



L'Aéroport International de Genève remercie les 10'910'870 passagers qui lui ont fait confiance en 2007, ainsi que les 8'000 femmes et hommes passionnés qui œuvrent sur le site aéroportuaire et qui sont les artisans de cette réussite.

## TABLE DES MATIERES CONTENTS

Une année charnière <i>A year of transition</i>	3
Organisation <i>Organisation</i>	5
Tous les indicateurs financiers au vert <i>Strong financial results</i>	8
Une desserte 2007 riche en nouveautés <i>Many new services</i>	12
Année record pour le trafic <i>Record trafic</i>	16
Well'pax: le confort du passager avant tout <i>Well'pax: le confort du passager avant tout</i>	26
Les passagers à l'honneur <i>Passengers first</i>	30
Nouveau visage pour l'aéroport <i>The airport's new face</i>	34
Événements et nouveautés de taille pour le marketing <i>Marketing events and development</i>	38
2007, un tournant pour l'activité commerciale <i>Commercial turning point</i>	44
Adaptation des procédures opérationnelles <i>Changed operational procedures</i>	48
Sécurité: des hommes et des femmes au service de tous <i>Safety: women and men in the service of all</i>	52
Nouveau règlement de travail pour l'AIG <i>New working regulation for AIG</i>	56
Poursuite des mesures en faveur de l'environnement <i>Continuation of environmental measures</i>	58

## Une année charnière



Robert DEILLON

François LONGCHAMP

Encore une fois, la croissance du trafic aérien a permis à l'Aéroport International de Genève (AIG) de connaître en 2007 une année record. Grâce à la bonne conjoncture économique et l'excellente santé du tourisme, la croissance du nombre de voyageurs a été exceptionnelle à Genève (+9,5%) et largement au-dessus de la moyenne européenne. De ce fait, le cap historique des 10 millions de passagers a été franchi début décembre et l'année 2007 s'est terminée tout près de la barre des 11 millions.

La situation financière de l'AIG s'est par conséquent maintenue à un excellent niveau. L'évolution des recettes s'est inscrite en parallèle à celle de l'activité aérienne et a permis de ne procéder à aucune hausse des redevances aéronautiques. En 2007, l'AIG a ainsi vu son chiffre d'affaires progresser à CHF 280 millions et pour la première fois le bénéfice net a dépassé le niveau des 50 millions.

Sur un plan institutionnel, l'année 2007 s'est révélée cruciale pour l'AIG, puisque le transfert des actifs a été accepté en votation populaire au mois de juin, cette étape permettant à l'établissement public de jouir pleinement de son autonomie, en étant dorénavant propriétaire sur un plan comptable des actifs immobiliers le concernant.

Les bons résultats financiers de l'AIG ont également permis de lancer avec sérénité le nouveau plan directeur 2007-2015. La première phase – comprenant des étapes aussi indispensables que l'extension du T1+, le nouveau satellite 10 et la refonte complète de la zone transit et de l'offre de boutiques et de restaurants – a démarré sur les chapeaux de roue à l'automne 2007.

En termes de desserte aérienne, l'offre de l'AIG s'est encore enrichie de manière substantielle courant 2007, avec entre autre l'arrivée d'une nouvelle compagnie long-courrier et l'ouverture ou le renforcement de nombreuses destinations tant par des transporteurs low cost que traditionnels. Les trois acteurs locaux (easyJet, Swiss et Flybaboos) ont chacun pour leur part consolidé leur présence sur place.

Sans pouvoir être exhaustif, l'année 2007 s'est encore illustrée par la mise en place de nombreux projets et programmes d'actions dans différents domaines: pour n'en citer que quelques-uns, celui du service à la clientèle (programme participatif «Well'pax»), de la sécurité (certification par l'OFAC), de la sûreté (phase trois du plan de sûreté) ou de l'environnement (mobilité douce du personnel de l'aéroport).

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

Robert DEILLON  
Directeur général

## A year of transition

*Air traffic growth has once again led to a record year for Geneva International Airport (AIG). Thanks to the healthy economic climate and excellent state of tourism, AIG recorded exceptional passenger traffic growth in 2007, up 9.5% on the year before and significantly above the European average. AIG therefore passed the historic 10 million passenger mark at the start of December and ended the year with close to 11 million passengers.*

*As a result, AIG's financial situation remained excellent. Increased air activity and revenues removed the need for higher aeronautical charges. In 2007 AIG saw its turnover rise to CHF 280 million and, for the first time, profits exceeded CHF 50 million.*

*Institutionally, 2007 proved to be crucial for AIG. The transfer of assets was accepted by popular vote in June, this step giving the public authority full use of its autonomy. It is now the owner of relevant property assets in a statement of standard accounting practices.*

*AIG's good financial results also enabled it to launch its new masterplan for 2007-2015. The first phase - comprising steps as essential as the extension of T1+, new satellite 10, and the complete overhaul of the transit area and shops and restaurants - started well in autumn 2007.*

*AIG's air services again developed significantly. This included the arrival of a new long-haul airline and the launch or expansion of many services by both low cost and traditional airlines. AIG's three local airlines, easyJet, Swiss and Flybaboos, consolidated their presence.*

*The year was marked by many programmes and projects, including those related to customer service (the participative programme 'Well'pax'), safety (certification by the Federal Office of Civil Aviation), security (phase 3 of the security plan) and the environment (environmentally friendly mobility for airport staff).*

François LONGCHAMP  
State Councillor  
President of the Board of Directors

Robert DEILLON  
Director General

# Direction de l'Aéroport International de Genève



Roger WUTHRICH  
Directeur technique  
et opérations

Xavier WOHLISCHLAG  
Opérations

Philippe CLAPASSON  
Finances et administration

Robert DEILLON  
Directeur général

Massimo GENTILE  
Informatique

Philippe ROY  
Assistant de direction

Olivier DELETRAZ  
Ressources humaines

Marc MOUNIER  
Environnement  
et affaires juridiques

Yves-Daniel VIREDAZ  
Marketing et communication

Luc AMIGUET  
Sécurité



Nicolas GASPOZ  
Technique

Jean-Luc PORTIER  
Passagers

Pierre GERMAIN  
Directeur exploitation commerciale  
et finances

## Conseil d'administration de l'AIG

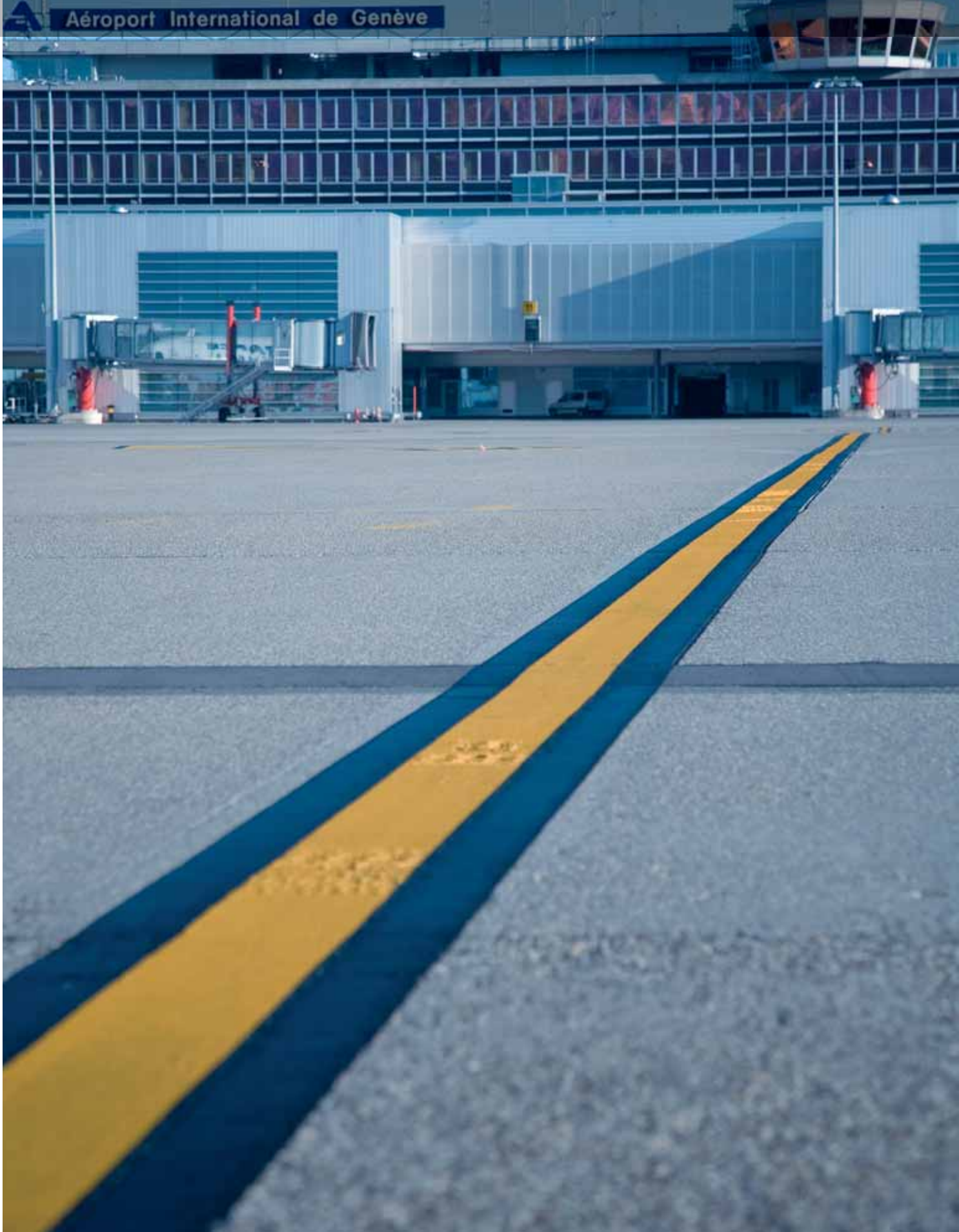
(état au 01.01.08)

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

François LONGCHAMP	Président
Lorella BERTANI	Première vice-présidente
Thierry LOMBARD	Second vice-président

Jean-Claude BIRCHLER  
Jocelyne BOCH  
Elizabeth BÖHLER-GOODSHIP  
Jean-Michel CINA  
Philippe GLATZ  
Jean-Pierre JACQUEMOUD  
Jean-Michel KARR  
André KUDELSKI  
Pierre LUTZELSCHWAB  
Bernard MAEDER  
Olivier MANAUT  
Laurent MARET  
Jacqueline MAURER-MAYOR  
Pierre MIRABAUD  
Roland SANSONNENS  
Greg THOMAS  
John TRACEY,  
Sully-Paul VUILLE

# Tous les indicateurs financiers au vert



**En 2007, l'Aéroport International de Genève a frôlé le cap des 11 millions de passagers et a affiché un bénéfice de plus de CHF 51 millions. Dû essentiellement à l'excellente santé du transport aérien à Genève et à l'essor économique de la région, ce très bon résultat vient récompenser une gestion rigoureuse et dynamique menée depuis de nombreuses années.**

### **Augmentation du trafic passagers**

Comme par le passé, ce paramètre est resté le facteur déterminant des recettes tant aéronautiques que commerciales et, par conséquent, de la santé financière de l'AIG. En l'absence de variations importantes des autres grandes rubriques du compte de résultat, par rapport au budget, c'est clairement la croissance du trafic, supérieure aux prévisions, qui a entraîné une progression du bénéfice net pour la deuxième année consécutive. En effet, les dépenses de fonctionnement ayant fait l'objet d'un pilotage rigoureux, et le budget ayant été établi sur des prévisions «réalistes», conformément à la politique de l'AIG, l'excédent de recettes provenant d'une croissance du trafic supérieure au budget a conduit en 2007 à une progression mécanique du résultat opérationnel.

### **Progression des recettes**

L'envolée du nombre des passagers, 10'910'870 en 2007 (+9,5%), s'est répercutée sur les recettes aéronautiques (CHF +11,3 millions). Cela sans modification tarifaire (pour la sixième année consécutive) et avec une progression plus marquée des redevances d'atterrissage (+11%), atypique par rapport aux années précédentes, qui a reflété l'augmentation du nombre de mouvements et souligne l'amélioration du réseau desservi par les compagnies aériennes.

De même, et compte tenu du niveau déjà très élevé atteint en 2006, les redevances commerciales ont affiché une progression spectaculaire de CHF +9,9 millions (+15,7%), grâce aux excellents résultats des ventes hors taxes ainsi que du secteur du luxe et de l'horlogerie. Comme d'habitude, les revenus provenant des parkings ont largement représenté la deuxième source de recettes extra-aéronautiques, malgré des tarifs inchangés et en dépit du niveau de quasi-saturation atteint depuis de nombreux mois.

Les charges de personnel et de fonctionnement (+5,5%) ont progressé moins vite que les recettes et auraient présenté une variation plus modeste sans la hausse «imposée» par la réglementation européenne des mesures de sûreté d'une part, et d'autre part sans l'introduction, dès le second semestre, de la rente de superficie découlant du transfert des actifs de l'Etat.

### **Chiffre d'affaires et bénéfice net au beau fixe**

En résumé, le chiffre d'affaires total a progressé de 9,8% pour dépasser les CHF 280 millions et le résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA) a bondi de plus de 17%, soit une progression de plus de CHF 15 millions. Le bénéfice net a affiché une hausse de plus de 30% et a franchi pour la première fois la barre de CHF 50 millions pour s'établir à CHF 51,6 millions, la moitié revenant à l'Etat, conformément à la loi sur l'AIG. Tous les indicateurs financiers d'exploitation sont ainsi passés au vert et ont progressé par rapport à l'année précédente, notamment le ratio de résultat net (bénéfice/CA) qui a légèrement dépassé 35%. A titre de comparaison, l'AIG se situe ainsi dans la moyenne supérieure européenne des aéroports financièrement performants, sans pour autant faire figure d'exception dans une industrie qui requiert traditionnellement des besoins financiers importants et se doit de générer des résultats en conséquence.

### **Des investissements plus importants**

Les dépenses en la matière ont été de l'ordre de CHF 67 millions et ont marqué le début d'un cycle pluriannuel de grands travaux d'adaptation des infrastructures (extension du terminal T1, création d'un nouveau satellite, réfection et renouvellement du balisage de la piste). Ce cycle fait suite à plusieurs années d'investissements assez modestes, expliquant également la variation contenue des charges d'amortissements de ces dernières années. En raison d'un cash-flow opérationnel élevé, le niveau d'endettement net global (emprunts bancaires et location-financement diminués des liquidités) a baissé de l'ordre de CHF 13 millions entre 2006 et 2007, pour s'établir à CHF 233 millions.

