la base duquel le nouveau programme informatique sera paramétré. Il prendra en compte tous les cas de figure du personnel en place et permettra, entre autre, de mieux maîtriser les heures supplémentaires.

**Maintien de la certification ISO**

Dans le cadre des audits annuels de surveillance, effectués chaque année par l'institut de certification, toutes les divisions travaillent à assurer le bon fonctionnement et le développement du système qualité de l'AIG: une plus grande rigueur dans la gestion des processus, un meilleur suivi des projets ainsi qu'une meilleure transversalité des informations.

**Human resources: motivation and professionalism**

*Geneva International Airport (AIG) placed emphasis on the motivation of its employees in 2005, particularly through strengthened training and safety at work and the control of overtime.*

*AIG greatly expanded its total workforce. Compulsory seminars for new staff continued, intensive language courses received a positive response and the seminar on dealing with aggression was again well attended. AIG's first-ever apprentice (a fitter-electrician) successfully completed a three-year training course, opening the way for electronics, engineering and other apprenticeships.*

*In October, the integrated management system site was created, showing staff payments and status.*

*To respond to the medical care and safety at work requirements of the MSST directive, AIG appointed a company medical officer to preserve and promote the health of all airport-based staff.*

*The AIGT project (improvement and integration of time management) was developed to replace an obsolete system. Following a competitive tender among software companies, a working party was set up to help the selected company to understand the complex situation at AIG. The short-term aim: to create a new working time rule on which the new computing programme will be based.*

*Within the framework of annual monitoring audits carried out by the Institute of Certification, all AIG's divisions work hard to ensure the smooth functioning and development of the ISO quality system. This involves more rigorous process management, better monitoring of projects and improved linking of information.*

# Statistiques du trafic

28

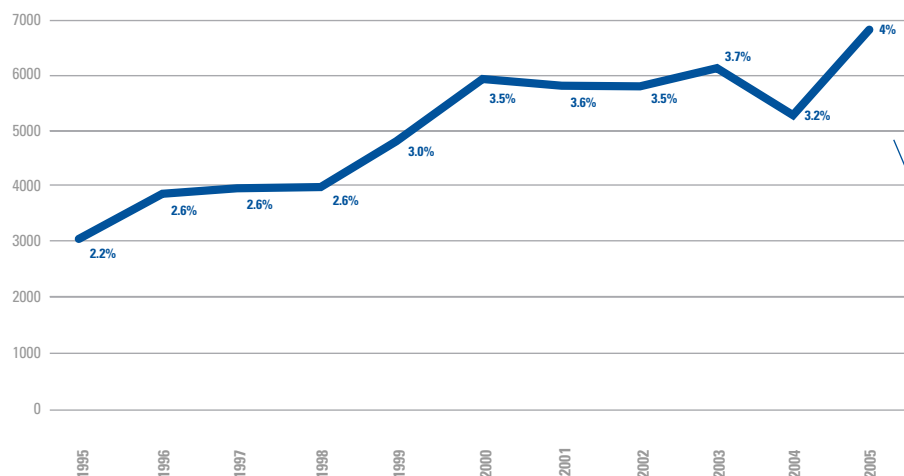
## Résultats du trafic global / Global traffic

	2005 %/total	2005	2004	variation %	
<b>Passagers</b>					<b>Passengers</b>
Trafic local:					<i>Local traffic:</i>
Trafic de ligne	91.8	8'636'148	7'812'461	10.5	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic hors des lignes (charter)	6.5	614'822	646'226	-4.9	<i>Non scheduled traffic</i>
<b>Total trafic local</b>	<b>98.3</b>	<b>9'250'970</b>	<b>8'458'687</b>	<b>9.4</b>	<b>Total local traffic</b>
Trafic en transit direct	0.7	69'253	58'237	18.9	<i>Direct transfer traffic</i>
<b>Total trafic de ligne et charter</b>	<b>99.0</b>	<b>9'320'223</b>	<b>8'516'924</b>	<b>9.4</b>	<b>Total scheduled and charter traffic</b>
Vols taxi, vols de plaisance et autres	0.6	54'041	40'854	32.3	<i>Taxi flights, leisure flights and other flights</i>
<b>Total trafic commercial</b>	<b>99.6</b>	<b>9'374'264</b>	<b>8'557'778</b>	<b>9.5</b>	<b>Total commercial traffic</b>
Trafic non commercial	0.4	36'653	35'652	2.8	<i>Non commercial traffic</i>
<b>Total trafic général</b>	<b>100.0</b>	<b>9'410'917</b>	<b>8'593'430</b>	<b>9.5</b>	<b>Total general traffic</b>
<b>Mouvements</b>					<b>Movements</b>
Trafic de ligne	64.3	109'955	105'940	3.8	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic hors des lignes (charter)	3.7	6'328	6'848	-7.6	<i>Non scheduled traffic</i>
<b>Total trafic de ligne et charter</b>	<b>68.0</b>	<b>116'283</b>	<b>112'788</b>	<b>3.1</b>	<b>Total scheduled and charter traffic</b>
Vols taxi, vols de plaisance et autres	13.7	23'399	21'983	6.4	<i>Taxi flights, leisure flights and other flights</i>
<b>Total trafic commercial</b>	<b>81.7</b>	<b>139'682</b>	<b>134'771</b>	<b>3.6</b>	<b>Total commercial traffic</b>
Trafic non commercial	18.3	31'254	31'860	-1.9	<i>Non commercial traffic</i>
<b>Total trafic général</b>	<b>100.0</b>	<b>170'936</b>	<b>166'631</b>	<b>2.6</b>	<b>Total general traffic</b>
<b>Marchandises (tonnes)</b>					<b>Goods (tons)</b>
Trafic de ligne	44.7	26'509	25'659	3.3	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic hors des lignes (charter)	11.6	6'927	7'063	-1.9	<i>Non scheduled traffic</i>
<b>Fret aérien avionné</b>	<b>56.4</b>	<b>33'436</b>	<b>32'742</b>	<b>2.1</b>	<b>Crafted air freight</b>
Fret aérien camionné	30.5	18'107	17'348	4.4	<i>Trucked air freight</i>
<b>Total fret aérien</b>	<b>86.9</b>	<b>51'543</b>	<b>50'090</b>	<b>2.9</b>	<b>Total air freight</b>
Poste locale	13.1	7'771	9'796	-20.7	<i>Local mail</i>
<b>Total fret aérien et poste</b>	<b>100.0</b>	<b>59'314</b>	<b>59'886</b>	<b>-0.1</b>	<b>Total air freight and mail</b>

# Statistiques du trafic

## Trafic de nuit 2005 / Night traffic 2005

### 22h00-6h00

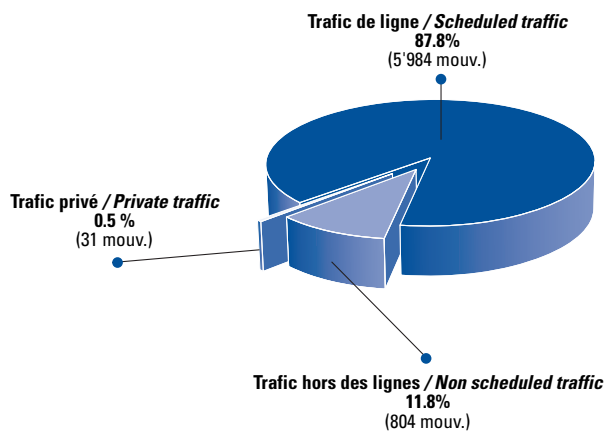


**Evolution des mouvements nocturnes**  
*Evolution of night movements*

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

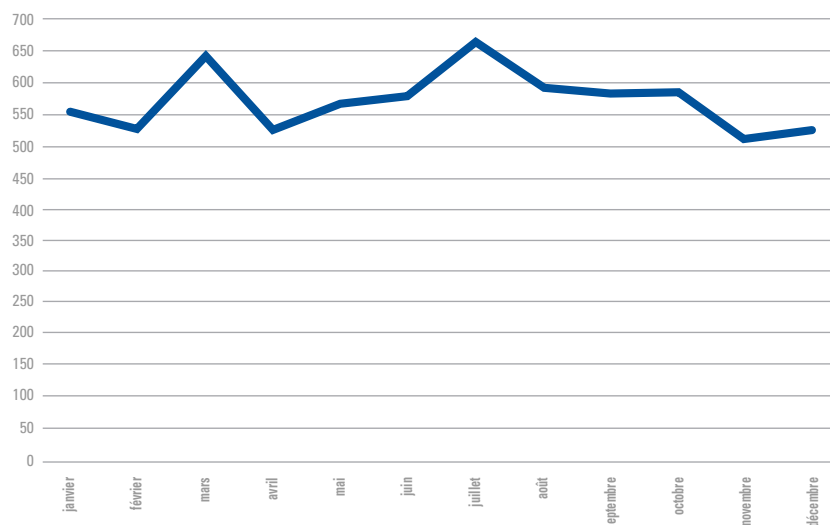
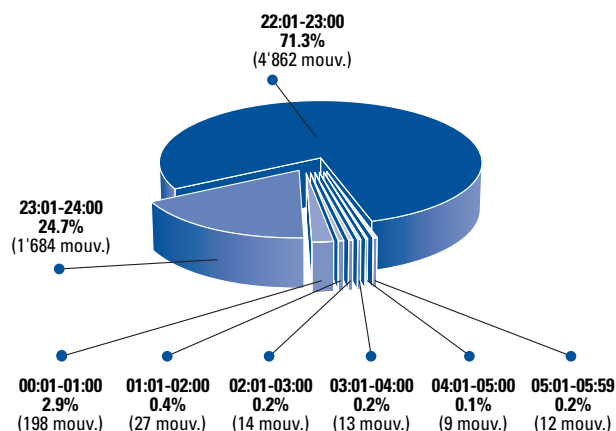
### Mouvements de nuit selon le type de trafic