## Une dette modifiée

La structure de la dette a en revanche connu une modification importante, à la faveur du transfert des actifs décidé par le parlement genevois (loi du 16 novembre 2006). Cette loi prévoit que les actifs immobiliers encore détenus par l'Etat de Genève lors de la création en 1994 de l'Etablissement public AIG soient transférés à ce dernier de plein droit. Avant ce transfert, l'AIG remboursait intégralement à l'Etat les investissements consentis sous forme d'une équivalence de location-financement. A l'occasion du transfert, le solde dû à l'Etat au titre de ces actifs a fait l'objet d'un refinancement par l'AIG sur le marché des capitaux et s'est traduit par le versement à l'Etat d'un montant de CHF 148 millions. La loi prévoit également le versement à l'Etat d'une rente annuelle de superficie. L'introduction de cette rente de superficie au 1<sup>er</sup> juillet 2007 correspond à une charge nouvelle de CHF 2,4 millions pour l'année.

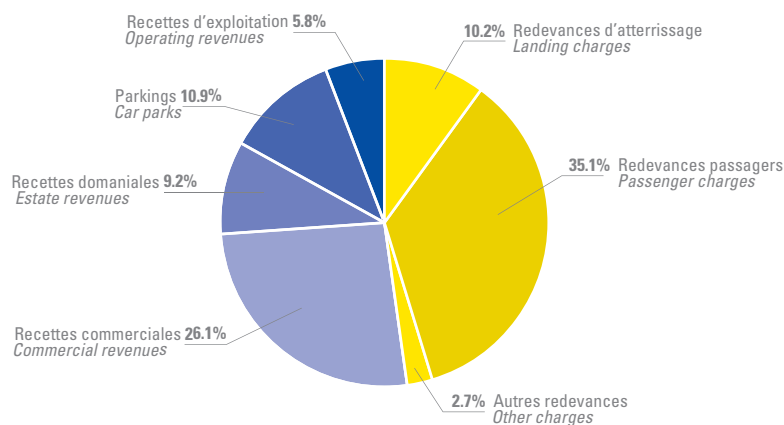
Les charges financières annuelles relatives à cette opération sont compensées par la suppression du remboursement location-financement. La dette «Etat» s'est ainsi transformée pour la majeure partie en endettement bancaire, qui passe de CHF 80 millions en 2006 à 215 millions à fin 2007. Le ratio d'endettement global (dette nette/total de l'actif) n'a cependant pas été affecté par cette opération de transfert puisqu'il est passé de 51% en 2006 à 43% en 2007.

## Perspectives pour 2008

L'année 2008 s'annonce plus contrastée et sera marquée par des dépenses d'investissements inégalées dans l'histoire de l'AIG (de l'ordre de CHF 80 millions), afin de rattraper le retard relatif pris ces dernières années dans l'adaptation des infrastructures aux besoins urgents de capacité additionnelle, mais aussi de satisfaire aux normes toujours plus nombreuses de sûreté et de sécurité ainsi qu'aux exigences de l'espace Schengen. Les grands travaux engagés au sein même du terminal principal et la rénovation progressive des galeries marchandes, ainsi que des bars et des restaurants, vont générer des inconvénients pour les passagers de nature à perturber les activités commerciales. Toutefois, dans l'ensemble, et en dépit des risques de ralentissement économique en 2008, l'AIG dispose d'une assise financière saine lui permettant d'envisager favorablement l'avenir à court et moyen termes, en maintenant un niveau de résultats financiers conforme à ses besoins.

Les états financiers sont disponibles dans un cahier séparé ou sur [www.gva.ch/publications](http://www.gva.ch/publications), rubrique «institutionnelles»

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



**Chiffres clés (en '000 de CHF)**  
Key figures (in '000 CHF)

	2007	2006
Chiffre d'affaires <i>Net revenues</i>	281'090	256'098
Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements <i>EBITDA</i>	99'599	84'861
<b>Bénéfice net</b> <i>Net profit</i>	<b>51'640</b>	<b>38'697</b>
Part du bénéfice rétrocédée à l'Etat de Genève <i>Part of the profit retroceded to the State of Geneva</i>	25'809	19'337
Cash-flow opérationnel <i>Operating cash flow</i>	103'890	93'649
Investissements <i>Capital expenditures</i>	66'861	41'263
Endettement net (emprunts et location-financement diminués des liquidités) <i>Net debt</i>	233'046	246'632
<b>Ratios</b>		
Résultat opérationnel / Chiffre d'affaires <i>Profit Margin</i>	35,43%	33,14%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires <i>Net margin</i>	18,37%	15,11%
Cash-flow opérationnel / investissements <i>Operating cash flow / Capital expenditures</i>	155,38%	226,96%
Résultat opérationnel / Endettement net <i>EBITDA / Net debt</i>	42,74%	34,41%

## Strong financial results

In 2007 AIG handled close to 11 million passengers and posted a profit of over CHF 51 million. This was due mainly to the excellent health of air transport at Geneva, the region's economic development and rigorous and dynamic management over many years.

### Increased passenger traffic

Above-expected traffic raised profits for the tenth successive year. Rigorous control of operating costs and greater than expected aeronautical and commercial revenues led directly to a higher operating profit.

### Increased revenues

AIG's 9.5% rise in passenger numbers to 10,910,870 and increased aircraft movements raised aeronautical revenues by CHF 11.3 million. Commercial revenues jumped by CHF 9.9 million, or 15.7%, thanks to excellent duty-free and luxury clock and watch sales. AIG's staff and operating costs increased by 5.5%.

### Healthy turnover and net profit

Total turnover increased by 9.8% to exceed CHF 280 million and the EBITDA (Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization) operating profit leapt by 17%, or over CHF 15 million. Net profit was up by over 30% to CHF 51.6 million (half of this returning to the State of Geneva in accordance with the law on AIG) and net return exceeded 35%. By comparison, AIG is above-average among financially successful European airports.

### Major investment

AIG investment of CHF 67 million marked the start of a long-term cycle of major works such as extending Terminal 1, creating a new satellite and repairing and renewing runway lighting.

Due to AIG's higher operational cashflow, total net debt fell by CHF 13 million between 2006 and 2007 to CHF 233 million.

### Changed debt

The structure of debt was changed significantly due to the transfer of assets decided by the Geneva Parliament law of 16 November 2006. This law requires that property assets held by the State of Geneva during the establishment in 1994 of the AIG public authority should be transferred to AIG as of right. Upon the transfer, the balance of assets due to the State was subject to a refinancing by AIG on the capital market and entailed a CHF 148 million payment to the State. The law also requires AIG to pay the State an annual ground rent. The introduction of this ground rent on 1 July 2007 corresponds to a new charge of CHF 2.4 million for the year.

These charges are offset by the abolition of rental-financing repayments. In this way the 'State' debt was changed largely to a bank debt, which therefore increased from CHF 80 million in 2006 to CHF 215 million at the end of 2007. Following this transfer the total debt ratio (net debt/total assets) went from 51% in 2006 to 43% in 2007.

**The financial status are available in a separate book or on [www.gva.ch/publications](http://www.gva.ch/publications), «institutionnal» part**

## Bilans consolidés au 31 décembre

	2007 CHF	2006 CHF
<b>ACTIF</b>		
Disponibilités	5'049'439	13'173'978
Débiteurs clients	42'873'778	39'053'009
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	4'858'214	3'711'020
Instruments financiers dérivés	<u>4'268'756</u>	<u>127'330</u>
<b>Total de l'actif circulant</b>	<b><u>57'050'097</u></b>	<b><u>56'065'337</u></b>
Immobilisations corporelles	502'209'486	475'706'157
Droits d'utilisation	<u>7'191'977</u>	<u>8'300'901</u>
<b>Total de l'actif immobilisé</b>	<b><u>509'401'463</u></b>	<b><u>484'007'058</u></b>
<b>Total de l'actif</b>	<b><u>566'451'560</u></b>	<b><u>540'072'395</u></b>
<b>PASSIF</b>		
Fournisseurs et autres créanciers	37'954'703	26'834'554
Comptes de régularisation passifs	8'881'508	8'261'503
Part à court terme des emprunts et autres dettes à long terme	35'511'178	79'226'538
Part à court terme des provisions	<u>2'743'000</u>	<u>2'743'000</u>
<b>Total des exigibles à court terme</b>	<b><u>85'090'389</u></b>	<b><u>117'065'595</u></b>
Emprunts et autres dettes à long terme	202'584'499	180'579'823
Provisions	4'062'500	7'972'000
Engagements de prévoyance	<u>78'603'000</u>	<u>71'310'000</u>
<b>Total des dettes à long terme et provisions</b>	<b><u>285'249'999</u></b>	<b><u>259'861'823</u></b>
<b>Réserves revenant au propriétaire du Groupe</b>		
Fonds environnement	41'493'730	44'929'426
Réserves du Groupe	102'867'486	79'311'902
Bénéfice de l'exercice	51'617'571	38'673'769
	<b><u>195'978'787</u></b>	<b><u>162'915'097</u></b>
Intérêts minoritaires	132'385	229'880
<b>Total des fonds propres</b>	<b><u>196'111'172</u></b>	<b><u>163'144'977</u></b>
<b>Total du passif</b>	<b><u>566'451'560</u></b>	<b><u>540'072'395</u></b>

## Comptes de profits et pertes consolidés au 31 décembre

	<b>2007 CHF</b>	<b>2006 CHF</b>
<b>PRODUITS</b>		
<b>Redevances aéroportuaires</b>		
Redevances d'atterrissage	28'668'669	25'821'187
Redevances passagers	98'696'615	90'577'463
Autres redevances	<u>7'595'988</u>	<u>7'221'368</u>
	<b><u>134'961'272</u></b>	<b><u>123'620'018</u></b>
<b>Produits d'exploitation</b>		
Loyers et droits de superficie	17'802'374	17'539'628
Redevances commerciales	73'239'594	63'323'433
Parkings	30'580'997	29'181'961
Charges locatives refacturées	8'188'836	8'241'448
Recettes infrastructures centralisées	10'693'150	9'027'336
Autres recettes d'exploitation	<u>5'624'122</u>	<u>5'163'741</u>
	<b><u>146'129'073</u></b>	<b><u>132'477'547</u></b>
<b>Total des produits</b>	<b><u>281'090'345</u></b>	<b><u>256'097'565</u></b>
<b>CHARGES</b>		
<b>Personnel</b>		
Salaires et allocations	- 65'275'444	- 62'447'534
Charges sociales	- 23'643'178	- 22'485'502
Autres charges du personnel	<u>- 5'190'827</u>	<u>- 2'484'199</u>
	<b><u>- 94'109'449</u></b>	<b><u>- 87'417'235</u></b>
<b>Dépenses de fonctionnement</b>		
Energie, entretien et loyers	- 44'311'371	- 43'245'156
Marchandises	- 2'696'333	- 2'924'578
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	- 29'446'335	- 27'617'413
Frais de police pour sûreté au sol	- 4'670'000	- 4'670'000
Autres dépenses de fonctionnement	<u>- 9'693'866</u>	<u>- 6'454'442</u>
	<b><u>- 90'817'905</u></b>	<b><u>- 84'911'589</u></b>
Prélèvement du fonds environnement	3'435'695	1'092'273
<b>Bénéfice opérationnel avant amortissements, intérêts</b>	<b><u>99'598'686</u></b>	<b><u>84'861'014</u></b>
<b>Amortissements sur investissements</b>		
Amortissement sur immobilisations corporelles	- 39'976'733	- 37'404'609
Amortissement sur droits d'utilisation	<u>- 1'490'184</u>	<u>- 1'539'768</u>
	<b><u>- 41'466'917</u></b>	<b><u>- 38'944'377</u></b>
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b><u>58'131'769</u></b>	<b><u>45'916'637</u></b>
Produits d'intérêts	725'663	428'932
Charges d'intérêts	<u>- 7'217'356</u>	<u>- 7'648'194</u>
	<b><u>- 6'491'693</u></b>	<b><u>- 7'219'262</u></b>
<b>Bénéfice du Groupe</b>	<b><u>51'640'076</u></b>	<b><u>38'697'375</u></b>
<b>Revenant:</b>		
A l'Aéroport International de Genève	51'617'571	38'673'769
Aux intérêts minoritaires	<u>22'505</u>	<u>23'606</u>
	<b><u>51'640'076</u></b>	<b><u>38'697'375</u></b>

Une desserte 2007 riche en nouveautés



**Au total, en 2007, 123 destinations ont été desservies en vols de ligne directs depuis Genève (dont un bon quart hors d'Europe), ainsi qu'une trentaine par des rotations charters. 52 compagnies aériennes régulières ont opéré depuis l'AIG, pour la plupart durant toute l'année.**

### **Desserte aérienne et nouveautés**

Si 2007 a été riche en nouveautés pour le réseau aérien, l'événement principal restera l'arrivée d'une nouvelle compagnie moyen-orientale - Qatar Airways - proposant d'un seul coup deux routes long-courrier - Doha - Genève - New York (Newark) - lancées au mois de juin. Opéré par un Airbus 330-200 de 272 sièges configuré en trois classes, le service a démarré avec quatre fréquences hebdomadaires, puis cinq durant la saison d'hiver. L'objectif étant d'offrir un vol quotidien après trois saisons.

La desserte de l'AIG a pu être complétée également sur le plan régional, avec le lancement de plusieurs routes de «niche». Ainsi, Naples et Marseille ont enfin été reliées à la Suisse romande grâce à Flybaboo, qui a démarré des vols quotidiens en été. Catane en Sicile a aussi été desservie pour la première fois par des vols de ligne (trois par semaine) par Air Malta, en plus de ses rotations vers La Valette. Dubrovnik a bénéficié d'un service saisonnier de Darwin Airline. Enfin, en réponse aux attentes des milieux financiers, le jeune transporteur des îles anglo-normandes Blue Islands a ouvert en octobre une liaison Genève-Jersey-Guernesey, avec trois fréquences par semaine dans un premier temps, mais avec l'intention de passer rapidement à des vols quotidiens.