*Night movements split by traffic type*



### Distribution horaire des mouvements nocturnes

*Distribution of night movements split by hour*



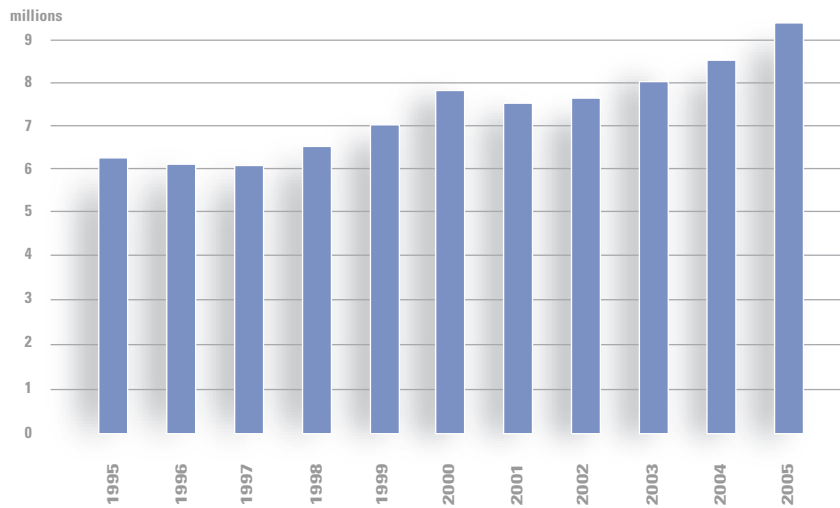
**2005**  
**Variation saisonnière des mouvements nocturnes**  
*Seasonal variation of night movements*

# Statistiques du trafic

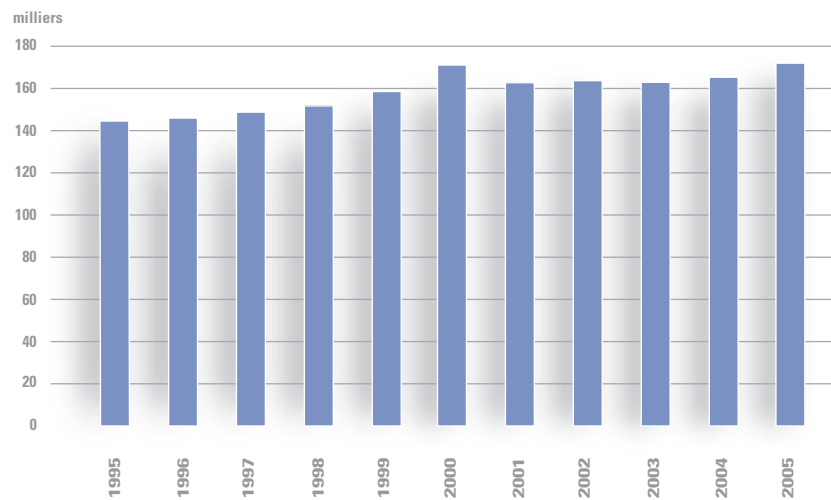
Evolution du trafic (1995-2005) / *Traffic evolution (1995-2005)*

30

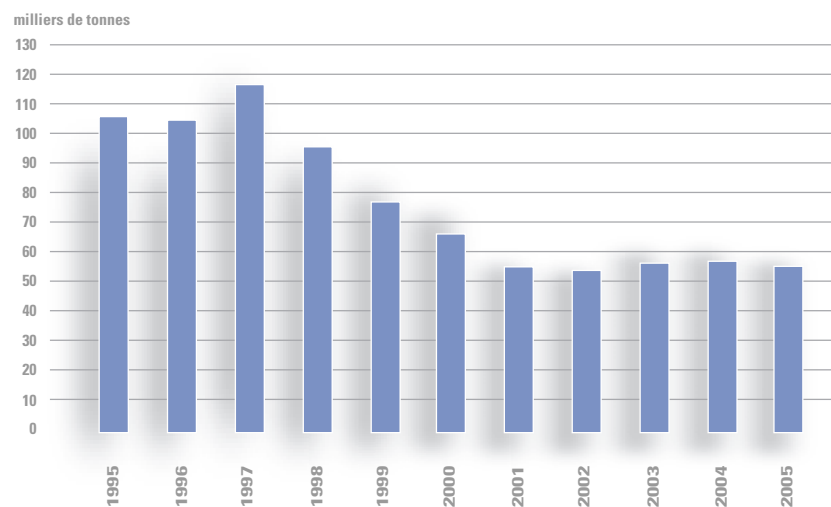
## Passagers / *Passengers*



## Mouvements / *Movements*



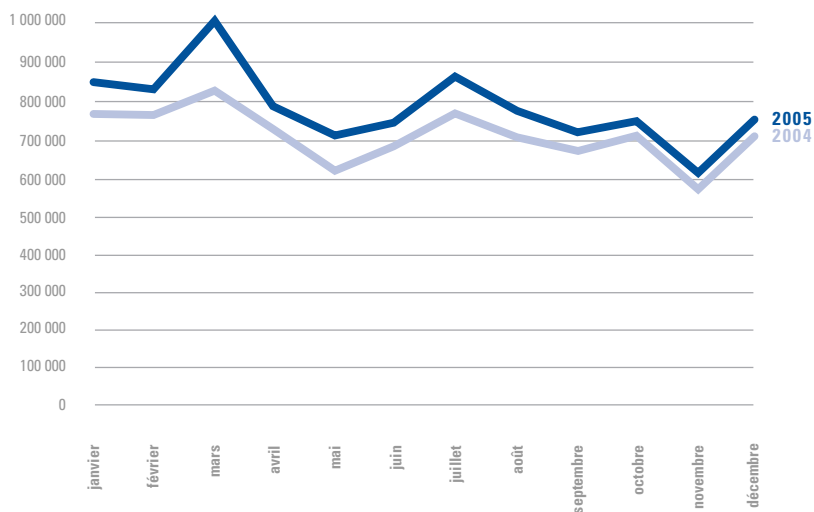
## Fret (poste incluse) / *Freight (mail included)*



# Statistiques du trafic

## Variation saisonnière du trafic / Seasonal traffic variation

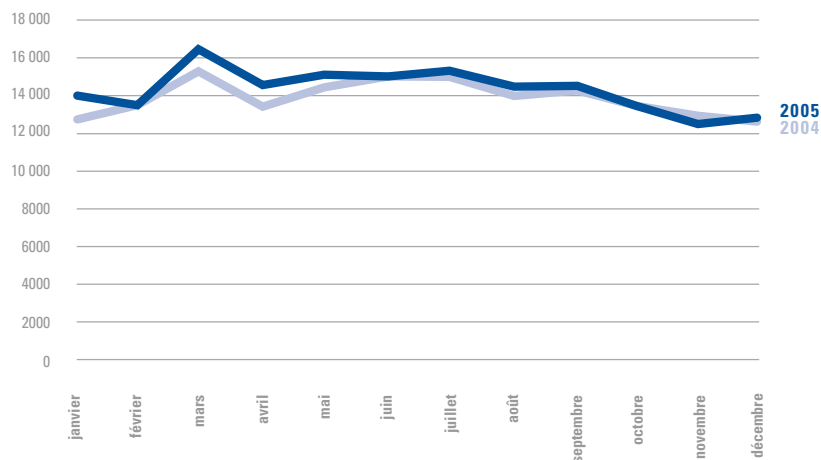
### Passagers / Passengers



Pointes de trafic passagers  
Passengers traffic peaks

Pointe mensuelle:  
Mars / March : 1 003 960

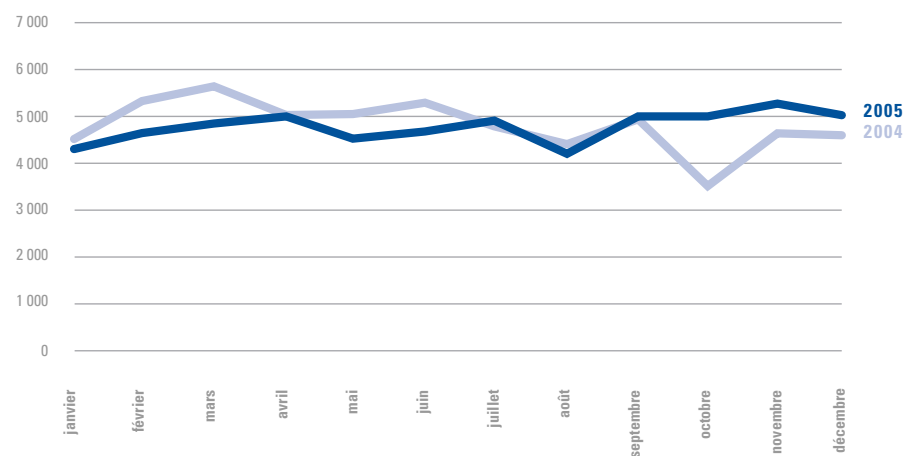
### Mouvements / Movements



Pointes de trafic des mouvements  
Movements traffic peaks

Pointe mensuelle:  
Mars / March : 16 187

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



# Statistiques du trafic

32

## Trafic de ligne direct (sans escale) par pays et destination 2005

Pays	Villes	PASSAGERS	%/TOTAL	var 05/04
<b>Algérie</b>		<b>26'013</b>	<b>0.3%</b>	<b>1.1%</b>
	Alger	23'234		0.6%
	Constantine	1'301		11.9%
	Oran	1'478		0.3%
<b>Egypte</b>		<b>32'840</b>	<b>0.4%</b>	<b>8.4%</b>
	Cairo	21'584		13.9%
	Sharm El Sheikh	11'256		3440.0%
<b>Libye</b>	Tripoli	<b>10'972</b>	<b>0.1%</b>	<b>33.5%</b>
<b>Maroc</b>		<b>91'056</b>	<b>1.1%</b>	<b>10.6%</b>
	Agadir	5'362		7.0%
	Casablanca	70'748		16.0%
	Marrakech	14'946		2.6%
<b>Maurice</b>	Maurice	<b>14'626</b>	<b>0.2%</b>	<b>2.2%</b>
<b>Tunisie</b>		<b>61'007</b>	<b>0.7%</b>	<b>-1.4%</b>
	Djerba	13'245		2.3%
	Monastir	5'931		3.3%
	Tabarka	745		-64.4%
	Tunis	41'086		0.0%
<b>AFRIQUE</b>		<b>236'514</b>	<b>2.8%</b>	<b>6.2%</b>
<b>Etats-Unis</b>		<b>208'407</b>	<b>2.4%</b>	<b>4.0%</b>
	Chicago	2'286		2440.0%
	New York	110'164		1.2%
	Newark	95'957		5.0%
<b>AMERIQUE NORD</b>		<b>208'407</b>	<b>2.4%</b>	<b>4.0%</b>
<b>Arabie-Saoudite</b>	Riyadh	<b>11'708</b>	<b>0.1%</b>	<b>2.2%</b>
<b>Emirats Arabes Unis</b>	Abu Dhabi	<b>27'449</b>	<b>0.3%</b>	<b>150.3%</b>
<b>Iran</b>	Téhéran	<b>11'804</b>	<b>0.1%</b>	<b>4.5%</b>
<b>Israël</b>	Tel-Aviv	<b>40'477</b>	<b>0.5%</b>	<b>-0.8%</b>
<b>Jordanie</b>	Amman	<b>11'396</b>	<b>0.1%</b>	<b>4.3%</b>
<b>Koweït</b>	Koweït City	<b>10'455</b>	<b>0.1%</b>	<b>-32.5%</b>
<b>Liban</b>	Beirut	<b>29'796</b>	<b>0.3%</b>	<b>-7.3%</b>
<b>MOYEN-ORIENT</b>		<b>143'085</b>	<b>1.5%</b>	<b>5.7%</b>
<b>Allemagne</b>		<b>673'949</b>	<b>7.8%</b>	<b>15.7%</b>
	Berlin	92'262		982.6%
	Cologne	9'909		-65.1%
	Dortmund	1'672		
	Dusseldorf	30'694		-8.9%
	Francfort	379'665		2.9%
	Munich	159'252		12.5%
	Stuttgart	495		21.6%
<b>Autriche</b>	Vienne	<b>115'297</b>	<b>1.3%</b>	<b>5.5%</b>
<b>Belgique</b>	Bruxelles	<b>303'716</b>	<b>3.5%</b>	<b>1.7%</b>
<b>Danemark</b>	Copenhague	<b>179'529</b>	<b>2.1%</b>	<b>17.1%</b>
<b>Espagnes &amp; Canaries</b>		<b>853'323</b>	<b>9.9%</b>	<b>32.9%</b>
	Alicante	90'545		576.1%
	Barcelone	398'800		9.8%
	Ibiza	2'726		151.7%
	Madrid	327'527		36.9%
	Malaga	20'463		66.4%
	Santiago De Compostèle	9'631		-9.7%
	Valence	3'631		61.5%
<b>Fédération de Russie</b>		<b>138'677</b>	<b>1.6%</b>	<b>8.7%</b>
	Moscou Domodedovo	66'984		14.0%
	Moscou Sheremetyevo	69'404		4.3%
	Saint-Peterbourg	2'289		-0.9%
<b>Finlande</b>	Helsinki	<b>97</b>	<b>0.0%</b>	<b>-99.1%</b>
<b>France</b>		<b>1'290'970</b>	<b>14.9%</b>	<b>-2.0%</b>
	Biarritz	5'635		26.5%
	Bordeaux	25'457		74.4%
	Clermont Ferrand	6'561		-64.6%
	Lyon	133		
	Marseille	4'052		-6.0%
	Nantes	17'450		207.8%

### Top 10 des destinations Destination top 10

Destination	Passagers
Londres	1'617'585
Paris	955'638
Zurich	558'448
Amsterdam	505'647
Barcelone	398'800
Francfort	379'665
Rome	334'881
Madrid	327'527
Bruxelles	303'716
Nice	257'460

# Statistiques du trafic

## Direct (without stop) scheduled traffic split by country and destination 2005

	Nice	257'460		2.2%
	Paris CDG	694'089		2.1%
	Paris Orly	261'549		-19.7%
	Saint-Tropez	2'635		147.7%
	Toulouse	15'949		34.7%
<b>Grèce</b>	Athènes	<b>110'109</b>	<b>1.3%</b>	<b>22.6%</b>
<b>Hongrie</b>	Budapest	<b>127'855</b>	<b>1.5%</b>	<b>115.1%</b>
<b>Irlande</b>		<b>58'397</b>	<b>0.7%</b>	<b>24.3%</b>
	Dublin	56'941		21.8%
	Shannon	1'456		524.9%
<b>Italie</b>		<b>418'471</b>	<b>4.8%</b>	<b>44.7%</b>
	Bologne	108		
	Florence	9'282		157.3%
	Milan	58'425		-13.1%
	Naples	131		
	Olbia	1'072		3.7%
	Rome Ciampino	164'385		566.0%
	Rome Fiumicino	170'496		-6.3%
	Turin	122		
	Venise	14'450		51.9%
<b>Lettonie</b>	Riga	<b>1'689</b>	<b>0.0%</b>	<b>748.7%</b>
<b>Luxembourg</b>	Luxembourg	<b>28'420</b>	<b>0.3%</b>	<b>1.0%</b>
<b>Malte</b>	Malte	<b>6'447</b>	<b>0.1%</b>	<b>-22.6%</b>
<b>Norvège</b>	Oslo Gardermoen	<b>155</b>	<b>0.0%</b>	<b>-97.7%</b>
<b>Pays-Bas</b>	Amsterdam	<b>505'647</b>	<b>5.9%</b>	<b>3.9%</b>
<b>Pologne</b>	Varsovie	<b>22'266</b>	<b>0.3%</b>	<b>15.5%</b>
<b>Portugal</b>		<b>255'447</b>	<b>3.0%</b>	<b>4.7%</b>
	Lisbonne	184'561		6.5%
	Porto	70'886		0.2%
<b>République Tchèque</b>	Prague	<b>16'198</b>	<b>0.2%</b>	<b>607.0%</b>
<b>Royaume-Uni</b>		<b>2'191'039</b>	<b>25.4%</b>	<b>10.6%</b>
	Belfast	21'350		
	Birmingham	8'082		-36.4%
	Bournemouth	3'498		
	Bristol	95'583		2331.0%
	Cardiff	3'725		2953.0%
	Doncaster Sheffield	2'623		
	Edimbourg	13'787		49.1%
	Exeter	281		
	Glasgow	12'231		1587.0%
	Leeds	26'418		99.9%
	Liverpool	129'201		-3.0%
	Londres City	201'124		145.3%
	Londres Gatwick	501'498		2.3%
	Londres Heathrow	557'747		-16.5%
	Londres Luton	349'045		-10.2%
	Londres Stansted	8'171		7005.0%
	Manchester	62'207		-0.6%
	Manston	6'803		345.2%
	Newcastle	78'308		2276.0%
	Norwich	268		
	Nottingham	101'631		7.0%
	Southampton	5'024		-69.2%
	Teesside	2'434		5837.0%
<b>Suède</b>	Stockholm	<b>53'544</b>	<b>0.6%</b>	<b>0.1%</b>
<b>Suisse</b>		<b>613'655</b>	<b>7.1%</b>	<b>-1.5%</b>
	Basel	110		
	Geneve	380		
	Lugano	54'717		32.2%
	Zurich	558'448		-4.0%
<b>Turquie</b>	Istanbul	<b>83'251</b>	<b>1.0%</b>	<b>14.6%</b>
<b>EUROPE</b>		<b>8'048'148</b>	<b>93.2%</b>	<b>11.0%</b>
<b>MONDE</b>		<b>8'636'154</b>	<b>100.0%</b>	<b>10.5%</b>