### **Les liaisons ont été renforcées et améliorées**

Plusieurs routes déjà opérées depuis Genève ont vu l'arrivée de nouveaux opérateurs, générant ainsi une concurrence renforcée et une offre plus complète. Flybaboo a commencé à desservir Rome (Fiumicino) avec deux vols par jour dès l'été. Swiss s'est ajoutée à Flybaboo pour desservir Valence. Enfin, cas rarissime, trois compagnies ont opéré entre Genève et Prague durant 2007, avec l'arrivée d'easyJet et de Swiss en complément de Flybaboo.

EasyJet, basée à Genève à travers sa filiale easyJet Switzerland, a largement consolidé sa présence locale avec l'ajout d'un appareil, portant sa flotte à huit avions sur sol genevois. Au cours de l'année, le transporteur orange s'est notamment attaqué à des marchés déjà desservis par des concurrents, tels que Bordeaux (quotidien), Bruxelles (deux fois par jour) et Porto (quotidien), ainsi qu'à des destinations à connotation «vacances» sur une base saisonnière (Cagliari,

Ibiza, Palma de Majorque). Pour la première fois de son histoire, easyJet Switzerland s'est également lancée sur des destinations moyen-courrier (au-delà de trois heures de vol): Marrakech et Las Palmas.

De manière générale, d'autres acteurs ont complété la desserte low cost de Genève, permettant une diversification bénéfique pour l'ensemble du marché. Ainsi la compagnie Norwegian a opéré des vols Oslo-Genève toute l'année dès l'été. La compagnie marocaine Atlas Blue a augmenté sa desserte de Marrakech. De nombreux opérateurs low cost anglais ont poursuivi leurs opérations hivernales, se substituant en partie au trafic traditionnel charter. Seule ombre au tableau: fin 2007, la nouvelle compagnie espagnole Clickair s'est malheureusement retirée de l'AIG, faute de résultats suffisants, en grande partie explicables par la surcapacité de l'axe Genève-Barcelone.





Les compagnies traditionnelles ont augmenté leur desserte quotidienne sur plusieurs destinations européennes: Munich (Lufthansa), Copenhague (SAS), Lisbonne (TAP Portugal), Nice (Flybaboo). Lors de la saison d'hiver 2007/2008, Finnair a mis en place son deuxième vol quotidien, en réponse au succès du premier et afin d'assurer une couverture complète de la journée et d'offrir des correspondances via Helsinki.

Air France a lancé trois vols quotidiens vers l'aéroport de London-City, apprécié des milieux financiers, par le biais de sa filiale City Jet. A destination de l'Irlande, Aer Lingus a augmenté ses fréquences pour Dublin et a ajouté la desserte de Belfast en saison hivernale.

Du côté du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, plusieurs renforcements de fréquences ont également été mis en place en 2007. En fin d'année, Etihad Airways a confirmé le succès de l'axe Abu Dhabi – Genève avec une quatrième fréquence, toujours opérée en Airbus 330. Royal Jordanian a ajouté un vol par semaine sur Amman, Egyptair a fait de même sur Le Caire et Tunisair a ajouté deux rotations pour Tunis dès 2007.

En termes de nombre de destinations opérées, easyJet a conforté sa première place en 2007 avec plus de 35 routes directes suivant la saison. Les deux autres compagnies «locales» – Swiss et Flybaboo – ont suivi avec une dizaine de destinations chacune. Tous les autres transporteurs, traditionnels ou low cost, ont desservi cinq «city-pairs» ou moins. Sur le plan des alliances, l'offre la plus riche a été logiquement celle de Star Alliance (plus de 20 points desservis), suivie par Skyteam et Oneworld.

## Many new services

*In 2007 a total of 123 destinations were served by direct scheduled flights from AIG (more than a quarter of these were outside Europe) and some 30 destinations by charter flights. AIG was served by 52 scheduled airlines, mostly all year.*

### New services

*The highlight of an eventful year was the launch of Qatar Airways' new Doha-Geneva-New York (Newark) service. Operated by an A330-200 with 272 seats in three classes, the four times a week service became five times weekly in the winter season.*

*Flybaboo began daily summer flights to Marseille and Naples. In addition to its Malta services, Air Malta started flying three times weekly to Catania.*

*Darwin Airline launched a seasonal service to Dubrovnik, and Blue Islands launched a three times weekly service to Jersey and Guernsey.*

### Improved links

*Several existing routes saw the arrival of new operators, increasing competition and the services available. Flybaboo began twice-daily flights to Rome (Fiumicino). On the Geneva-Valencia route Flybaboo was joined by Swiss, and on Geneva-Prague Flybaboo was joined by easyJet and Swiss.*

*EasyJet subsidiary easyJet Switzerland expanded its AIG-based fleet to eight aircraft. During the year easyJet entered several markets already served by its competitors such as Bordeaux (daily), Brussels (twice daily) and Porto (daily), as well as seasonally to more holiday-type destinations (Cagliari, Ibiza and Palma). EasyJet Switzerland also launched Geneva-Marrakesh and Geneva-Las Palmas, its first medium-haul services.*

*Low-cost airline Norwegian began year-round operations on Geneva-Oslo and low-cost Moroccan airline Atlas Blue expanded its services to Marrakesh.*

*Numerous British low-cost airlines continued their winter operations, partly taking over from charter traffic. Traditional airlines expanded their daily operations to Munich (Lufthansa), Copenhagen (SAS), Lisbon (TAP Portugal) and Nice (Flybaboo). Finnair boosted its Helsinki service to twice daily.*

*Air France subsidiary CityJet began a three times daily service to London City, and Aer Lingus stepped up frequencies to Dublin and added a winter service to Belfast. Etihad Airways confirmed the success of Abu Dhabi-Geneva with the addition of a fourth weekly service, also operated by an A330. Royal Jordanian and Egyptair each added one flight a week to Amman and Cairo respectively, and Tunisair added two flights a week to Tunis.*

*EasyJet operated over 35 routes in 2007, and Flybaboo and Swiss each around 10. All other airlines operated on five routes or less.*

## Evolution du trafic global 2007

<b>Destinations de ligne</b>	<b>123</b>
• européennes	83
• intercontinentales	26
<b>Compagnies de ligne</b>	<b>52</b>
• européennes	37
• non-européennes	15

# Année record pour le trafic



**L'Aéroport International de Genève a connu, en 2007 encore, une année exceptionnelle concernant la croissance de son trafic aérien. L'augmentation de 9,5% du nombre de passagers constitue le record de ces cinq dernières années, à égalité avec 2005 (également 9,5%). Depuis 2003, le volume de voyageurs a connu une hausse constante de +6 à +9%, largement au-dessus de la moyenne du secteur.**

### **Les raisons de la croissance**

Cette évolution réjouissante s'explique par la croissance constante du secteur low cost (principalement easyJet à Genève), mais également par la forte reprise d'activité de plusieurs compagnies traditionnelles (notamment Swiss, Air France et Lufthansa). L'augmentation du trafic de ligne pur (94% des passagers) a même franchi la barre des 10%, tandis que le trafic charters (5% du total) a connu une baisse d'activité, en raison d'une substitution de trafic par les compagnies à bas coût, notamment pour le marché des skieurs.

La hausse des voyageurs en 2007 a été causée par la bonne conjoncture économique locale et régionale, le taux de change du franc suisse favorable pour les visiteurs et l'excellente santé du tourisme à l'import. Les arrivées de visiteurs internationaux en Suisse ont augmenté de 7,4% en 2007, avec un taux même supérieur pour le canton de Genève. A noter que les hausses les plus fortes sont réalisées par des pays comme la Russie, l'Inde, la Chine, le Brésil et la région du Golfe.

En comparaison internationale, l'évolution du trafic passagers de Genève a été largement supérieure à la moyenne mondiale (+5,6% selon le Conseil mondial des aéroports (ACI), en ne considérant que le trafic international, à l'exclusion des liaisons domestiques (+7,4%). Même si les facteurs de croissance ont bénéficié à l'ensemble de la région, l'AIG a néanmoins connu un accroissement de trafic légèrement supérieur à ses concurrents directs, Lyon (+8,4%), Zurich (+7,8%) et Bâle (+6,3%).

Si la croissance du volume de passagers a été très forte, l'évolution du nombre de mouvements d'avions (décollages et atterrissages) s'est révélée plus modeste (+7,5%). Cela traduit des coefficients de remplissage toujours en hausse et le passage progressif à des modules plus grands en moyenne, les avions de 50 places ou moins se raréfiant sur les lignes régulières. A côté du trafic de ligne et charter (67%), le trafic non commercial (17%) a accusé une légère baisse. En revanche, le solde du trafic commercial (vols taxis essentiellement) a connu une forte hausse (+13,6%).

Dans un contexte particulièrement concurrentiel, l'activité cargo a maintenu un dynamisme similaire à celui de l'année

écoulée. Le cargo transporté par camion a encore bénéficié d'une augmentation, au détriment du fret dit «avionné». Même si l'on a assisté à une capacité supplémentaire apportée par de nouveaux vols gros-porteurs (Qatar) ou des fréquences en hausse (Etihad), la tendance au camionnage et à la concentration sur les plates-formes européennes spécialisées dans le fret rend la position de Genève relativement fragile. D'importants projets concernant les infrastructures et les équipements ont par ailleurs été planifiés et seront mis en chantier au courant 2008 (touchant notamment l'harmonisation de procédures avec l'Union Européenne, ou encore la sécurisation du fret et des accès au tarmac).

### **La situation par compagnie et par marché**

La compagnie easyJet, client numéro un incontesté de l'AIG, a consolidé sa place en se stabilisant à 34% du trafic de ligne (près de 3,5 millions de passagers). Ont suivi, dans un ordre légèrement modifié par rapport à ces dernières années, Swiss (toujours deuxième avec 11,5%), Air France (qui a gagné un rang avec 8,2%), British Airways (7,2%) et Lufthansa (6,7%). Viennent ensuite une série de transporteurs avec des parts de marché de 2 à 3%: KLM, Brussels Airlines, Iberia, Alitalia, TAP, SAS). A relever, l'entrée de Flybaboo dans le «Top 12» avec une part de marché de 1,5% (157'000 passagers).

En regroupant les compagnies aériennes par alliances, Star Alliance s'est maintenue en tête (23% de parts de marché), suivie par Skyteam (16%) et Oneworld (11%). L'ensemble des compagnies à bas coût ont, elles, transporté un peu moins de 4 millions de passagers, soit 38% du trafic régulier.

Les compagnies aériennes se sont situées dans une large fourchette en termes d'évolution de leur trafic passagers. Parmi les principaux acteurs, easyJet a profité d'une croissance de 15%, traduisant l'arrivée d'un 8<sup>e</sup> avion à Genève et de l'ouverture de nouvelles lignes. D'autres ont sensiblement augmenté leurs résultats, grâce à une croissance de capacité et une bonne santé globale. C'est le cas de Swiss, qui a connu sa première véritable hausse de volume à Genève depuis sa création (+8%), ainsi qu'Air France (+8%), Lufthansa (+10%) et Alitalia (+13%).

Les compagnies opérant des long-courriers ont aussi vécu une année faste: +20% pour Continental, +16% pour Etihad et +38% pour Air Mauritius. De même, plusieurs opérateurs du pourtour méditerranéen ayant augmenté leurs fréquences de vol ou leurs capacités ont enregistré des variations à deux chiffres (Turkish Airlines +15%, Egyptair +19%, MEA +15%, Afriqiyah +13%, Royal Jordanian +13%). A noter enfin que la jeune compagnie locale Flybaboo a véritablement «décollé» en 2007 (+60%) avec le passage à des appareils à plus grande capacité et un développement important de son réseau.

En termes de géographie, le développement à l'intercontinental a été encore plus fort que pour les lignes intra-européennes, même s'il n'a représenté que 7,3% du total en trafic direct. La croissance sur l'axe Genève – New York a été remarquable (+18%), dopée par l'arrivée de Qatar Airways et les bons chiffres de Continental. Le trafic de et vers le Moyen-Orient a lui aussi été largement au-dessus de la moyenne (+26%), également grâce à l'ouverture du vol de Doha, mais aussi grâce aux lignes vers le Koweït, les Emirats Arabes Unis, la Jordanie et le Liban.

En Europe, parmi les grands marchés, la palme est revenue à l'Espagne (+17%), à l'Italie (+14%) et à l'Allemagne (+14%), tandis que la France et le Royaume-Uni sont restés stables. D'autres pays ont vu leur trafic fortement multiplié, grâce à l'ouverture de nouvelles lignes ou des hausses substantielles de capacité (Belgique, Finlande, Irlande, Norvège, Pologne).

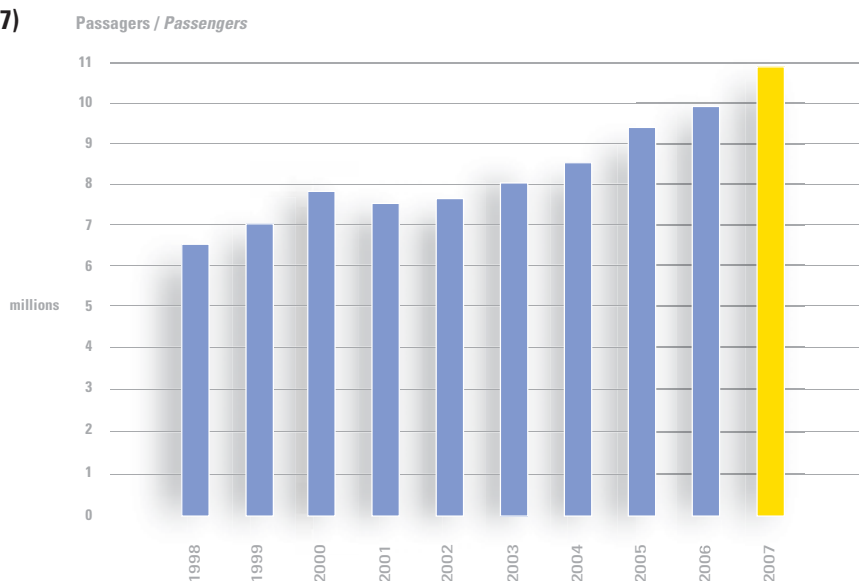
Le ranking des principales villes a été passablement modifié, à l'exception de deux premières places: Londres, desservie par ses cinq aéroports (1,8 million de passagers), et Paris, Orly et CDG (923'000). Amsterdam est remontée au troisième rang (537'000), devant Zurich (504'000). Madrid est devenu 5<sup>e</sup> (423'000), dépassant à la fois Barcelone (402'000) et Francfort (383'000).

### **Le point sur les mouvements nocturnes**

En 2007, 8'976 mouvements ont été opérés entre 22h et 6h (+27%), soit 4,7% du nombre total sur l'aéroport. Le secteur de Genthod-Bellevue a été survolé par 58% du trafic nocturne, contre 42% pour le secteur Vernier-Meyrin. Ce type de mouvements se compose de 82% d'atterrissages et de 18% de décollages. La majorité (65%) s'est déroulée dans la première heure de la nuit (22h-23h). Le nombre observé pendant le couvre-feu nocturne (entre 24h et 6h) reste faible (256 dont 175 avant 00h30, c'est-à-dire moins de 3% du trafic nocturne). Ces mouvements bénéficient d'un régime dérogatoire (vols sanitaires, vols d'Etat) ou sont autorisés au cas par cas en fonction des circonstances (problème technique, vol en retard sur l'horaire).

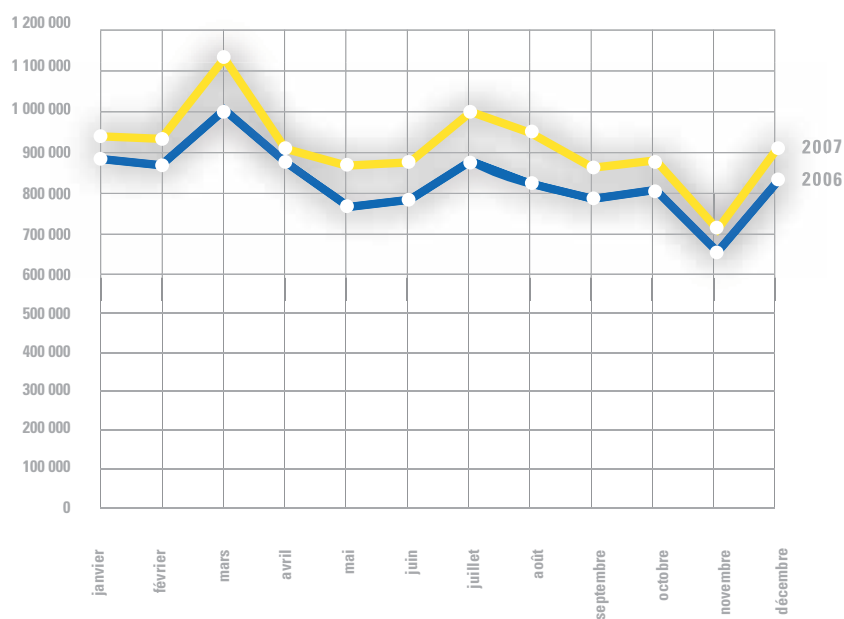


## Evolution du trafic (1997 - 2007) Traffic evolution (1996-2006)



## Variation saisonnière du trafic Seasonal traffic variation

Passagers / Passengers



### Pointe de trafic passagers Passengers traffic peak

Pointe mensuelle:  
Mars / March: **1'121'825**

## Record traffic

### Passenger traffic

In 2007 AIG had another exceptional year, with passenger traffic rising by 9.5%. Since 2003 AIG's traffic growth has exceeded 6% every year, reaching 9.5% in 2005 and 2007, and has been significantly above the industry average.

This growth is explained by the constant expansion of low-cost airlines such as easyJet, and by the strong recovery of several traditional airlines, particularly Swiss, Air France and Lufthansa.

The growth in scheduled traffic (94% of AIG's total traffic) exceeded 10% in 2007, while charter traffic (5% of traffic) declined as some passengers switched to low-cost airlines, especially in the ski market.

Increased passenger traffic in 2007 was due to the favourable economic climate locally and regionally, favourable exchange rates for visitors and the healthy state of inbound tourism. Visitor numbers to Switzerland increased by 7.4% in 2007, with the Canton of Geneva experiencing even higher growth. Russia, India, China, Brazil and the Gulf region produced the largest increases in visitor numbers.

Traffic expansion at AIG exceeded both average growth worldwide and growth at its direct competitors, Lyon, Zurich and Basel airports.

Despite the strong growth in passenger numbers at AIG in 2007, the number of aircraft movements (take-offs and landings) increased by a relatively modest 7.5%. This was due to higher load factors and a gradual increase in average aircraft size.

Scheduled and charter commercial traffic made up 67% of all traffic at AIG. Non-commercial traffic (17% of the total) fell slightly, while other commercial traffic (mainly taxi flights) grew by 13.6%.

### Cargo traffic

Despite challenges such as the growth of freight-only airports and increased use of road transport, new long-haul services by Qatar and higher frequencies by Etihad helped to raise cargo capacity at AIG. In addition, major cargo infrastructure and facilities were planned ahead of construction in 2008. These relate particularly to the harmonisation of procedures with the European Union, cargo security and access to the apron.

### Airlines and markets

EasyJet was undisputedly the largest airline at AIG, with almost 3.4 million passengers and 34% of scheduled traffic, followed by Swiss (11.5%), Air France (up one place at 8.2%), British Airways (7.2%), Lufthansa (6.7%), KLM, Brussels Airlines and Iberia. Young local airline Flybaboo joined the 'top 12' with 157,000 passengers and 1.5% of the market.

In terms of airline alliances, Star Alliance captured 23% of the market, followed by Skyteam (16%) and Oneworld (11%). Together the low-cost airlines carried almost 4 million passengers, or 38% of scheduled traffic at AIG.

EasyJet saw 15% traffic growth following the arrival of an eighth aircraft at AIG and the launch of new routes. Alitalia saw growth of 13%, Lufthansa 10%, and Swiss and Air France both 8%.

Airlines operating long-haul services also had a good year, with Continental recording growth of 20%, Etihad 16% and Air Mauritius 38%.

Several Mediterranean-based airlines increased their frequencies and capacity and experienced double-digit traffic growth. Egyptair was up 19%, MEA and Turkish Airlines both up 15%, and Afriqiyah and Royal Jordanian both up 13%.

Larger aircraft and major network expansion helped Flybaboo to carry 60% more passengers in 2007.

In terms of geography, intercontinental traffic grew faster than on European routes, even if it represented only 7.3% of direct traffic. Geneva-New York increased by 18%, boosted by the arrival of Qatar Airways and Continental's strong performance. Traffic to the Middle East jumped by 26%, helped by the launch of flights to Doha, and by services to Jordan, Kuwait, Lebanon and the United Arab Emirates.

Within the major European markets, Spain (up 17%), Italy and Germany (both up 14%) came top. Other countries with greatly increased traffic included Belgium, Finland, Ireland, Norway and Poland.

London and Paris were again the top European destinations, with 1.8 million and 923,000 passengers respectively. Amsterdam regained third place with 537,000 passengers, followed by Zurich (504,000), Madrid (423,000), Barcelona (402,000) and Frankfurt (383,000).

### Night-time aircraft movements

In 2007 there were 8,976 aircraft movements between 10pm and 6am (up 27% on the year before), or 4.7% of the total movements. Of these, 58% flew over Genthod-Bellevue and 42% over Vernier-Meyrin; and 82% were landings, 18% take-offs. Most (65%) took place between 10pm and 11pm.

There were 256 flights during the midnight-6am curfew, representing less than 3% of night-time traffic, and most of these (175) occurred before 00:30. These movements have special dispensation (such as medical and State flights) or are authorised case by case according to circumstance (such as technical problems and delays).

## Résultats du trafic global / *Global traffic results*

	2007	2006	variation %	
<b>Passagers</b>				<b>Passengers</b>
Trafic de ligne	10'235'642	9'278'362	10.3	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic charter	555'824	578'184	-3.9	<i>Charter traffic</i>
<b>Total ligne et charter</b>	<b>10'791'466</b>	<b>9'856'546</b>	<b>9.5</b>	<b>Total scheduled &amp; charter</b>
Taxi, plaisance et autres	76'656	66'365	15.5	<i>Taxi, leisure and others</i>
<b>Total trafic commercial</b>	<b>10'868'122</b>	<b>9'922'911</b>	<b>9.5</b>	<b>Total commercial traffic</b>
Trafic non commercial	42'748	40'076	6.7	<i>Non commercial traffic</i>
<b>Total trafic global</b>	<b>10'910'870</b>	<b>9'962'987</b>	<b>9.5</b>	<b>Total global traffic</b>
<b>Mouvements</b>				<b>Movements</b>
Trafic de ligne	121'844	111'218	9.6	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic charter	5'729	6'016	-4.8	<i>Charter traffic</i>
<b>Total ligne et charter</b>	<b>127'573</b>	<b>117'234</b>	<b>8.8</b>	<b>Total scheduled &amp; charter</b>
Taxi, plaisance et autres	30,803	27'125	13.6	<i>Taxi, leisure and others</i>
<b>Total trafic commercial</b>	<b>158'376</b>	<b>144'359</b>	<b>9.7</b>	<b>Total commercial traffic</b>
Trafic non commercial	31'630	32'350	-2.2	<i>Non commercial traffic</i>
<b>Total trafic global</b>	<b>190'006</b>	<b>176'709</b>	<b>7.5</b>	<b>Total global traffic</b>
<b>Fret (tonnes)</b>				<b>Cargo (tons)</b>
Trafic de ligne	23'580	25'136	-6.2	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic charter	6'613	6'722	-1.6	<i>Charter traffic</i>
<b>Fret aérien avionné</b>	<b>30'193</b>	<b>31'858</b>	<b>-5.2</b>	<b>Crafted air freight</b>
Fret aérien camionné	18'755	17'376	7.9	<i>Trucked air freight</i>
<b>Total fret aérien</b>	<b>48'948</b>	<b>49'234</b>	<b>-0.6</b>	<b>Total air freight</b>
Poste locale	7'082	7'410	-4.4	<i>Local mail</i>
<b>Total fret aérien et poste</b>	<b>56'030</b>	<b>56'644</b>	<b>-1.1</b>	<b>Total air freight and mail</b>



## Trafic de ligne en 2007 par destination / Scheduled traffic in 2007 by destination

Destination	Pax	Variation	Destination	Pax	Variation	Destination	Pax	Variation
<b>Europe</b>	<b>9'446'439</b>	<b>10%</b>	Milan - Malpensa	81'945	4%	<b>Turquie</b>	<b>94'479</b>	<b>15%</b>
<b>Allemagne</b>	<b>853'959</b>	<b>14%</b>	Naples	20'546	.	Istanbul	94'479	15%
Berlin - Schönefeld	101'119	2%	Olbia	38'147	213%	<b>Afrique</b>	<b>302'554</b>	<b>14%</b>
Düsseldorf	45'677	25%	Rome - Ciampino	111'095	-32%	<b>Algérie</b>	<b>25'504</b>	<b>-1%</b>
Francfort	383'175	2%	Rome - Fiumicino	172'495	21%	Alger	22'680	-2%
Hambourg	79'877	842%	Venise	22'245	38%	Constantine	1'413	6%
Cologne / Bonn	6'017	-43%	<b>Luxembourg</b>	<b>32'291</b>	<b>11%</b>	Oran	1'411	1%
Munich	234'029	13%	Luxembourg	32'291	11%	<b>Egypte</b>	<b>50'726</b>	<b>31%</b>
Stuttgart	4'065	95%	<b>Malte</b>	<b>15'677</b>	<b>157%</b>	Le Caire	36'044	34%
<b>Autriche</b>	<b>132'832</b>	<b>5%</b>	Malte	15'677	157%	Hurghada	10'146	2799%
Vienne	132'832	5%	<b>Norvège</b>	<b>36'888</b>	<b>415%</b>	Louxor	28	.
<b>Belgique</b>	<b>368'759</b>	<b>19%</b>	Oslo	36'888	415%	Sharm El Sheikh	4'508	-61%
Bruxelles	368'759	19%	<b>Pays-Bas</b>	<b>545'631</b>	<b>4%</b>	<b>Libye</b>	<b>16'995</b>	<b>13%</b>
<b>Croatie</b>	<b>1'029</b>	<b>.</b>	Amsterdam	536'844	2%	Tripoli	16'995	13%
Dubrovnik	1'029	.	Rotterdam	8'787	643%	<b>Maroc</b>	<b>117'087</b>	<b>14%</b>
<b>Danemark</b>	<b>152'125</b>	<b>2%</b>	<b>Pologne</b>	<b>31'510</b>	<b>35%</b>	Casablanca	77'819	-2%
Copenhague	152'125	2%	Varsovie	31'510	35%	Marrakech	39'268	69%
<b>Espagne</b>	<b>1'120'923</b>	<b>17%</b>	<b>Portugal</b>	<b>472'442</b>	<b>41%</b>	<b>Maurice</b>	<b>20'731</b>	<b>38%</b>
Alicante	89'493	-1%	Lisbonne	349'308	36%	Mauritius	20'731	38%
Barcelone	402'336	4%	Porto	123'134	60%	<b>Tunisie</b>	<b>71'511</b>	<b>4%</b>
Ibiza	19'678	100%	<b>Royaume-Uni</b>	<b>2'542'516</b>	<b>2%</b>	Djerba	13'446	-8%
Las Palmas	5'003	.	Belfast	25'381	-36%	Monastir	6'459	-6%
Madrid	422'782	21%	Birmingham	30'358	-11%	Tunis	51'606	9%
Malaga	88'675	7%	Bournemouth	33'347	15%	<b>Amérique du Nord</b>	<b>241'955</b>	<b>18%</b>
Palma de Majorque	49'747	88%	Bristol	139'398	13%	<b>Etats-Unis</b>	<b>241'955</b>	<b>18%</b>
Saint-Jacques-de-Compostelle	4'201	-32%	Cardiff	7'377	15%	New York - JFK	109'706	3%
Tenerife	836	.	Doncaster Sheffield	2'487	-89%	New York - Newark	132'249	35%
Valence	38'172	1061%	Edinburgh	112'942	27%	<b>Asie</b>	<b>190'137</b>	<b>26%</b>
<b>Finlande</b>	<b>43'422</b>	<b>50%</b>	Exeter	2'009	9%	<b>Arabie Saoudite</b>	<b>16'095</b>	<b>8%</b>
Helsinki	43'422	50%	Glasgow	12'723	83%	Jeddah	5'588	1%
<b>France</b>	<b>1'339'367</b>	<b>4%</b>	Jersey	533	.	Riyadh	10'507	12%
Ajaccio	1'712	-50%	Leeds / Bradford	28'819	10%	<b>E. A. U.</b>	<b>41'763</b>	<b>16%</b>
Biarritz - Bayonne	10'455	53%	Liverpool	137'599	8%	Abu Dhabi	41'763	16%
Bordeaux	69'815	122%	Londres - City	245'123	39%	<b>Iran</b>	<b>11'150</b>	<b>1%</b>
Calvi	969	-36%	Londres - Gatwick	574'494	0%	Téhéran	11'150	-11%
Clermont-Ferrand	1'862	60%	Londres - Heathrow	569'621	0%	<b>Israël</b>	<b>42'385</b>	<b>1%</b>
Marseille	6'692	446%	Londres - Luton	313'295	3%	Tel-Aviv	42'385	1%
Nantes	22'727	18%	Londres - Stansted	109'593	-6%	<b>Jordanie</b>	<b>14'963</b>	<b>13%</b>
Nice	278'349	3%	Manchester	44'019	-32%	Amman	14'963	13%
Paris - CDG	708'006	2%	Newcastle	35'617	-49%	<b>Koweït</b>	<b>14'760</b>	<b>42%</b>
Paris - Orly	214'804	-11%	Norwich	1'330	-25%	Kuwait City	14'760	42%
Saint-Tropez	3'883	13%	Nottingham	111'308	9%	<b>Liban</b>	<b>27'610</b>	<b>15%</b>
Toulouse	20'093	16%	Southampton	4'902	-10%	Beyrouth	27'610	15%
<b>Grèce</b>	<b>110'930</b>	<b>-1%</b>	Newqay	241	.	<b>Qatar</b>	<b>21'411</b>	<b>.</b>
Athènes	110'930	-1%	<b>Rép. Tchèque</b>	<b>136'217</b>	<b>255%</b>	Doha	21'411	.
<b>Hongrie</b>	<b>103'647</b>	<b>0%</b>	Prague	136'217	255%	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>10'181'085</b>	<b>10%</b>
Budapest	103'647	0%	<b>Russie</b>	<b>143'774</b>	<b>8%</b>			
<b>Irlande</b>	<b>90'625</b>	<b>43%</b>	Moscou-Domodovovo	61'637	3%			
Dublin	90'625	43%	Moscou-Sheremetyevo	82'137	13%			
<b>Italie</b>	<b>479'564</b>	<b>14%</b>	<b>Suède</b>	<b>48'180</b>	<b>-6%</b>			
Cagliari	16'389	7704%	Stockholm	48'180	-6%			
Catane	2'078	.	<b>Suisse</b>	<b>549'652</b>	<b>-6%</b>			
Florence	14'624	82%	Lugano	45'473	-3%			
			Zurich	504'179	-6%			