### Top 10 pays Country top 10

Destination	Passagers
Royaume-Uni	2'191'039
France	1'290'970
Espagne	853'323
Allemagne	673'949
Suisse	613'655
Pays-Bas	505'647
Italie	418'471
Belgique	303'716
Portugal	255'447
Etats-Unis	208'407

# Etats financiers

34

## Bilans consolidés au 31 décembre

	Notes	2005 CHF	2004 CHF
<b>ACTIF</b>			
Disponibilités	1	6'747'343	5'390'688
Débiteurs clients	2	39'922'250	45'577'348
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	3	<u>45'766'881</u>	<u>53'353'096</u>
<b>Total de l'actif circulant</b>		<b><u>92'436'474</u></b>	<b><u>104'321'132</u></b>
Immobilisations corporelles	4	472'044'842	477'376'441
Droits d'utilisation	5	<u>9'643'206</u>	<u>10'805'072</u>
<b>Total de l'actif immobilisé</b>		<b><u>481'688'048</u></b>	<b><u>488'181'513</u></b>
<b>Total de l'actif</b>		<b><u>574'124'522</u></b>	<b><u>592'502'645</u></b>
<b>PASSIF</b>			
Fournisseurs et autres créanciers		24'717'420	25'923'341
Comptes de régularisation passifs	6	7'076'385	15'351'419
Part à court terme des emprunts et autres dettes à long terme	7	24'007'847	39'126'000
Part à court terme des provisions	8	<u>2'453'000</u>	<u>2'453'000</u>
<b>Total des exigibles à court terme</b>		<b><u>58'254'652</u></b>	<b><u>82'853'760</u></b>
Emprunts et autres dettes à long terme	7	298'659'741	314'071'200
Provisions	8	8'062'200	8'712'500
Engagements de prévoyance	9	<u>64'199'000</u>	<u>56'529'000</u>
<b>Total des dettes à long terme et provisions</b>		<b><u>370'920'941</u></b>	<b><u>379'312'700</u></b>
<b>Réserves revenant au propriétaire du Groupe</b>			
Fonds environnement	10	46'021'699	47'457'676
Réserve du groupe		69'097'270	55'363'863
Bénéfice dde l'exercice		<u>29'623'686</u>	<u>27'323'995</u>
		<b><u>144'742'655</u></b>	<b><u>130'145'534</u></b>
Intérêts minoritaires		206'274	190'651
<b>Total des fonds propres</b>		<b><u>144'948'929</u></b>	<b><u>130'336'185</u></b>
<b>Total du passif</b>		<b><u>574'124'522</u></b>	<b><u>592'502'645</u></b>

## Comptes de profits et pertes consolidés au 31 décembre

	Notes	2005 CHF	2004 CHF
<b>PRODUITS</b>			
<b>Redevances aéroportuaires</b>			
Redevances d'atterrissages		24'497'818	23'672'446
Redevances passagers		83'982'146	80'179'800
Autres redevances	11	6'577'064	6'593'513
		<b>115'057'028</b>	<b>110'445'759</b>
<b>Produits d'exploitation</b>			
Loyers et droits de superficie		17'368'220	17'302'086
Redevances commerciales		57'523'703	52'855'682
Parkings		28'873'722	26'993'689
Charges locatives refacturées	12	8'466'410	8'474'637
Recettes infrastructures centralisées	13	8'640'098	7'584'300
Autres recettes d'exploitation	14	4'955'358	5'159'511
		<b>125'827'511</b>	<b>118'369'905</b>
<b>Total des produits</b>		<b>240'884'539</b>	<b>228'815'664</b>
<b>CHARGES</b>			
<b>Personnel</b>			
Salaires et allocations		-59'013'477	-54'723'762
Charges sociales	15	-21'078'981	-19'936'846
Autres charges du personnel		-2'078'639	-2'033'686
		<b>-82'171'097</b>	<b>-76'694'294</b>
<b>Dépenses de fonctionnement</b>			
Energie, entretien et loyers	16	-42'834'870	-39'080'789
Marchandises		-2'827'601	-2'656'571
Honoraires, prestations de services et sous traitance	17	-25'218'567	-23'401'178
Frais de police pour sûreté au sol		-4'670'000	-6'300'000
Autres dépenses de fonctionnement	18	-9'277'417	-8'282'419
		<b>-84'828'455</b>	<b>-79'720'957</b>
Attribution au fonds environnement	10	1'435'977	1'402'980
<b>Bénéfice opérationnel avant amortissements, intérêts</b>		<b>75'320'964</b>	<b>73'803'393</b>
<b>Amortissements sur investissements</b>			
Amortissement sur immobilisations corporelles	4	-36'482'378	-34'259'319
Amortissement sur droits d'utilisation	5	-1'511'303	-1'493'460
		<b>-37'993'681</b>	<b>-35'752'779</b>
<b>Bénéfice opérationnel</b>		<b>37'327'283</b>	<b>38'050'614</b>
Produits d'intérêts		375'114	142'565
Charges d'intérêts	19	-8'063'088	-10'848'209
		<b>-7'687'974</b>	<b>-10'705'644</b>
<b>Bénéfice du groupe</b>		<b>29'639'309</b>	<b>27'344'970</b>
Revenant:			
A l'Aéroport International de Genève		29'623'686	27'323'995
Aux intérêts minoritaires		15'623	20'975
		<b>29'639'309</b>	<b>27'344'970</b>

## Tableau de mouvement des fonds propres consolidés

	Revenant aux propriétaires du Groupe			Intérêts minoritaires	Total des fonds propres
	Fonds environnement	Réserves	Bénéfice de l'exercice		
	CHF	CHF	CHF		
<b>Solde au 1er janvier 2004</b>	<b>48'860'656</b>	<b>42'210'602</b>	<b>27'368'344</b>	<b>169'676</b>	<b>118'609'278</b>
Variation de la réserve de couverture		-530'911			-530'911
Bénéfice			<u>27'323'995</u>	<u>20'975</u>	<u>27'344'970</u>
<b>Total des produits 2004</b>	<b>-</b>	<b>-530'911</b>	<b>27'323'955</b>	<b>20'975</b>	<b>26'814'059</b>
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)	<u>-1'402'980</u>				<u>-1'402'980</u>
<b>Solde au 31 décembre 2004</b>	<b>47'457'676</b>	<b>55'363'863</b>	<b>27'323'995</b>	<b>190'651</b>	<b>130'336'185</b>
<b>Solde au 1er janvier 2005</b>	<b>47'457'676</b>	<b>55'363'863</b>	<b>27'323'995</b>	<b>190'651</b>	<b>130'336'185</b>
Variation de la réserve de couverture		240'898			240'898
Bénéfice			<u>29'623'686</u>	<u>15'623</u>	<u>29'639'309</u>
<b>Total des produits 2005</b>	<b>-</b>	<b>240'898</b>	<b>29'623'686</b>	<b>15'623</b>	<b>29'880'207</b>
Part du résultat 2004 versé à l'Etat			-13'831'486		-13'831'486
Attribution à la réserve générale		13'492'509	-13'492'509		-
Variation du fonds environnement (note 10)	<u>-1'435'977</u>				<u>-1'435'977</u>
<b>Solde au 31 décembre 2005</b>	<b>46'021'699</b>	<b>69'097'270</b>	<b>29'623'686</b>	<b>206'274</b>	<b>144'948'929</b>

## Tableaux de financement consolidés au 31 décembre

	Notes	2005 CHF	2004 CHF
<b>Activités d'exploitation</b>			
<b>Bénéfice du groupe</b>		<b><u>29'639'309</u></b>	<b><u>27'344'970</u></b>
Produits d'intérêts		-375'114	-142'565
Charges d'intérêts		8'063'088	10'848'209
Amortissements	4,5	37'993'681	35'752'779
Allocation au fonds environnement	10	2'875'404	2'808'152
Utilisation du fonds environnement	10	-4'311'381	-4'211'132
Mouvement des provisions à long terme	8	-650'300	-1'027'500
Variation des engagements de prévoyance	9	<u>7'670'000</u>	<u>7'601'000</u>
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b><u>80'904'687</u></b>	<b><u>78'973'913</u></b>
<b>Variation de l'actif circulant net:</b>			
Débiteurs clients	2,18	5'655'098	-7'730'074
Comptes de régularisation actif et créances diverses	3	7'586'336	6'159'261
Fournisseurs et autres créanciers		-1'205'921	3'101'825
Provisions à court terme	8	-	869'840
Comptes de régularisation passifs	6	-7'275'954	6'916'375
Intérêts reçus		<u>374'992</u>	<u>133'994</u>
		<b><u>5'134'551</u></b>	<b><u>9'451'221</u></b>
<b>Flux de trésorerie net provenant des activités d'exploitation</b>		<b><u>86'039'238</u></b>	<b><u>88'425'134</u></b>
<b>Activités d'investissements</b>			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	4	-31'150'778	-34'496'565
Acquisitions de droits d'utilisation	5	<u>-349'437</u>	<u>-955'147</u>
<b>Flux de trésorerie net affecté aux activités d'investissement</b>		<b><u>-31'500'215</u></b>	<b><u>-35'451'712</u></b>
<b>Activités de financement</b>			
Part du résultat payé à l'Etat		-13'831'486	-13'684'172
Variation des dettes à court et long terme	7	-30'529'612	-32'244'545
Variation de la réserve de couverture	23	240'898	-530'911
Intérêts payés		<u>-9'062'168</u>	<u>-9'553'264</u>
<b>Flux de trésorerie net affecté aux activités de financement</b>		<b><u>-53'182'368</u></b>	<b><u>-56'012'892</u></b>
<b>Variation de trésorerie</b>		<b><u>1'356'655</u></b>	<b><u>-3'039'470</u></b>
Disponibilités au début de l'exercice	1	5'390'688	8'430'158
Disponibilités à la fin de l'exercice	1	<u>6'747'343</u>	<u>5'390'688</u>
<b>Variation de trésorerie</b>		<b><u>1'356'655</u></b>	<b><u>-3'039'470</u></b>

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

### 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 1<sup>er</sup> 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.

Adresse légale du Groupe:

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

### Principales méthodes comptables

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

Les comptes des exercices clos aux 31 décembre 2005 et 2004 sont établis en conformité avec les normes internationales d'information financière (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.

Les sociétés intégrées dans le périmètre de consolidation arrêtent leurs comptes au 31 décembre. 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.

Les transactions intra-groupe, les soldes et les profits latents sur les opérations entre sociétés du groupe sont éliminés. Les pertes latentes sont également éliminées pour les actifs cédés et elles sont considérées comme un indicateur de perte de valeur. Les méthodes comptables de la filiale ont été alignées sur celles du Groupe.

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 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 actif incorporel puis évalué à son coût diminué du cumul des pertes de valeur. Un test de dépréciation est effectué une fois par an ou plus fréquemment si des événements ou des changements de circonstances indiquent qu'il peut

s'être déprécié. En cas d'écart négatif, une réévaluation des actifs nets est exercée. Tout excédent subsistant après cette opération est comptabilisé immédiatement en résultat.

#### (b) Estimations et jugements comptables déterminants

##### (i) Estimations et hypothèses comptables

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.

Actuellement, nous ne disposons d'aucun indice permettant de déceler un risque important d'ajustement significatif de la valeur comptable des actifs et passifs au cours de la période suivante.

##### (ii) Jugements déterminants

Les jugements réalisés par la direction, autres que ceux impliquant des estimations, lors de l'application des méthodes comptables n'ont pas un impact significatif sur les montants comptabilisés dans les états financiers.

#### (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 utilise depuis 2004, et uniquement à des fins de couverture, des instruments financiers dérivés.

Le risque financier le plus 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'acqui-

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

### (g) Immobilisations corporelles (suite)

sition, déduction faite de leurs amortissements cumulés et des éventuelles subventions d'investissements.

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. Chaque partie d'une immobilisation corporelle ayant un coût significatif par rapport au coût total de l'élément doit être amortie séparément. Les amortissements sont appliqués dès l'utilisation du bien.

	%
Bâtiments industriels et administratifs	2
Bâtiments d'exploitation	3.33
Aménagements 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 corporelles mises à disposition par l'Etat

Selon l'article 4, alinéa 3, de la loi H.3.25, les immeubles 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 sont traités en immobilisations corporelles en tant que contrat de location-financement à l'actif du bilan au coût historique amorti.

### (h) Droits d'utilisation

#### (i) Surfaces, biens immobilisés, équipements et véhicules mis à disposition

L'AIG bénéficie d'un droit d'utilisation sur des surfaces, des biens immobilisés, des équipements ou des véhicules, soit dans le cadre d'un contrat de location-financement ou de location simple.

Les droits d'utilisation, qui sont tous à durée d'utilité finie, 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 de biens immobilisés	6.66
Droit d'utilisation d'équipements	20
Droit d'utilisation de véhicules	25

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) Immobilisations en location-financement (leasing financier)

Les immobilisations correspondant à des contrats de location-financement à long terme figurent à l'actif pour un montant égal au plus faible entre la juste valeur des biens loués et la valeur actualisée des paiements minimaux (loyers) que l'AIG doit assumer.

Ils sont amortis en accord avec les principes de l'entité concernant l'évaluation des immobilisations correspondantes.

Les engagements financiers qui en découlent figurent dans les dettes financières.

Les coûts des contrats de location sont comptabilisés directement au compte de profits et pertes.

### (j) Emprunts

Les emprunts sont initialement comptabilisés au coût correspondant à la juste valeur, nette des coûts de transactions encourus et figurent au bilan selon la méthode du coût amorti.

Ils sont classés en exigibles à court terme, sauf lorsque le Groupe dispose d'un droit incondicional de reporter le règlement de la dette au minimum 12 mois après la date de clôture, auquel cas ces emprunts sont classés en dettes à long terme.

### (k) 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.

### (l) 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 actuariels dépassant de 10% le montant le plus élevé entre la valeur actuelle des engagements (PBO) et la valeur du marché de la fortune sont comptabilisés en comptes de profits et pertes sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des employés (méthode appelée «corridor»).

### (m) Fonds propres

#### (i) Capital de dotation

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

#### (ii) 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 béné-

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

### (m) Fonds propres (suite)

ficie 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.

#### (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. Le Conseil d'Etat a décidé le 27 septembre 2004 de ramener, pour l'année 2005, à un tiers la part revenant à l'AIG.

### (n) Comptabilisation des revenus

#### (i) Redevances

Les redevances d'atterrissage, les redevances passagers et commerciales et les autres prestations fournies par l'AIG 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.

### (o) 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. A partir de l'exercice 2004, ces charges financières ont été ajustées afin de répondre aux exigences des normes IFRS concernant les contrats de locations.

#### (iii) Autres charges 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.

### (p) Informations sectorielles

La norme IAS 14 ne présente pas de caractère obligatoire pour les entreprises non cotées en bourse. 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'allocation des coûts indirects entre les segments s'effectue mensuellement au moyen de clés de répartitions. Ces clés sont revues une fois par année.

### (q) Impôts

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

### (r) 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 des 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.

### (s) Données comparatives

Les données comparatives de l'exercice précédent ont été retraitées afin de corriger le traitement comptable relatif aux immobilisations corporelles de l'Etat de Genève. L'AIG a intégré dans ses états financiers les immobilisations corporelles, propriété de l'Etat de Genève et utilisées par l'établissement dans le cadre d'un contrat de location-financement, au sens d'IAS 17.

Les fonds propres au 1<sup>er</sup> janvier 2004 n'ont pas été retraités étant donné que l'application rétrospective de IAS 17 n'aurait pas un impact significatif sur les comptes déjà présentés.

L'application d'IAS 17 a entraîné une charge supplémentaire de CHF 338'977 pour 2004.

### (t) Adoption de nouvelles normes et interprétations

Pendant l'exercice 2005, l'AIG a choisi d'anticiper l'adoption des amendements apportés au standard IAS 19 «Avantages du personnel» qui entrent en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Dans ce cadre il a décidé de maintenir l'amortissement des pertes actuarielles selon la méthode du corridor. L'adoption de ces modifications comporte des informations supplémentaires dans les notes aux états financiers consolidés.

A la date de clôture des états financiers consolidés, les normes nouvelles ou amendées et interprétations publiées mais pas encore entrées en vigueur étaient les suivantes :

IAS 1	Présentation des états financiers. Amendements
IAS 21	Effets des variations des cours des monnaies étrangères. Amendements
IAS 39	Instruments financiers : comptabilisation et évaluation. Révision limitée
IFRS 4	Contrats d'assurance. Révision limitée
IFRS 6	Prospection, exploitation et ressources minières. Amendements
IFRS 7	Instruments financiers : informations à fournir
IFRIC 4	Conditions permettant de déterminer si un accord contient une location
IFRIC 5	Droits aux intérêts émanant de fonds de gestion dédiés au remboursement des coûts de démantèlement et de remise en états des sites
IFRIC 6	Passifs résultant de la participation à un marché spécifique - Déchets d'équipement électriques et électroniques
IFRIC 7	Modalités pratiques de retraitement des états financiers selon IAS 29

L'AIG estime que l'adoption de ces normes et interprétations lors d'exercices futurs n'aura pas d'impact matériel sur les états financiers consolidés du groupe.

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

### 1. Disponibilités

	<b>31.12.2005</b>	<b>31.12.2004</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Caisses	90'308	66'703
Comptes de chèques postaux	4'316'815	3'126'398
Comptes courants bancaires	<u>2'340'220</u>	<u>2'197'587</u>
	<b><u>6'747'343</u></b>	<b><u>5'390'688</u></b>

Le taux de rendement moyen des disponibilités s'est élevé en 2005 à 0.58% (0.42% en 2004).

### 2. Débiteurs clients

	<b>31.12.2005</b>	<b>31.12.2004</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Débiteurs clients	45'403'622	51'279'344
Etat de Genève	<u>108'628</u>	<u>148'004</u>
Total brut	45'512'250	51'427'348
moins: provision spécifique	<u>-5'590'000</u>	<u>-5'850'000</u>
	<b><u>39'922'250</u></b>	<b><u>45'577'348</u></b>

Durant l'exercice 2005, les pertes de valeurs effectives sur les débiteurs se sont montées à CHF 704'121 (En 2004, 252'903).

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.