## Trafic de ligne en 2007 par compagnie

### Scheduled traffic in 2007 by airline

Compagnie	Pax	Variation	Compagnie	Pax	Variation
easyJet	3'461'402	15%	Etihad Airways	41'763	16%
Swiss	1'173'756	8%	Norwegian.no	36'888	415%
Air France	835'893	8%	Qatar Airways	36'014	.
British Airways	734'749	-2%	Atlas Blue	32'820	44%
Lufthansa	684'434	10%	Luxair	32'291	11%
KLM	334'117	0%	LOT Polish Airlines	31'510	35%
Brussels Airlines	278'052	49%	Olympic Airlines	31'261	2%
Iberia	260'536	-7%	Virgin Express	30'539	-75%
Alitalia	250'154	13%	Middle East Airlines	27'610	15%
TAP Portugal	231'643	4%	Air Algerie	25'504	-1%
SAS	199'865	1%	Air Mauritius	20'731	38%
Flybaboo	156'870	60%	Flyglobespan	19'509	-32%
Austrian	132'832	5%	Air Malta	17'755	191%
Continental Airlines	117'646	20%	Afriqiyah Airways	16'995	13%
Turkish Airlines	94'479	15%	Saudi Arabian Airlines	16'095	8%
Aer Lingus	91'705	45%	Royal Jordanian	14'963	13%
Aeroflot	82'137	13%	Kuwait Airways	14'760	42%
Clickair	80'398	387%	Iranair	11'150	1%
Royal Air Maroc	77'819	-2%	Fly Be	10'378	-22%
Tunisair	71'511	4%	Transavia	8'787	643%
Jet2.com	54'383	2%	Edelweiss	6'250	.
Malev	53'856	8%	European Air Express	6'017	-43%
Bmi Baby	49'922	26%	Thomsonfly	2'487	.
Darwin Airline	47'816	1%	Blue Islands	533	.
Egypt Air	46'253	19%	Sterling	440	.
Finnair	43'422	50%			
El Al	42'385	1%			
			<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>10'181'085</b>	<b>10%</b>

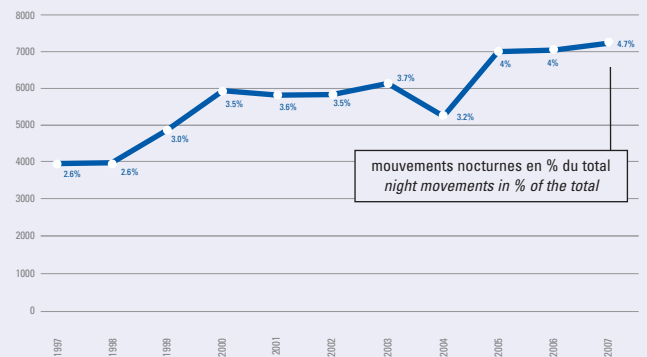
## Trafic de nuit 2007

### Night traffic 2007

### Evolution des mouvements nocturnes

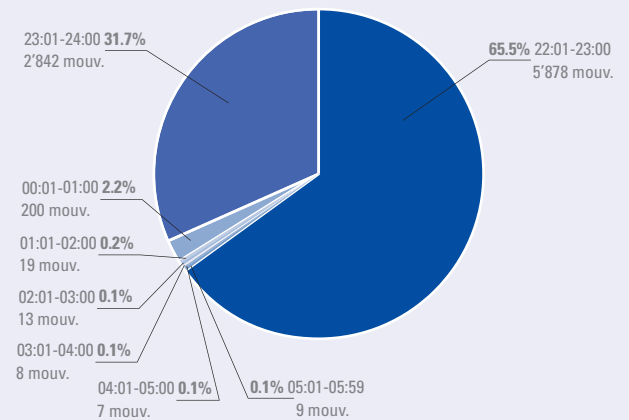
#### Evolution of night movements

#### 22h00-6h00



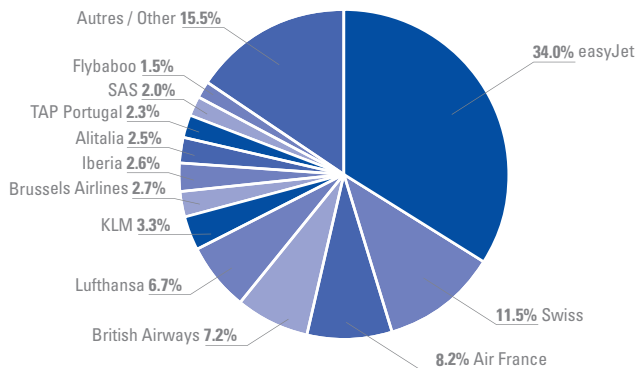
### Distribution horaire des mouvements nocturnes

#### Distribution of night movements split hour



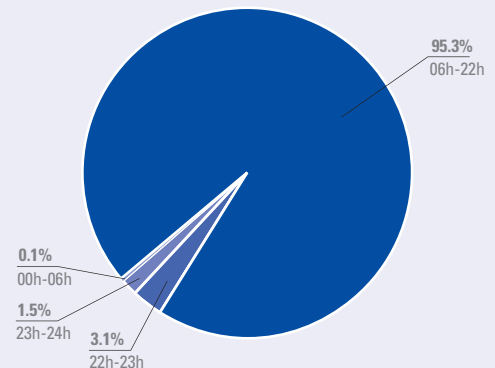
### Parts de marché (trafic de ligne) 2007

#### Market shares (scheduled traffic)



### Part des mouvements nocturnes en 2007

#### Part of night movements in 2007



Well'pax: le confort du passager avant tout



**Suite aux résultats obtenus par l'AIG à l'ASQ (Airport Service Quality), enquête qualitative gérée par l'ACI, (l'Airports Council International dont le siège est à Genève) et menée dans une centaine d'aéroports dans le monde, la direction de l'AIG a mené une réflexion globale sur l'amélioration du service aux passagers en tenant compte de l'intégralité des processus. C'est ainsi qu'est né Well'pax, programme destiné à supprimer les lacunes générées par les infrastructures aéroportuaires et à améliorer la satisfaction des passagers.**

### **Well, welcome, wellness**

Une forte augmentation du trafic ces dernières années ainsi que les dernières mesures de sûreté – de plus en plus contraignantes – rendent difficiles les déplacements des passagers dans les aéroports. Réagir à cette constatation est le but de «Well'pax». Well, welcome, wellness, trois notions qui ont guidé l'ensemble de ce projet ambitieux.

### **Améliorer le service aux passagers**

Le premier objectif du projet était de mobiliser rapidement la totalité des collaborateurs du site aéroportuaire, le moyen pour y parvenir a été la création d'une «boîte à idées» collective. Par ce biais, les 8'500 collaborateurs du site ont pu transmettre leurs idées. En parallèle, une enquête a été conduite auprès de l'ensemble des passagers. Ainsi, cette enquête a permis de distinguer et de comprendre de manière précise les nombreux obstacles auxquels les passagers peuvent être confrontés, tant au départ qu'à l'arrivée. Quelque 1'001 suggestions, tous secteurs confondus, ont été recueillies, décortiquées et analysées par 23 groupes de travail mobilisant une centaine de collaborateurs de l'AIG et des sociétés partenaires. Finalement 102 idées ont été retenues et mises en application durant l'année 2007 et il est bien sûr prévu que le programme Well'pax se poursuive en 2008.

### **Sensibiliser les intervenants**

Appuyé par des campagnes d'information et d'incitation destinées au personnel du site, Well'pax a été piloté en étroite collaboration avec un consultant externe, notamment pour la méthodologie de travail, l'identification des problèmes et la mise en place de l'enquête satisfaction auprès des passagers.

### **Quelques exemples de réalisations...**

Parmi les 102 idées mises en application, plusieurs sont à relever, comme par exemple :

- une formation sur la courtoisie et l'hospitalité, un «état d'esprit», destinée à l'ensemble du personnel du site;
- la réorganisation du flux de la file d'attente pour les taxis;
- l'amélioration de la signalétique d'accès au niveau Départ/Enregistrement;
- la création d'une consigne à chariots;
- l'optimisation de l'orientation dans l'aéroport grâce à une augmentation du nombre d'écrans d'information;
- différentes initiatives liées au nettoyage;
- la réalisation de tables à rouleaux permettant aux passagers de déposer leurs effets avant d'arriver devant les agents de sûreté afin de gagner du temps et de réduire la file d'attente.

### **Paxflow: un test «première mondiale»**

Un autre exemple qui pourrait s'inscrire à moyen terme dans le projet Well'pax, est le test grandeur nature effectué durant trois mois en collaboration avec la société néo-zélandaise Paxflow. Cette société, spécialisée dans l'exploitation de communication sur réseaux sans fil, développe un système permettant au passager de recevoir à travers un petit boîtier diverses informations dont il peut avoir besoin avant son vol, notamment sur l'heure d'embarquement, lui permettant ainsi de gérer au mieux le temps qu'il a à disposition à l'aéroport. L'avantage est certain pour un aéroport: Paxflow permet de suivre le flux des passagers et ainsi de mieux gérer les cheminement ou les temps d'attente.

### **Impact de Well'pax sur les services**

Pour revenir à Well'pax, il est à relever que ce programme a favorisé tant le travail d'équipe, y compris avec les sociétés externes, que les prises de décisions, créant une formidable synergie entre toutes les divisions de l'AIG.

## **Well'pax: We excel in passenger satisfaction**

Following AIG's results in the Airport Council International's global Airport Service Quality survey, AIG's management undertook a complete study of service improvements. The result was Well'pax, a programme designed to remove gaps in airport infrastructure and improve passenger satisfaction.

### **Well, welcome, wellness**

Strong traffic growth over recent years and increasingly restrictive security measures have made passenger movement more difficult at airports. Well'pax aims to address this, and well, welcome and wellness are three ideas that have guided the whole of this ambitious project.

### **Improving passenger service**

The first objective of the project was to rapidly mobilise all 8,500 airport-based staff through a collective 'suggestion box'. AIG also conducted a survey of all passengers to identify and understand precisely the many obstacles that passengers can encounter, both in departures and arrivals. Around 100 AIG staff helped to analyse 1,001 suggestions, from which 102 ideas were implemented in 2007.

### **Making contributors aware**

Supported by information and incentive campaigns aimed at airport staff, Well'pax was piloted in close collaboration with an external consultant, particularly for the work methodology, identification of problems and implementation of the passenger satisfaction survey.

### **Some examples of implementation**

Examples included: training on courtesy and hospitality (a 'state of mind'), aimed at all airport staff; reorganisation of taxi rank flows; improving access identification at check-in/departures; creation of a trolley deposit; optimising orientation in the airport by increasing the number of information screens; various cleaning initiatives; and installation of roller tables enabling passengers to deposit their belongings before arriving in front of security staff, saving time and reducing the queue.