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

	<b>31.12.2005</b>	<b>31.12.2004</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
TVA à recevoir	1'207'633	830'517
Impôts anticipés	38'882	35'215
Autres comptes de régularisation actifs	44'181'181	51'448'608
Autres produits à recevoir	237'065	939'214
Options de taux d'intérêt (voir note 23)	<u>102'120</u>	<u>99'542</u>
	<b><u>45'766'881</u></b>	<b><u>53'353'096</u></b>

Suite au traitement du contrat de location-financement avec l'Etat de Genève (voir notes 4 et 7), l'intérêt implicite de l'engagement leasing a été porté sous le poste «autres comptes de régularisation actifs» d'un montant en 2005 de CHF 43'747'809 (CHF 50'746'575 en 2004).

# Etats financiers

42

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

### 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
<b>Valeur brute</b>					
Solde au 1.1.2005	388'806'725	56'477'542	128'062'434	12'593'372	585'940'073
Acquisitions	14'003'325	1'137'514	12'579'876	3'430'063	31'150'778
Sorties	-	-	-2'355'560	-64'965	-2'420'525
Solde au 31.12.2005	402'810'050	57'615'056	138'286'750	15'958'470	614'670'326
<b>Amortissements cumulés</b>					
Solde au 1.1.2005	-31'111'937	-17'272'266	-53'005'307	-7'174'122	-108'563'632
Amortissement	-19'467'538	-2'826'063	-12'177'399	-2'011'378	-36'482'378
Sorties	-	-	2'355'560	64'966	2'420'526
Solde au 31.12.2005	-50'579'475	-20'098'329	-62'827'146	-9'120'534	-142'625'484
<b>Valeur nette au 31.12.2005</b>					
En cours	456'252	1'137'515	1'240'889	831'830	3'666'486
Terminés	351'774'323	36'379'212	74'218'715	6'006'106	468'378'356
<b>Solde au 31.12.2005</b>	<b>352'230'575</b>	<b>37'516'727</b>	<b>75'459'604</b>	<b>6'837'936</b>	<b>472'044'842</b>
<b>Valeur brute</b>					
Solde au 1.1.2004	366'986'857	56'477'542	117'053'677	11'871'975	552'390'051
Acquisitions	21'819'868	-	11'008'757	1'667'940	34'496'565
Entrée périmètre	-	-	-	-	-
Sorties	-	-	-	-946'543	-946'543
Solde au 31.12.2004	388'806'725	56'477'542	128'062'434	12'593'372	585'940'073
<b>Amortissements cumulés</b>					
Solde au 1.1.2004	-12'738'485	-14'446'203	-41'871'335	-6'194'833	-75'250'856
Amortissement	-18'373'452	-2'826'063	-11'133'972	-1'925'832	-34'259'319
Entrée périmètre	-	-	-	-	-
Sorties	-	-	-	946'543	946'543
Solde au 31.12.2004	-31'111'937	-17'272'266	-53'005'307	-7'174'122	-108'563'632
<b>Valeur nette au 31.12.2004</b>					
En cours	1'399'013	-	1'494'333	352'792	3'246'138
Terminés	356'295'775	39'205'276	73'562'794	5'066'458	474'130'303
<b>Solde au 31.12.2004</b>	<b>357'694'788</b>	<b>39'205'276</b>	<b>75'057'127</b>	<b>5'419'250</b>	<b>477'376'441</b>

La reprise des actifs de l'Etat de Genève figure sous la rubrique bâtiments d'exploitation. En 2005, la valeur nette des immobilisations corporelles liée au contrat de location-financement (voir notes 3 et 7) s'est montée à CHF 166'789'694 (CHF 179'619'670 en 2004).

Le calendrier des amortissements des immobilisations corporelles de l'Etat de Genève sous contrats de leasing est le suivant:

	Total CHF	2006 CHF	2007-2010 CHF	>2010 CHF
Immobilisations corporelles Etat de Genève	166'789'694	12'829'976	51'319'904	102'639'814

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 31.12.2005 (idem au 31.12.2004).

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

### 5. Droits d'utilisation

Les droits d'utilisation se répartissent comme suit:

	Droit d'utilisation surfaces P48	Droit d'utilisation biens immobilisés	Droit d'utilisation équipements systèmes informations	Droit d'utilisation véhicules	Total
	CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
<b>Valeur brute</b>					
Solde au 1.1.2005	3'712'132	3'992'190	4'857'385	324'308	12'886'015
Acquisitions	-	349'437	-	-	349'437
Solde au 31.12.2005	3'712'132	4'341'627	4'857'385	384'308	13'235'452
<b>Amortissements cumulés</b>					
Solde au 1.1.2005	-371'213	-292'850	-1'295'303	-121'577	-2'080'943
Amortissement	-185'607	-273'142	-971'477	-81'077	-1'511'303
Solde au 31.12.2005	-556'820	-565'992	-2'266'780	-202'654	-3'592'246
<b>Valeur nette au 31.12.2005</b>	<b>3'155'312</b>	<b>3'775'635</b>	<b>2'590'605</b>	<b>121'654</b>	<b>9'643'206</b>
<b>Valeur brute</b>					
Solde au 1.1.2004	3'712'132	3'037'043	4'857'385	324'308	11'930'868
Acquisitions	-	955'147	-	-	955'147
Solde au 31.12.2004	3'712'132	3'992'190	4'857'385	324'308	12'886'015
<b>Amortissements cumulés</b>					
Solde au 1.1.2004	-185'606	-37'551	-323'826	-40'500	-587'483
Amortissement	-185'607	-255'299	-971'477	-81'077	-1'493'460
Solde au 31.12.2004	-371'213	-292'850	-1'295'303	-121'577	-2'080'943
<b>Valeur nette au 31.12.2004</b>	<b>3'340'919</b>	<b>3'699'340</b>	<b>3'562'082</b>	<b>202'731</b>	<b>10'805'072</b>

La valeur des actifs sous contrats de leasing est représentée dans la partie sous mentionnée.

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

	Total	2006	2007-2010	>2010
	CHF	CHF	CHF	CHF
Systèmes d'informations	2'963'543	1'140'060	1'823'483	-

	31.12.2005	31.12.2004
	CHF	CHF
Provisions vacances et heures supplémentaires	1'770'703	1'788'260
TVA due à payer	-	6'858'308
Honoraires administrateurs	71'896	63'740
Redevances à payer au CFF	472'632	350'492
Intérêts courus	775'263	566'343
Autre passif (voir note 23)	234'959	482'637
Primes annuelles allouées au personnel	1'600'000	1'500'000
Charges à payer	2'150'932	3'741'639
	<b>7'076'385</b>	<b>15'351'419</b>

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

	31.12.2005	31.12.2004
	CHF	CHF
Prêts de la Confédération	20'664'789	21'788'375
Dettes envers le Canton de Genève (indemnités aux riverains)	8'187'800	11'600'000
Emprunts Crédit Suisse / BCGe CERAL / BCV	80'000'000	85'000'000
Engagement leasing Etat de Genève	210'851'456	230'705'222
Engagement leasing Systèmes d'informations	2'963'543	4'103'603
	<b>322'667'588</b>	<b>353'197'200</b>
Dont		
Part à court terme	24'007'847	39'126'000
Part à long terme	298'659'741	314'071'200
	<b>322'667'588</b>	<b>353'197'200</b>

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

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

Le calendrier de remboursement est le suivant:

	Total CHF	2006 CHF	2007 CHF	2008-2010 CHF	> 2010 CHF
Prêts de la Confédération d'une durée de 25 ans	20'664'789	1'146'057	1'168'979	3'649'093	14'700'660
Dettes envers le Canton de Genève (indemnités aux riverains)					
2ème tranche NNI d'une durée de 5 ans	8'187'800	4'062'500	4'062'500	62'800	-
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	-
-5ème à 10 Mio jusqu'au 19.12.07	10'000'000	-	10'000'000	-	-
Emprunt CERAL -10 Mio jusqu'au 19.12.07	10'000'000	-	10'000'000	-	-
Engagement leasing envers l'Etat de Genève jusqu'au 31.12.18	210'851'456	17'659'230	15'962'259	47'886'777	129'343'190
Engagement leasing envers SITA jusqu'au 31.08.08	<u>2'963'543</u>	<u>1'140'060</u>	<u>1'140'060</u>	<u>683'423</u>	<u>-</u>
	<b>322'667'588</b>	<b>24'007'847</b>	<b>82'333'798</b>	<b>72'282'093</b>	<b>144'043'850</b>

Les intérêts effectifs à taux fixe sont répartis comme suit :

	2005	2004
Intérêts de la Confédération	2%	2%
Intérêts 2ème tranche NNI	2.875%	2.75%
Intérêts CS/BCGe		
1er emprunt 10 Mio	2.37%	2.37%
2ème emprunt 15 Mio	2.19%	2.19%
3ème emprunt 15 Mio	2.04%	2.04%
4ème emprunt 20 Mio	2.66%	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 :

	2005	2004
Intérêts CERAL libor 3 mois	1.50%-1.74%	1.75%
Intérêts BCV libor 3 mois	1.49%	1.49%
Intérêts BCV libor 2 mois	1.49%	/
Intérêts BCV libor 1 mois	1.45%-1.46%	1.46%
Intérêts CS/BCGe libor 3 mois		
- 5ème emprunt 10 Mio	1.62%	/

Capacité d'emprunt :

L'Aéroport International de Genève dispose d'un crédit consorsial (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) :

	2005	2004
	160'000'000	160'000'000

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

	2005	2004
	80'000'000	75,000,000

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, réfection de la piste A, contrôle des accès, matériel et projets informatiques, etc...).