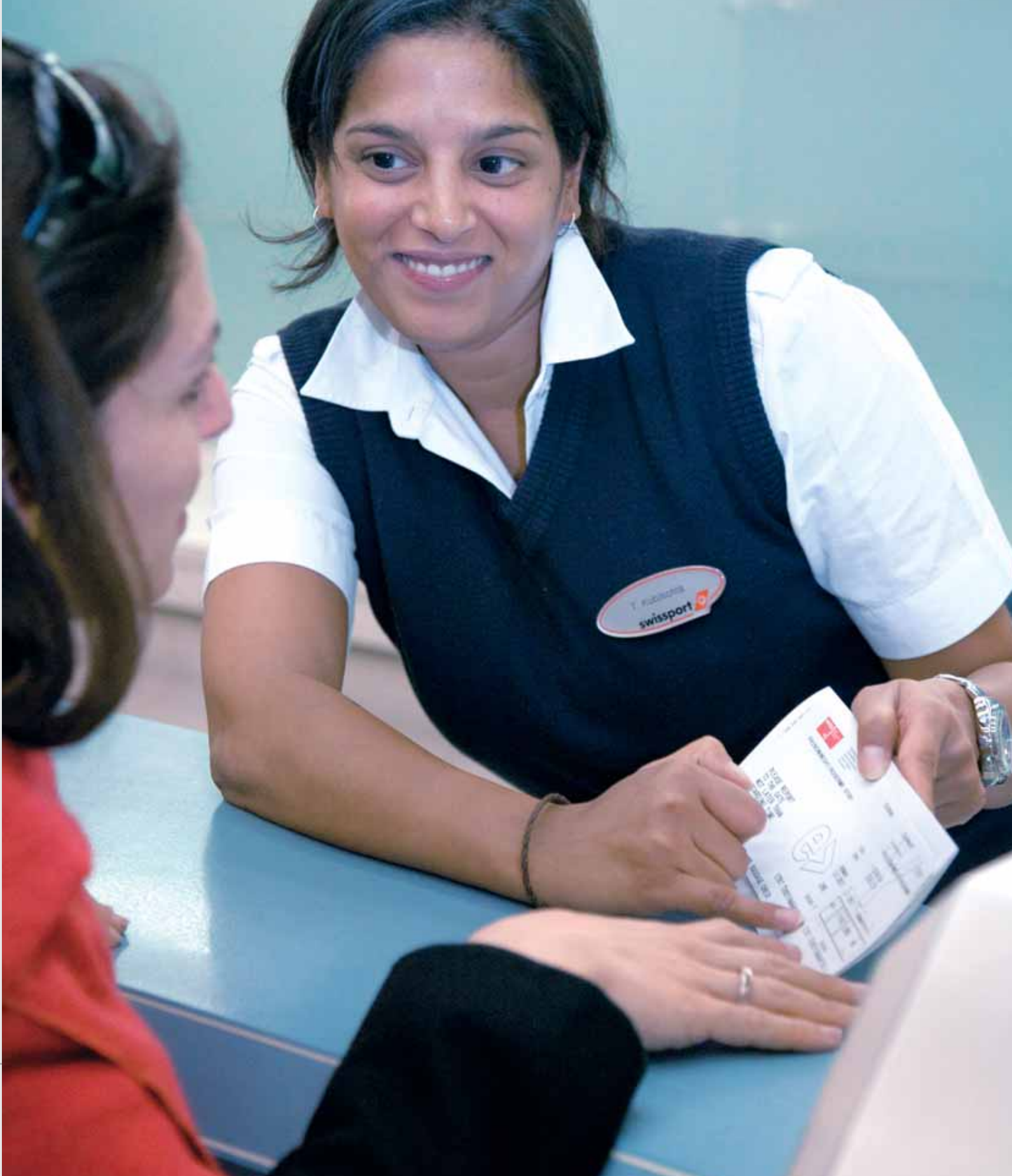
### **Paxflow: a world-first test**

Another example that could join the Well'pax project in the medium term is the full-size test carried out over three months in collaboration with Paxflow of New Zealand. Paxflow, which specialises in the operation of wireless communication systems, has developed a system that enables the passenger to see flight and other information on a small hand-held display. Paxflow also helps the airport to monitor passenger flows and to better manage movement and waiting time.

### **Impact of Well'pax on services**

Well'pax has promoted teamwork, including with external companies, and decision making, creating a formidable synergy between all AIG's divisions.

Billets Ticket



# Les passagers à l'honneur



**Nettement supérieure à la moyenne européenne, la croissance constante du trafic passagers en 2007 a permis à l'AIG de frôler, en décembre, le cap des 11 millions de voyageurs (10'910'870 exactement). Un nouveau record absolu. L'année a par ailleurs été placée sous le signe de la sûreté et de la préparation pour l'entrée en vigueur des accords de Schengen.**

### **Le cap des 10 millions de passagers franchi**

Début décembre 2007, l'Aéroport International de Genève a eu le plaisir d'accueillir son dix millionième passager pour l'année en cours, représentant ainsi un nouveau record absolu dans son histoire. Il s'agissait en fait d'une femme, passagère de la compagnie genevoise Flybaboo, embarquant pour Naples, l'une des nouvelles destinations de cette compagnie. A rappeler que l'AIG avait frôlé cette barre symbolique en 2006, avec 9'962'987 passagers. Avec ce dix millionième passager, on peut noter que l'Aéroport International de Genève, a accueilli, depuis son ouverture au trafic commercial en 1922, plus de 251 millions de voyageurs aériens. Ainsi l'AIG entre dans le «groupe» des 40 aéroports européens de plus de 10 millions de passagers.

Ce résultat est celui de toute une région: Genève, les cantons romands, la France voisine qui constituent une zone économique dynamique et en bonne santé et qui ont un attrait touristique indéniable. La part importante des organisations internationales (politiques, ONG, sportives) et les sièges des entreprises multinationales ont également contribué à atteindre ce résultat. Les 8'500 femmes et hommes passionnés qui œuvrent sur le site aéroportuaire sont les artisans de cette réussite.

### **Accords de Schengen et «One-stop security»**

Tout au long de l'année 2007, un gros travail de fond a été réalisé pour préparer l'implémentation sur le site aéroportuaire des Accords de Schengen. Ces derniers prévoient la suppression des contrôles d'identité des passagers, au départ comme à l'arrivée, pour autant qu'ils proviennent de l'un des treize pays européens signataires. D'autre part, le système «One-stop security» permettra à terme de ne plus subir qu'un seul contrôle de sûreté, à l'entrée de la salle d'attente principale, et non plus à chaque zone d'embarquement (avec notamment 13 points de passage au niveau départ prêts pour le printemps 2009), ou de passer d'un avion à l'autre sans subir de nouveaux contrôles, pour autant que le passager provienne d'un aéroport «sûr», c'est-à-dire de l'un des pays de l'Union européenne, plus l'Islande, la Norvège et la Suisse. Il en résultera une plus grande fluidité pour les voyageurs et une gestion plus efficace des ressources humaines pour l'aéroport.

### **Le plan de sûreté est passé à la vitesse supérieure**

Jusqu'en juin 2007, la zone critique des contrôles de sûreté se limitait à la salle d'embarquement. Mais devant le renforcement des réglementations émanant de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de l'Office fédéral de l'aviation civile et des instances européennes, la deuxième phase du plan de sûreté a été mise en place. Elle a consisté à étendre cette zone aux avions, en incluant les passerelles télescopiques et les bus. De même, les contrôles aux points d'accès (Pré-Bois et ABT) ont été renforcés avec des fouilles aléatoires pour les personnes et les véhicules.

A la mi-décembre, la troisième et dernière phase est entrée en vigueur avec une extension des contrôles à tout le site aéroportuaire. Ce qui signifie que 100% des personnes (passagers et collaborateurs) et des objets (bagages et véhicules) pénétrant dans la zone réglementée de l'aéroport ou sortant de Gate Gourmet, Canonica ou DHL, doivent désormais se soumettre à un contrôle de sûreté. Résultat: le travail sur le tarmac est simplifié puisque toute personne s'y trouvant est considérée comme «propre».

En parallèle, les cours de sensibilisation que doit suivre toute personne portant un badge deviennent obligatoires. Un logiciel a en effet été développé sous forme de questions à choix multiple. Celui-ci donne des exemples concrets dans le milieu aéroportuaire et responsabilise les porteurs de badges vis-à-vis de la sûreté.

### **Un nouveau système pour les chariots**

Jusqu'en 2007 l'AIG mettait librement à disposition de ses passagers 1'700 chariots à bagages. Afin de rationaliser leur usage et de favoriser leur disponibilité (tout en maintenant leur gratuité), l'AIG a décidé dès novembre de les équiper d'un système de consigne – comme c'est le cas dans beaucoup d'aéroports. Au total, 83 stations ont été installées dans tout le site aéroportuaire.

## Événements et service d'accueil

Toute l'année, les structures d'accueil et le service du protocole de l'AIG sont sollicités par différentes manifestations. Comme toujours, 2007 a été riche en événements – près de 3'500 opérations d'accueil ont été recensées. En juillet, par exemple, les membres de l'équipe d'Alinghi, vainqueurs pour la deuxième fois de la Coupe de l'America, ont été reçus par la présidente de la Confédération, Micheline Calmy-Rey, accompagnée d'une délégation d'officiels genevois. En octobre, l'AIG a accueilli le roi Abdallah d'Arabie Saoudite en visite officielle, escorté de nombreux hôtes dans six gros-porteurs. A mentionner également les conférences annuelles de l'OMS, du BIT, ou encore les Conseils des droits de l'homme, amenant à chaque fois un nombre impressionnant de ministres en provenance des quatre coins du monde. Le service «accueil et protocole» est en charge de ces différents accueils qui peuvent varier en fonction du rang de la personne.

## Passengers first

### Over 10 million passengers

At the start of December 2007, AIG welcomed its 10 millionth passenger of the year, a new record. AIG is now one of 40 European airports handling over 10 million passengers a year. Between the airport's opening in 1922 and December 2007, it has welcomed over 251 million passengers.

### Schengen

Agreement and One-Stop Security Throughout 2007 AIG prepared for the implementation of the Schengen Agreement on the airport site. This requires the removal of passenger identity controls on departure and arrival for passengers from any of 13 European signatory countries.

The 'One-Stop Security' system will allow passengers to undergo only one security control, at the entrance to the transit section, and no longer at each boarding area (particularly with 13 access points in departures for spring 2009) or when going from one aircraft to another. This applies to passengers arriving from a 'safe' airport in the European Union, Iceland, Norway and Switzerland. It will improve passenger flows and improve human resources management.

### Security Plan implemented

Until June 2007 the security control critical area was confined to the boarding lounge. However, ahead of the strengthening of regulations from the International Civil Aviation Organization, the Federal Office of Civil Aviation and European authorities, phase two of the security plan was implemented. It consisted of extending this area to the aircraft, including the air bridges and buses. In mid-December the third and final phase came into force with an extension of controls to the whole airport site. This means that 100% of people and objects entering the airport's controlled area, must now be subjected to a security control. Work on the apron is simplified since everyone there is considered 'clean'.

### New trolley system

Until 2007 AIG made 1,700 baggage trolleys freely available to passengers. To rationalise their use and improve their availability while keeping them free, AIG decided to equip them with a deposit system, as at many airports. A total of 83 stations were installed across the airport.

### Events and the reception service

As in previous years, 2007 was full of events and there were almost 3,500 reception operations. In October for example, AIG's reception and protocol service welcomed King Abdullah of Saudi Arabia on an official visit, escorted by six large aircraft and many guests. Among other events, it also assisted with the annual World Health Organization and International Labour Organization conferences.

## Opérations d'accueils en 2007

<b>Total des opérations d'accueil</b>	<b>3485</b>
dont:	
Chefs d'Etat	104
Premiers ministres	51
Ministres	1380
Ministres des Affaires étrangères	140
Convois de véhicules sur tarmac	551

A 1-9

A 10

A 11

C 1-10



## Nouveau visage pour l'aéroport



**Présenté début 2007 et proposant les grandes lignes de l'évolution des infrastructures, le nouveau Plan directeur de l'AIG prévoit plusieurs projets jusqu'en 2015 qui vont modifier en profondeur le visage de l'AIG. Par exemple l'extension du terminal principal T1+, l'amélioration du flux des passagers, l'intégration des futures contraintes du «One-stop security» et de l'entrée en vigueur des Accords de Schengen ou encore la construction d'une nouvelle «Aile Est»...**

### **Lifting de la cartographie du site**

L'évolution du trafic passagers suppose une adaptation constante des infrastructures. Avec plus de 10 millions de voyageurs en 2007, l'aérogare accueille aujourd'hui le double du nombre maximal prévu lors de son inauguration en 1968. L'aéroport se projette dans l'avenir et la première étape du Plan directeur 2007-2015, baptisée T1+, a été présentée début 2007. Elle prévoit d'étendre à nouveau l'aérogare vers l'ouest, à la place du parking de La Poste, et cela sur trois niveaux. Prévue pour être terminée en 2009, la nouvelle aérogare offrira un accès facilité avec, au niveau enregistrement, une zone supplémentaire de tri bagages. Le niveau départ comptera un nouvel espace de restauration et de boutiques hors douane. Au troisième niveau du bâtiment des restaurants, à l'emplacement de l'ancienne terrasse et du snack, a commencé la construction d'un vaste espace de restauration panoramique qui rétablira la vue sur le tarmac. Les travaux ont débuté en juillet avec les déviations des conduites électriques et des canalisations existantes. La mise en place des fondations a suivi. La cérémonie de la pose de la première pierre a eu lieu début septembre. A cette occasion les plans du T1+ ont été placés dans les fondations du chantier par le président et le directeur de l'aéroport. Les investissements que représente cette première étape s'élèvent à plus de CHF 60 millions, entièrement autofinancés par l'AIG.

### **La zone transit**

En zone transit, les salons de Swiss et de Swissport ont fait l'objet de travaux de rénovation et ont été remis en service en octobre, offrant à leur clientèle un espace plus spacieux, plus confortable et très design. Par la suite, cette zone sous douane sera totalement remaniée et agrandie de 40% pour réaliser une zone commerciale ouverte à la place des restaurants actuels, désengorger le «duty free shop» et aménager des salons calmes et de nouveaux bureaux (à la place de l'ancien «Skycom»). Cela implique des aménagements et des déménagements de boutiques par étape.

### **Un satellite de plus sur le tarmac**

Un nouveau satellite – le 10 – fera son apparition sur la partie est de l'ancienne aérogare. Sa réalisation a été décidée en raison d'une progression du trafic passagers plus rapide que prévue. De plus, l'entrée en vigueur des Accords de Schengen prévue pour fin 2008, début 2009, nécessite une répartition différente des possibilités d'embarquement. Relié par un tunnel au terminal principal, ce satellite offrira donc des salles modulables et ne sera utilisé que pour l'embarquement par bus de passagers Schengen ou non. Sa mise en service est prévue pour la fin 2008, et l'investissement sera de CHF 23 millions.

### **Les déchets liés aux chantiers contrôlés**

Ces différents chantiers entraînent une quantité importante de déchets à évacuer. Ceux-ci font l'objet d'un tri minutieux. En effet, la loi cantonale exige un plan de gestion des déchets pour tous les grands chantiers. Ainsi le bois, les cartons, les métaux, les matériaux inertes (béton, ciment, terre cuite, dalles, faïence) et autres déchets sont collectés séparément dans des bennes installées sur la zone du chantier. Ces différents déchets sont soit recyclés, soit incinérés ou encore mis en décharge contrôlée.

### **Fin de la réfection du tunnel de Ferney**

En juillet 2005, le Département des constructions et des technologies de l'information (DCTI) et l'Aéroport International de Genève ont commencé un chantier d'envergure pour la réfection de la piste sur le tunnel de Ferney et l'assainissement complet du tunnel avec une adaptation des deux portails. Ces travaux étaient indispensables après plus de quarante années de service afin de garantir la pérennité de l'ouvrage et la sécurité des usagers. Compte tenu des contraintes d'exploitation de l'aéroport, une grande partie de ces travaux ont été réalisés de nuit. Les travaux ont été menés conjointement avec le DCTI, responsable du chantier de la partie inférieure (route et tunnel). Ce gros chantier de réfection de la piste s'est terminé en 2007.

### **Rénovation du parking souterrain P1**

La remise à neuf du parking P1 a suivi son cours, avec la modernisation complète des niveaux -4 et -3 qui apportera plus de confort aux passagers et leurs accompagnants ainsi qu'une économie d'énergie de 30% – la réfection de la signalisation, du marquage au sol, de la lustrerie, de la sécurité et du cheminement des évacuations. Au total, ce sont 3'000 places sur six niveaux qui seront rénovées sur trois ans, la fin du chantier étant prévue en 2008.

### **Nombreux autres projets et réalisations**

A relever également, l'important chantier de renouvellement du balisage lumineux de la piste et des taxiways. L'extension des positions 70, comprenant des travaux de terrassement et le dallage en béton, s'est achevée à la fin de l'année. Celle-ci offre de nouvelles positions de parage pour les avions devant l'aérogare fret, où six positions d'avions - dont deux pour des gros-porteurs – sont disponibles. En avril, une station de stockage et de débitage des produits déverglaçants liquides et solides a été construite - assurant une efficacité opérationnelle des activités des équipes chargées de la sécurisation de la piste, des voies de circulation et des positions de parage des avions. A relever encore le réseau radio numérique à ressources partagées TETRA, permettant un échange de communications radio sécurisées entre tous les agents opérant sur le site, qui a été mis en exploitation en octobre.

### **The airport's new face**

*Presented at the start of 2007, AIG's new Masterplan for 2007-2015 makes provision for several projects that will profoundly change the face of the airport.*

#### **Changed site layout**

*To accommodate increasing passenger traffic, the Masterplan includes a westward extension of the main terminal. Called T1+, the new three-level terminal is being built as part of the Masterplan's first phase and is due for completion in 2009. AIG is funding all phase-one investment of over CHF 60 million.*

*On the third level of the restaurant building, construction started of a large restaurant area that will offer panoramic views across the apron.*

#### **The transit area**

*Here the Swiss and Swissport lounges were renovated to give their clients more space and enhanced levels of comfort. The transit area will be totally reconfigured and enlarged by 40% to create a commercial area with shops and restaurants.*

#### **Another satellite**

*Due to higher than expected traffic growth, a new CHF 23 million satellite 10 will be created on the eastern part of the former terminal.*

#### **Construction waste controlled**

*These various construction works produce large amounts of waste for removal. Cantonal law requires a waste management plan for all major works. Wood, cardboard, metals and other waste is therefore collected separately in skips on the construction site. These different types of waste are then recycled, incinerated or put in controlled landfill.*

#### **Completion of repairs on Ferney Tunnel**

*A major and essential three-year programme to repair and improve Ferney Tunnel and resurface the runway above it was completed in 2007.*

#### **Renovation of underground car park P1**

*As part of a renewal project due for completion in 2008, levels -4 and -3 were completely modernised in 2007, improving facilities for users and reducing energy consumption by 30%. Signage, ground markings, lighting, security and evacuation flows were improved. Work on the 3,000-space, six-level P1 is due for completion in 2008.*

#### **Many other projects**

*Runway and taxiway lighting were renewed in 2007. The '70' positions were extended, providing new parking positions for aircraft in front of the cargo terminal. Six parking positions are available, including two for large long-haul aircraft. Elsewhere a solids and liquids de-icing products storage and discharge station was built. Across the airport site a new digital radio network entered operation, enabling secure radio communications between all employees*



Événements et nouveautés de taille pour le marketing



**Pour la division Marketing, 2007 a été une année très active. Si la venue de Qatar Airways et la Freighters World Conference ont été des événements marquants, notamment pour l'image de l'aéroport, la convention avec les partenaires d'UNIRESO a également été très bénéfique en termes de goodwill et le sponsoring a permis de renforcer sa visibilité.**

### **Inauguration pour Qatar Airways**

Le premier vol Doha-New York (Newark) via Genève, opéré par la compagnie qatarie, a été inauguré fin juin à l'AIG en présence des officiels de la direction de l'aéroport et du CEO de la compagnie aérienne. Des représentants de la presse spécialisée, des voyageurs et des milieux économiques et diplomatiques ont également assisté à l'événement. D'importants efforts de promotion conjointe ont permis à cette nouvelle route de devenir rapidement un succès commercial, puisque le nombre de fréquences hebdomadaires a été augmenté graduellement par la suite. Cette réussite a indubitablement couronné des efforts de longue haleine en termes de prospection long-courrier et, plus concrètement a permis l'aboutissement d'un dossier ayant requis plusieurs années de discussions.

### **Prospection du réseau**

Le développement de l'offre aérienne étant par essence un travail à long terme, l'AIG a tout au long de l'année 2007 poursuivi assidûment sa stratégie de prospection, à la fois à travers des relations d'affaires directes avec un portefeuille important de compagnies aériennes et par sa présence physique à une bonne dizaine d'événements incontournables dans le domaine aéronautique. Le recours à des analyses et études de marché de plus en plus pointues s'est également révélé nécessaire.

### **Une conférence importante pour le fret à Genève**

La conférence mondiale des compagnies de cargo (Freighters World Conference) s'est tenue en septembre à l'Aéroport International de Genève. Réputé parmi les professionnels de la branche et regroupant des décideurs importants de la chaîne logistique, cet événement a réuni plus d'une centaine de participants en provenance d'une trentaine de pays. A cette occasion, la division Marketing a assuré la coordination et la promotion de l'événement en présentant les atouts de la plate-forme genevoise, ainsi que le rôle important joué par le transport aérien pour le tissu économique de la région.

### **Accord avec UNIRESO**

Dans le cadre de la promotion des transports publics pour les personnels de l'aéroport et les passagers aériens, menée par l'AIG depuis quelques années, un accord a été conclu en décembre avec les trois sociétés partenaires d'UNIRESO – les TPG, les CFF et les Mouettes Genevoises. Le but est d'offrir aux passagers aériens arrivant à Genève des transports gratuits pendant 80 minutes, de désengorger les voies de circulation et les parkings de l'aéroport, et de favoriser le développement du réseau desservant l'AIG.

### **Une communication calquée sur le marché**

Comme précédemment, l'aéroport a mis en place un plan de communication destiné à l'ensemble de ses cibles, tant BtoB que B2C et notamment en distinguant trois zones géographiques qui ont chacune leurs particularités: la Suisse romande qui représente le marché naturel et captif des passagers, la France voisine (Annecy, Chambéry, Grenoble) marché à fort potentiel ou l'AIG se trouve en situation de concurrence et enfin la Suisse alémanique où l'aéroport entend augmenter sa part de marché en visant principalement la région de Berne, qui se trouve à mi-chemin entre Zurich et Genève.

### **Un travail intensifié sur la notoriété**

Comme l'année précédente, la communication consommateurs a été renforcée, notamment par le biais de campagnes presse, affichage et radio, mais aussi de dépliants d'information, aussi bien en Suisse romande qu'en Suisse alémanique et France voisine.

## Sponsoring actif

L'AIG a poursuivi sa stratégie de sponsoring, lancée en 2006 et reposant sur quatre grands piliers: la culture, le sport, l'humanitaire et le tourisme. Les critères déterminants en matière de sponsoring sont la qualité, l'accessibilité au grand public, le respect de l'environnement, l'esprit d'ouverture et la conformité aux valeurs de marque de l'aéroport. Dans le domaine culturel, l'AIG encourage la musique dans ses genres les plus divers, et a apporté son soutien au Caribana Festival (rock, pop), au Swiss World Festival (world music) ainsi qu'à l'Orchestre de Chambre de Genève pour son concert donné en l'honneur de la Coupe de l'America. L'AIG soutient également le cinéma, d'une part à travers le Festival «Cinéma tout Ecran» et, d'autre part, en étant partenaire de l'Association Swiss Film par le biais des très populaires Nuits du court-métrage. Enfin, l'AIG est aussi présent sur la scène théâtrale en soutenant le théâtre Forum Meyrin, La Comédie de Genève ou encore la Revue de Genève et le Théâtre d'Été de Vernier. L'engagement sportif de l'AIG est essentiellement axé sur les sports d'équipe. Ainsi, l'AIG est le partenaire principal de l'équipe de basket-ball de LNA, MGS Meyrin Grand-Saconnex, qui représente aussi le plus important mouvement junior basket de Suisse. Au plus haut niveau sportif, il faut également mentionner le partenariat important avec le Genève-Servette Hockey-Club. Sponsor officiel de l'Association romande de ski, l'AIG s'engage depuis trois ans à la formation de la relève du ski suisse. Au total ce sont 67 engagements tous domaines confondus qui ont bénéficié du soutien de l'aéroport durant l'année 2007.

## Le multimédia en évidence

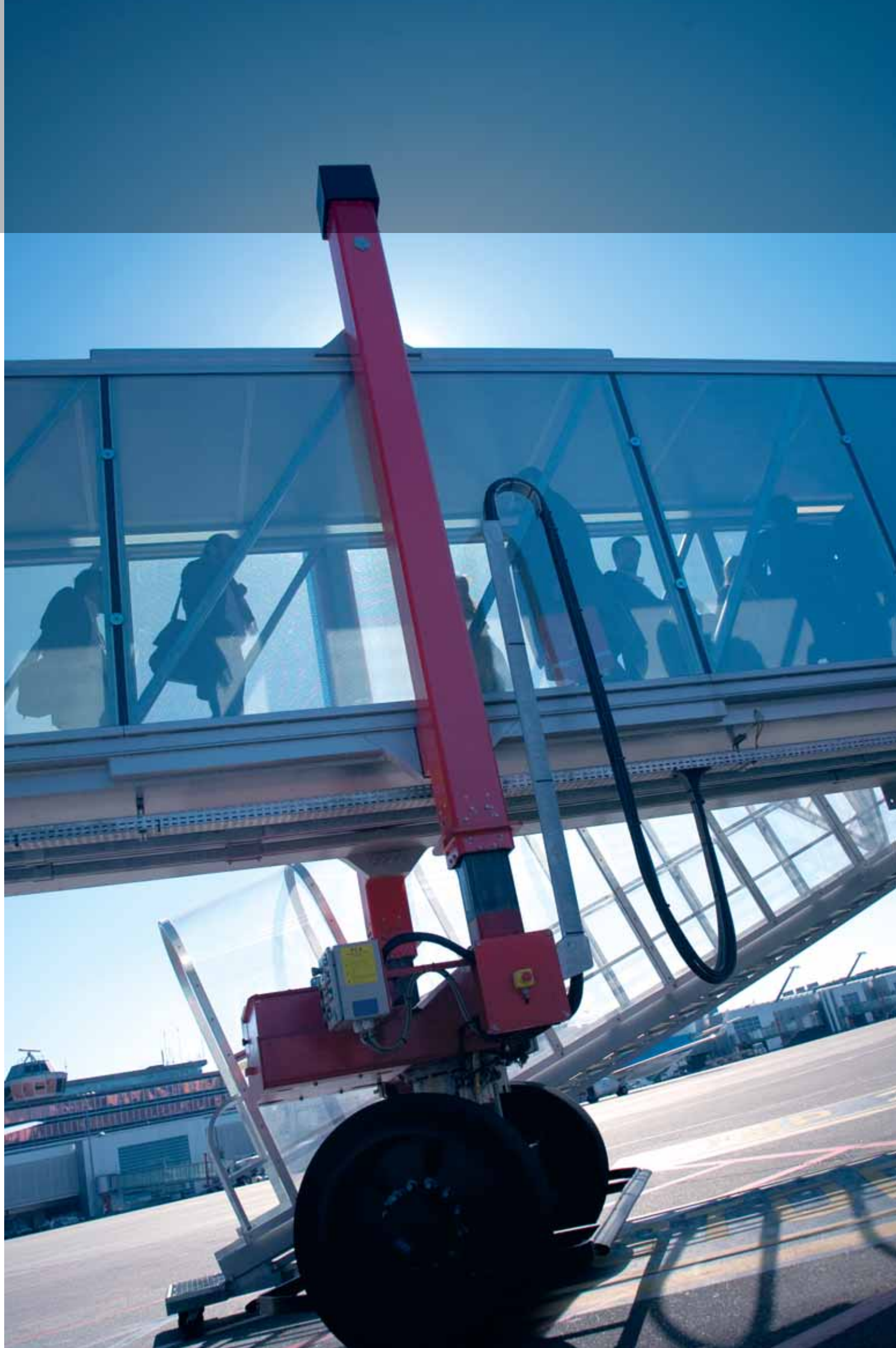
En constante évolution, le site internet de l'aéroport, [www.gva.ch](http://www.gva.ch), dispose, depuis l'été 2007, d'un moteur de recherche d'itinéraires des vols très évolué. Il permet aux internautes de planifier leur voyage au départ ou à destination de Genève, y compris pour les vols avec escale. Cet outil donne également un certain nombre d'informations pratiques, comme le type d'avion, les classes disponibles, les plans des terminaux d'aéroports et les sites internet des compagnies aériennes. Une autre amélioration importante de 2007 a été la traduction du site en allemand. Pour l'année 2007, 1'990'238 visiteurs se sont connectés à [www.gva.ch](http://www.gva.ch), ce qui représente une moyenne quotidienne de 5'500 visites. La durée moyenne d'une consultation est de cinq minutes, pendant lesquelles l'internaute visionne en moyenne cinq pages. La provenance des internautes est principalement la Suisse (56%), la France (18%) et l'Angleterre (8%).