#### Engagement leasing lié à l'Etat de Genève

Selon l'article 4, alinéa 3, de la loi H.3.25, les immeubles 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. Les actifs immobilisés de l'Etat de Genève ont été intégrés au 01.01.04 dans les comptes de l'AIG par le biais d'un contrat de location - financement pour une durée de 15 ans. La valeur de l'engagement leasing comprend également les intérêts calculés sur un taux usuel du marché. Au 31 décembre 2005, la valeur comptable figurant au passif du bilan se monte à CHF 210'851'456 (2004 : CHF 230'705'222). Le plan de remboursement de cet «engagement leasing» s'étend jusqu'en 2018 basé sur un taux d'intérêt implicite à 3.5% (voir calendrier de remboursement ci-dessus et notes 3 et 4).

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

## 8. Provisions

	Provision Indemnités NNI riverains CHF	Plan de retraite ORA CHF	Provision élagage forêt Ferney CHF	Total CHF
<b>Solde au 01.01.05</b>	<b>8'712'500</b>	-	<b>2'453'000</b>	<b>11'165'500</b>
Provisions créées durant l'exercice	-	-	-	-
Utilisations durant l'exercice	<u>-650'300</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-650'300</u>
<b>Solde au 31.12.05</b>	<b>8'062'200</b>	-	<b>2'453'000</b>	<b>10'515'200</b>
Dont:				
Part à court terme 2005	-	-	2'453'000	2'453'000
Part à long terme 2005	<u>8'062'200</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>8'062'200</u>
<b>Total 2005</b>	<b>8'062'200</b>	-	<b>2'453'000</b>	<b>10'515'200</b>
<b>Solde au 01.01.04</b>	<b>9'065'000</b>	<b>8'160</b>	<b>2'250'000</b>	<b>11'323'160</b>
Provisions créées durant l'exercice	-	-	203'000	203'000
Utilisations durant l'exercice	<u>-352'500</u>	<u>-8'160</u>	<u>-</u>	<u>-360'660</u>
<b>Solde au 31.12.04</b>	<b>8'712'500</b>	-	<b>2'453'000</b>	<b>11'165'500</b>
Dont:				
Part à court terme 2004	-	-	2'453'000	2'453'000
Part à long terme 2004	<u>8'712'500</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>8'712'500</u>
<b>Total 2004</b>	<b>8'712'500</b>	-	<b>2'453'000</b>	<b>11'165'500</b>

**Provisions indemnités riverains**

Une provision exceptionnelle de CHF 55'000'000 pour indemnités dues aux riverains a été portée en compte suite aux modifications légales votées par le Grand Conseil en juin 1999. En 2000, une première tranche de CHF 20'000'000 a été transformée en dette envers le Canton de Genève, remboursable sur 5 ans, conformément à la loi cantonale (7610) du 10 juin 1999. En 2001, une deuxième tranche de CHF 10'500'000 a été également transformée en dette suite au décompte de décaissement de l'Etat de Genève. De 2002 à 2005 des compléments annuels, représentant un montant total de CHF 16'437'800, ont été ajoutés à la deuxième tranche suite à des réactualisations de décaissement de l'Etat de Genève.

**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. Le 90% des travaux, menés par l'Etat français en application de la convention franco-suisse de 1956, ont été achevés en 2005. La partie restante doit obtenir l'approbation des autorités françaises compétentes afin de finaliser les travaux qui pourront être, dans leur totalité, facturés.

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

### 9. Engagements de prévoyance

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

	2005	2004
Taux d'escompte retenu	3.25%	3.5%
Taux de rendement attendu des actifs	4.0%	5.0%
Taux d'augmentation des salaires	2.5%	2.5%
Taux d'augmentation des rentes	1.0%	1.5%

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

Valeur actuelle des engagements et valeur du marché de la fortune au début et à la fin de l'exercice.

	2005	2004
	CHF	CHF
Valeur actuelle des engagements (PBO)	-233'057'000	-216'277'000
Fortune à la valeur du marché	107'956'000	91'630'000
Situation financière	-125'101'000	-124'647'000

Gains (pertes) actuariel(le)s non encore saisi(e)s

60'902'000 68'118'000

**Montant passif reconnu au bilan** -64'199'000 -56'529'000

Evolution de la valeur actuelle des engagements durant l'exercice.

	2005	2004
	CHF	CHF
Valeur des engagements au début de l'exercice	-216'277'000	-201'877'000
Valeur actuelle des droits additionnels nets acquis durant l'exercice	-6'076'000	-5'693'000
Intérêt sur les engagements de prévoyance au taux d'escompte	-7'512'000	-7'009'000
Gains (pertes) actuariel(e)s	-3'540'000	-2'417'000
Cotisations des employés	-2'750'000	-2'534'000
Prestations de prévoyance	3'098'000	3'253'000

**Valeur des engagements à la fin de l'exercice**

-233'057'000 -216'277'000

Evolution de la fortune à la valeur du marché en cours d'exercice.

	2005	2004
	CHF	CHF
Fortune au début de l'exercice	91'630'000	85'449'000
Rendement attendu sur la fortune	4'694'000	4'381'000
Gain (perte)	6'483'000	-2'546'000
Cotisations de l'employeur	5'497'000	5'065'000
Cotisations des employés	2'750'000	2'534'000
Prestations de prévoyance	-3'098'000	-3'253'000
<b>Fortune à la fin de l'exercice</b>	<u>107'956'000</u>	<u>91'630'000</u>

Evolution de l'engagement reconnu au bilan.

	2005	2004
	CHF	CHF
Montant reconnu au début de l'exercice	-56'529'000	-48'928'000

Charges de la prévoyance 2005	-13'167'000
Cotisations de l'employeur 2005	5'497'000

Produit (charge) de prévoyance de l'exercice

-7'670'000 -7'601'000

**Montant reconnu en fin d'exercice** -64'199'000 -56'529'000

Composition de la charge de prévoyance pour l'exercice 2004 et 2005

	2005	2004
	CHF	CHF
Valeur actuelle des droits additionnels	-8'826'000	-8'227'000
Cotisations des employés	2'750'000	2'534'000
Valeur actuelle des droits additionnels nets	-6'076'000	-5'693'000
Intérêts sur les engagements de prévoyance	-7'512'000	-7'009'000
Rendement attendu sur la fortune	4'694'000	4'381'000
Amortissement des gains (pertes) non reconnu(e)s	-4'273'000	-4'345'000

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

-13'167'000 -12'666'000

Répartition et évolution de la fortune entre les différentes classes d'actifs.

	2005	2004
<b>Classes d'actifs</b>		
Liquidités, court terme	5.00%	5.60%
Obligations et prêts	28.50%	32.00%
Actions	34.80%	29.40%
Avoirs immobiliers	31.70%	33.00%
<b>Total des classes d'actifs</b>	<u>100.00%</u>	<u>100.00%</u>

Le rendement effectif sur la fortune pendant l'exercice 2005 a été de CHF 11'177'000 correspondant à un taux moyen de 11.9% (en 2004, CHF 1'835'000 au taux moyen de 2.1%).

### 10. Fonds environnement

Le taux moyen 2005 des intérêts portés en compte est de 0.58% (en 2004: 0.42%).

	2005	2004
	CHF	CHF
Surtaxe bruit	1'806'960	1'872'744
Surtaxe émissions gazeuses	793'189	730'193
Intérêts portés en compte	275'255	205'215
Charges liées au fonds environnement	-3'237'377	-3'302'512
Charges du service environnement	-1'074'004	-908'620
	<u>-1'435'977</u>	<u>-1'402'980</u>

Solde au début de l'exercice

47'457'676 48'860'656

Solde à la fin de l'exercice

46'021'699 47'457'676

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

### 11. Autres redevances

	2005	2004
	CHF	CHF
Redevances de stationnement et de hangar	2'621'973	2'602'282
Redevances de fret	1'354'942	1'388'294
Surtaxe bruit	1'806'960	1'872'744
Emissions gazeuses	793'189	730'193
	<u>6'577'064</u>	<u>6'593'513</u>

### 12. Charges locatives refacturées

	2005	2004
	CHF	CHF
Chauffage et ventilation	2'215'299	2'126'001
Eau, énergie et télécommunication	6'251'111	6'348'636
	<u>8'466'410</u>	<u>8'474'637</u>

### 13. Recettes infrastructures centralisées

L'AIG met à disposition de ses partenaires des infrastructures et des installations centralisées (installation tri-bagages, équipement informatique de systèmes d'informations) en contrepartie d'une recette.

### 14. Autres recettes d'exploitation

	2005	2004
	CHF	CHF
Transports en ambulance	1'469'966	1'443'716
Laisser-passer/vignettes piste	89'100	223'792
Dissolution autres provisions	277'557	363'228
Prestations AIG facturées	631'401	658'042
Recettes et remboursements divers	2'487'334	2'470'733
	<u>4'955'358</u>	<u>5'159'511</u>

### 15. Charges sociales

	2005	2004
	CHF	CHF
Coût relatif aux obligations de pension	13'167'000	12'666'000
Assurances sociales et autres	5'995'094	5'424'473
Assurances accident et maladie	1'916'887	1'846'373
	<u>21'078'981</u>	<u>19'936'846</u>

### 16. Energie, entretien et loyers

	2005	2004
	CHF	CHF
Eau, énergie et combustible	8'765'156	9'066'727
Entretien des immeubles	22'844'624	18'560'186
Entretien des équipements	8'199'690	8'605'023
Loyer, redevance d'utilisation	3'025'400	2'848'853
	<u>42'834'870</u>	<u>39'080'789</u>

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

	2005	2004
	CHF	CHF
Honoraires et prestations de services	10'434'522	9'523'035
Sous traitance sûreté	2'512'476	2'579'403
Sous traitance tri-bagages	3'829'095	3'713'653
Sous traitance nettoyage	4'519'143	4'145'408
Autres prestations de sous traitance	2'404'800	2'001'317
Frais de communications	1'100'902	1'053'463
Autres	417'629	384'899
	<u>25'218'567</u>	<u>23'401'178</u>

### 18. Autres dépenses de fonctionnement

	2005	2004
	CHF	CHF
Mobilier, machines et véhicules	2'601'290	2'164'968
Débours	836'757	614'799
Frais divers et pertes sur débiteurs	1'532'818	848'784
Fournitures de bureau et imprimés	1'069'175	831'357
Charges liées au fond environnement	3'237'377	3'302'511
Attribution à la provision spécifique sur débiteurs	-	520'000
	<u>9'277'417</u>	<u>8'282'419</u>

### 19. Charges d'intérêts

	2005	2004
	CHF	CHF
Intérêts sur emprunts	2'540'072	2'737'958
Intérêts sur location-financement	5'179'068	6'763'520
Autres charges d'intérêts	343'948	1'346'731
	<u>8'063'088</u>	<u>10'848'209</u>

### 20. 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 un seul et unique site, l'AIG n'a qu'un seul secteur géographique.

#### Renseignements complémentaires

Certaines activités ne peuvent pas être raisonnablement affectées aux secteurs précités comme par exemple les produits et pertes liés à l'engagement de prévoyance. Elles sont présentées dans un secteur particulier nommé «non affecté».

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2005

### 20. Activités sectorielles (suite)

	Aéronautique	Non-aéronautique	Non-affecté	Total consolidé
	CHF	CHF	CHF	CHF
<b>31.12.2005</b>				
Produits	115'793'013	124'644'769	446'757	240'884'539
Bénéfice opérationnel par segment d'activité	-10'454'851	56'748'705	-8'966'571	37'327'283
Charges et produits d'intérêts	-3'959'083	-989'771	-2'739'120	-7'687'974
<b>Bénéfice du Groupe</b>				<b><u>29'639'309</u></b>
<b>Actifs</b>				
Actifs sectoriels	423'512'759	96'752'706	53'859'057	574'124'522
<b>Passifs</b>				
Fonds étrangers	18'703'000	-	346'273'593	364'976'593
Engagement de prévoyance	-	-	64'199'000	64'199'000
Total des fonds étrangers	-	-	-	429'175'593
<b>Autres informations sectorielles</b>				
Investissements de l'exercice	26'312'835	5'187'380	-	31'500'215
Amortissements de l'exercice (chi 4,5)	29'646'582	8'311'145	35'954	37'993'681
Utilisation des provisions	650'300	-	-	650'300
<b>31.12.2004</b>				
Produits	110'570'759	117'844'055	400'850	228'815'664
<b>Bénéfice opérationnel par segment d'activité</b>	-10'700'890	58'004'728	-9'253'224	38'050'614
Charges et produits d'intérêts	-5'200'800	-1'300'200	-4'204'644	-10'705'644
<b>Bénéfice du Groupe</b>				<b><u>27'344'970</u></b>
<b>Actifs</b>				
Actifs sectoriels	429'688'641	102'685'254	60'128'750	592'502'645
<b>Passifs</b>				
Fonds étrangers	22'765'500	-	382'871'960	405'637'460
Engagement de prévoyance	-	-	56'529'000	56'529'000
Total des fonds étrangers	-	-	-	462'166'460
<b>Autres informations sectorielles</b>				
Investissements de l'exercice	31'411'722	4'039'990	-	35'451'712
Amortissements de l'exercice AIG (chi 4,5)	26'953'543	8'524'045	275'191	35'752'779
Utilisation des provisions	352'500	-	8'160	360'660

### 21. Relations avec les parties liées

#### 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 l'engagement leasing 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.

Charges annuelles estimées	2005	2004
	CHF	CHF
Locaux mis à disposition des douanes et de la police	546'000	541'000
Service du protocole	2'186'000	2'460'000

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 2005 à CHF 492'990 (CHF 436'833 pour 2004). Les charges de personnel des 14 membres de la Direction se montent à CHF 2'760'023 (CHF 2'550'888 pour 2004).

## **22. 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 est détaillé dans la note 23 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, l'AIG procède à des évaluations régulières de ses relations. Compte tenu de cette analyse, l'entreprise n'anticipe aucune perte qui résulterait de la défaillance de ces dernières.

L'AIG estime qu'il n'y a pas de concentration significative du risque de crédit pour ses actifs financiers.

### **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.

## **23. 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 des options de taux d'intérêts (cap). Ces instruments couvrent les emprunts à taux variable.

### **Valeur au bilan au 31 décembre**

	2005		2004	
	CHF		CHF	
	Actif	Passif	Actif	Passif
«Swaps» de taux d'intérêt		234'959		482'637
Option de taux d'intérêt	102'120		99'542	
<b>Total</b>	<b>102'120</b>	<b>234'959</b>	<b>99'542</b>	<b>482'637</b>

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.

### **Valeur de la réserve de couverture de flux de trésorerie**

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

## Notes relatives aux états financiers au 31 décembre 2004

Voici le montant de l'exercice :

	«Swaps» de taux d'intérêts	Options de taux d'intérêts
	CHF	CHF
Solde au 01.01.2005	-482'637	-48'274
Gains/pertes résultant de la variation de la juste valeur	247'678	-6'780
<b>Solde au 31.12.2005</b>	<b>-234'959</b>	<b>-55'054</b>
Solde au 01.01.2004	-	-
Pertes résultant de la variation de la juste valeur	-482'637	-48'274
<b>Solde au 31.12.2005</b>	<b>-482'637</b>	<b>-48'274</b>

### 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	
	2005	*	2004	*	2005	2004
2004	-		-		-	-
2005	-		-		-	-
2006	-		-		-	-
2007	30'000'000	2.12%	30'000'000	2.12%	20'000'000	10'000'000

\* = taux moyen pondérés des swaps. Les taux d'intérêts fluctuants ont variés durant l'exercice entre 0.75% et 0.99%.

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

Au 31 décembre 2005, l'AIG est engagé à hauteur de CHF 49'539'335 à titre d'investissements en immobilisations (2004: CHF 27'634'884).

### 25. Revenus de location et de concessions commerciales

Les revenus de location et de concessions commerciales pour l'année 2006 sont estimés à CHF 70'338'000 (2004: CHF 69'400'000).

### 26. 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) 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.

#### (iii) 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.

### 27. Evénement postérieur à la clôture

#### Impact d'un nouveau projet de loi sur les états financiers

Un nouveau projet de loi d'aliénation et d'investissement découlant d'opérations de transfert d'actifs entre l'Etat de Genève et l'AIG a été adopté par le Conseil d'Etat le 29 mars 2006. Ce projet de loi propose de transférer les bâtiments, installations et aménagements extérieurs de l'Etat de Genève, compris dans le périmètre aéroportuaire à l'AIG. La valeur de transfert correspondrait à la valeur comptable des actifs enregistrée dans les livres de l'Etat de Genève. L'Etat de Genève resterait propriétaire des terrains tout en octroyant un droit de superficie y relatif à l'AIG.

## 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'AIG arrêté au 31 décembre 2005 d'un montant de CHF 29'623'686 comme suit:

	<b>2005</b>
	CHF
Versement à l'Etat	19'749'124
Affectation à la Réserve générale	9'874'562
<b>Total</b>	<b>29'623'686</b>

Conformément à la loi sur l'Aéroport International de Genève, les comptes ont été approuvés par le Conseil d'Administration en date du 19 mai 2006.



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

En notre qualité d'organe de révision, nous avons vérifié les comptes consolidés (bilan, compte de profits et pertes, tableau de financement, tableau de mouvement des fonds propres et notes) présentés aux pages 34 à 52 de l'Aéroport International de Genève pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2005.

La responsabilité de l'établissement des comptes consolidés incombe au conseil d'administration alors que notre mission consiste à vérifier ces comptes consolidés 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 d'audit suisses, 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 consolidés puissent être constatées avec une assurance raisonnable. Nous avons révisé les postes des comptes consolidés 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 consolidés dans leur ensemble. Nous estimons que notre révision constitue une base suffisante pour former notre opinion.

Selon notre appréciation, les comptes consolidés donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats, en conformité avec les International Financial Reporting Standards (IFRS) et aux dispositions légales de la République et Canton de Genève.

Nous recommandons d'approuver les comptes consolidés qui vous sont soumis.

PricewaterhouseCoopers SA

Ph. Tzaud

P.-A. Dévaud

Genève, le 8 mai 2006