## «SMS flight info»

Le service d'information via SMS a été lancé en 2007 et offre aux passagers la possibilité d'être informés en temps réel du statut d'un vol: en avance, en retard, supprimé ou, bien sûr, s'il est à l'heure. Durant l'année 2007, ce service payant a renseigné plusieurs milliers de voyageurs par le biais de 11'500 SMS, ce qui représente une moyenne de 960 SMS par mois. «SMS flight info» a rencontré un succès particulier durant les mois estivaux et en décembre 2007.







## Marketing events and developments

For AIG's Marketing Division, 2007 was a busy year. The arrival of Qatar Airways and the Freighters World Conference were particularly important, especially for the airport's image. AIG's agreement with UNIRESO partners was also beneficial in terms of goodwill, and sponsoring increased the airport's profile.

### **New Qatar Airways service**

Following long-term prospecting and discussions, Qatar Airways launched its Doha-Geneva-New York (Newark) service at the end of June. Significant joint promotion enabled this new route to rapidly become a commercial success and increase in frequency.

### **Network prospecting**

In 2007 AIG continued its long-term strategy of prospecting, by direct contact with airlines and through its presence at 10 key aviation events. During the year AIG also carried out increasingly focused market research.

### **Important freight conference at Geneva**

The Freighters World Conference was held at AIG in September. This highly regarded event brought together over 100 participants from some 30 countries. The Marketing Division managed and promoted the event and made a presentation on the advantages of AIG.

### **Agreement with UNIRESO**

As part of its continued promotion of public transport to airport staff and passengers, AIG signed an agreement with the three partner companies of UNIRESO - TPG, CFF and Mouettes Genevoises. The aim is to offer air passengers arriving at AIG free transport for 80 minutes, to help clear airport roads and car parks and develop the network serving AIG.

### **Communication by market**

As before, AIG implemented a communication plan aimed at all its business and consumer target groups, particularly to three geographical areas each with their own characteristics: French-speaking Switzerland, AIG's natural market; neighbouring France, a high-potential market in which AIG finds itself in a competitive situation; and German-speaking Switzerland where AIG plans to develop its market share mainly in the Berne region, between Geneva and Zurich.

### **More work on reputation**

Communication with consumers was strengthened again, particularly through press campaigns, posters and radio, but also by information leaflets.

### **Active sponsoring**

AIG continued its sponsoring strategy, launched in 2006, and which rests on four main pillars: culture, sport, humanitarian aid and tourism. Deciding factors for sponsoring are quality, public accessibility, respect for the environment, open-mindedness and conformity with the airport brand.

During 2007 a total of 67 undertakings benefited from AIG support. In culture AIG encourages a wide variety of music and supports the Caribana Festival, the Swiss World Festival and the Geneva Chamber Orchestra. AIG also supports cinema through the 'Cinéma Tout Ecran' Festival and as a partner of the Swiss Film Association. In addition AIG supports four theatres, two basketball teams, a hockey team and Ski Romande.

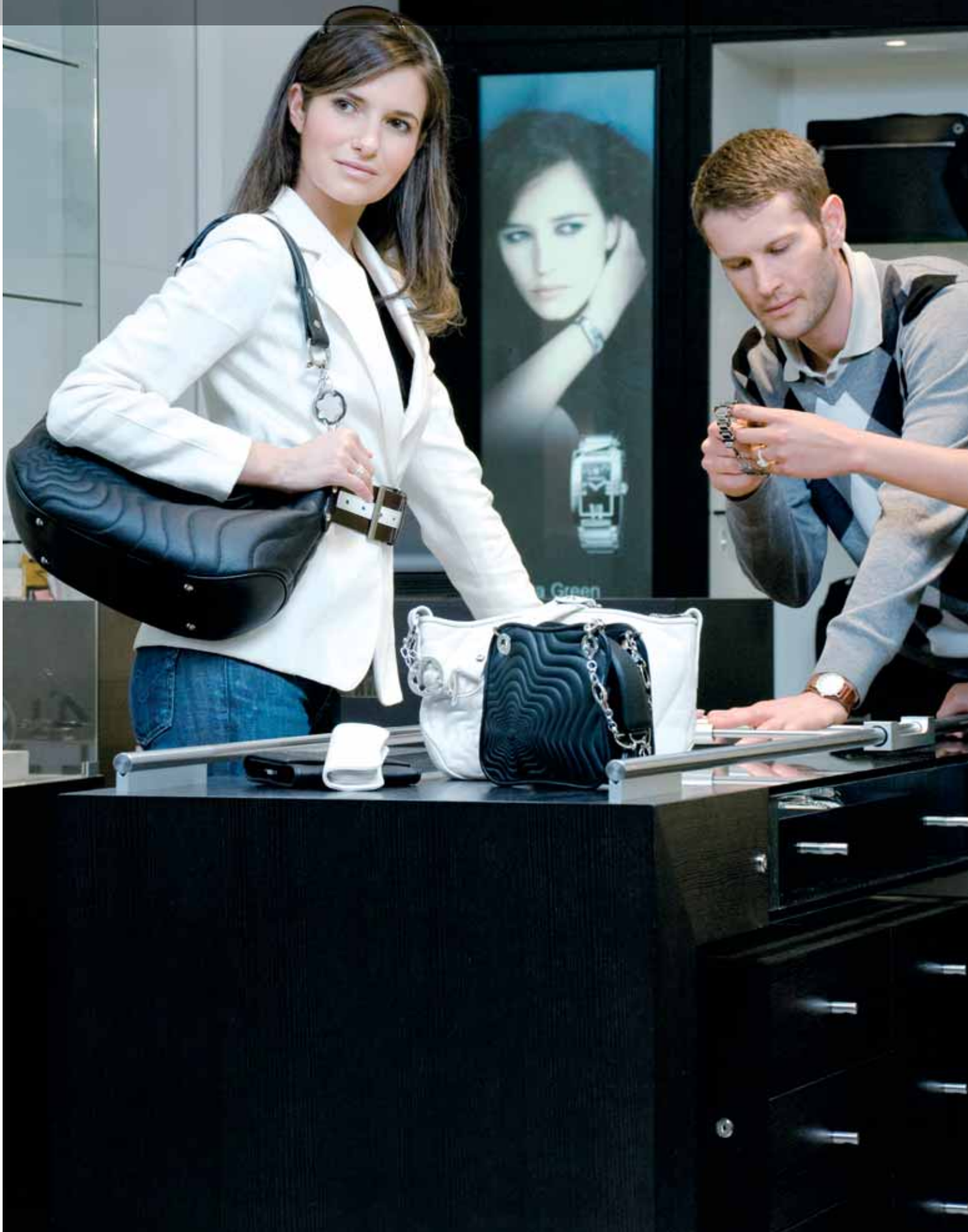
### **Multimedia**

Constantly evolving, AIG's website, [www.gva.ch](http://www.gva.ch), added a highly advanced flight search engine in 2007. It enables web users to plan their journeys from or to AIG, including flights with stops. This tool also provides practical information such as the type of aircraft, classes available, airport terminal plans and airline websites. Another major improvement in 2007 was the translation of the site into German. During the year, 1,990,238 visitors went to [www.gva.ch](http://www.gva.ch), or 5,500 visitors a day. Visitors are mainly from Switzerland (56%), followed by France (18%) and the UK (8%).

### **SMS Flight Info**

AIG's SMS information service was launched in 2007 and enables passengers to be informed in real time of flight status: early, delayed, cancelled or, of course, on time. During 2007 this chargeable service informed several thousand passengers through 11,500 text messages, or 960 a month. 'SMS Flight Info' was particularly popular during the summer months and in December.

2007, un tournant pour l'activité commerciale



**Ouvertes 7 jours sur 7, les Galeries de l'AIG se sont de nouveau classées 2<sup>e</sup> centre commercial du canton de Genève en terme de chiffre d'affaires. En outre, avec le renouvellement des concessions commerciales et la rénovation en cours de tous les espaces «restauration et bars», l'AIG montre sa volonté d'améliorer sensiblement l'offre commerciale.**

### **Contrats de concessions renouvelés**

Le plan directeur 2007-2015 de l'aéroport de Genève prévoit, notamment, la rénovation et la transformation de la totalité de l'offre commerciale existante, entre autres des espaces de restauration.

Avec à l'arrivée fin 2007 des contrats de concession des bars et restaurants de l'aéroport, l'AIG a procédé à une mise au concours de quatre lots qui ont été attribués au troisième trimestre 2007.

### **Cinq opérateurs se partageront l'exploitation**

Un premier lot est revenu à Canonica SA, opérateur historique de restauration sur la plate-forme: Canonica exploitera l'ensemble des bars des salles d'embarquement, y compris en secteur France, ainsi qu'un bar «The Hub», concept plus dynamique, et d'un nouveau restaurant «Swiss Chalet», alliant modernité et tradition, situés au niveau arrivée.

Deux autres lots ont été attribués à SSP (Select Service Partner), société internationale spécialisée dans la restauration sur les lieux de transport, déjà présente en Suisse et notamment à Genève.

Ces deux lots comprennent:

- un nouveau complexe de restaurants sur le toit de l'actuel bâtiment, offrant une vue imprenable sur le Jura et le tarmac, sous l'égide de Gilles Dupont, chef réputé du Lion d'Or à Cologny;
- une zone de restauration en transit avec un food-court dont un seafood bar sous l'enseigne Caviar House;
- un food-court en zone publique, niveau départ avec une offre variée et des enseignes internationales comme Burger King, Starbucks;
- Le «Montreux Jazz Café» au niveau arrivée, en grande avant-première, réalisé avec la complicité de Claude Nobs, fondateur du Montreux Jazz Festival.

Un quatrième lot a été attribué à Bisa SA (Boulangerie Industrielle SA), comprenant les trois zones de restauration de la gare CFF, déjà en service après leur complète rénovation.

Au total, il y aura donc cinq opérateurs actifs à l'aéroport: Canonica, SSP Suisse, Bisa SA, ainsi que Gilles Desplanche et Autogrill qui poursuivent l'exploitation des bars et sandwicheries existants.

### **Evénements et animations**

En juin 1987, l'Aéroport International de Genève devenait tête de ligne de l'ensemble du réseau ferroviaire suisse, avec un nombre de passagers toujours croissant grâce aux 200 trains environ qui arrivent et partent chaque jour de l'aéroport vers toute la Suisse. A l'occasion du 20<sup>e</sup> anniversaire de la gare CFF de Genève-Aéroport, la galerie marchande est devenue le théâtre de nombreux événements, notamment de spectacles de cirque au début du mois de juin. Toujours pour marquer les 20 ans de la gare, une patinoire a comblé les amateurs de mi-septembre à mi-octobre, avec la visite de Stéphane Lambiel, médaillé olympique en 2006 et double champion du monde. Le calendrier des animations riche en 2007 a ravi le public. Plusieurs brocantes, marchés de l'artisanat, bourse aux jouets, Envol ou Transexpo ont pris place dans la galerie CFF.

### **Un nouveau visage pour la galerie marchande de la gare CFF de l'aéroport**

Apprécié aussi bien par les voyageurs que par les habitants de la région, notamment pour les courses de dernière minute, le magasin Migros de l'aéroport a réalisé d'importantes transformations. Dans un autre registre, le nouveau stockout du Bongénie est totalement rénové. Il offre dans son nouvel écrin les fins de séries des plus grandes marques de prêt-à-porter et d'accessoires pour la femme, l'homme et l'enfant. Du côté restauration, l'ancienne Marmite a fait place à la Rôtisserie, la pizzeria a fait peau neuve et un nouveau concept de snack «Aux Bonnes Choses» a vu le jour.

## Nouvelles enseignes dans la gare CFF

La Cave de l'Aéroport s'est ouverte fin octobre et propose, dans un cadre très moderne, une sélection de vins et d'alcools. Un internet «café» permet aux passagers de se connecter à la grande toile depuis début novembre. Une boutique Quiksilver & Roxy Shop (exploité par Nuance Group) propose, depuis mi-novembre, une sélection de produits de cette marque très jeune ainsi que différents accessoires. «Travel Star» propose un large choix d'articles de maroquinerie, bagages, accessoires. Toutes ces nouvelles enseignes viennent compléter l'offre commerciale pour la plus grande satisfaction de la clientèle.

## Animations commerciales en 2007

Pakmania (31 mars - 1 <sup>er</sup> avril)
Bourse aux jouets de collection (24 mars)
20 ans gare CFF (1-3 juin)
Envol'07 (22 avril)
Come One Ice (15 septembre - 14 octobre)
13 <sup>e</sup> Trans-Expo, salon du modélisme (24-25 novembre)

## Commercial turning point

Open daily, the AIG Galleries is once again the second-largest commercial centre in the Canton of Geneva by turnover. Furthermore, with the renewal of commercial concessions and the renovation of all restaurant and bar areas, AIG is showing its determination to enhance its commercial services.

### Concession contracts renewed

AIG's masterplan for 2007-2015 makes provision for the renovation and transformation of all existing commercial services, including catering areas. Following competitive tender, concessions for bars and restaurants were renewed in 2007.

### Five operators

One concession contract returned to CANONICA, historic catering operator at the airport. CANONICA will operate all bars in the boarding lounges, including in the French sector, plus The Hub bar and a new Swiss Chalet restaurant.

Two contracts went to SSP (Select Service Partner), an international company specialising in catering at transport locations, and already present in Switzerland and particularly at Geneva. The SSP contracts comprise: new restaurants on the roof of the current building, offering clear views of the apron and Jura Mountains; a restaurant area in transit with a food court and a Caviar House seafood bar; a food court at landside departures, with international names such as Burger King and Starbucks; the Montreux Jazz Café in arrivals, implemented in co-operation with Claude Nobs, founder of the Montreux Jazz Festival.

A fourth contract went to BISA (Boulangerie Industrielle), covering the three catering areas at the CFF station, already in service following their complete renovation.

In all there will be five operators at the airport: Canonica, SSP Suisse and BISA, as well as Gilles DESPLANCHES and AUTOGRILL, which continue to operate existing bars and sandwich outlets.

### Events and activities

In June 1987 AIG was linked to the whole Swiss rail network. Passenger numbers continue to grow thanks to the 200 trains daily that serve the airport. In 2007, on the 20th anniversary of the opening of Genève-Aéroport CFF station, the shopping arcade hosted many events, including circus shows and artisans' markets.

### New-look airport CFF station shopping arcade

The popular Migros de l'Aéroport shop carried out a major transformation, and the new Stockout du Bongénie shop was totally renovated. On the catering side, the newly named La Rôtisserie was joined by a face-lifted pizzeria and new snack bar.

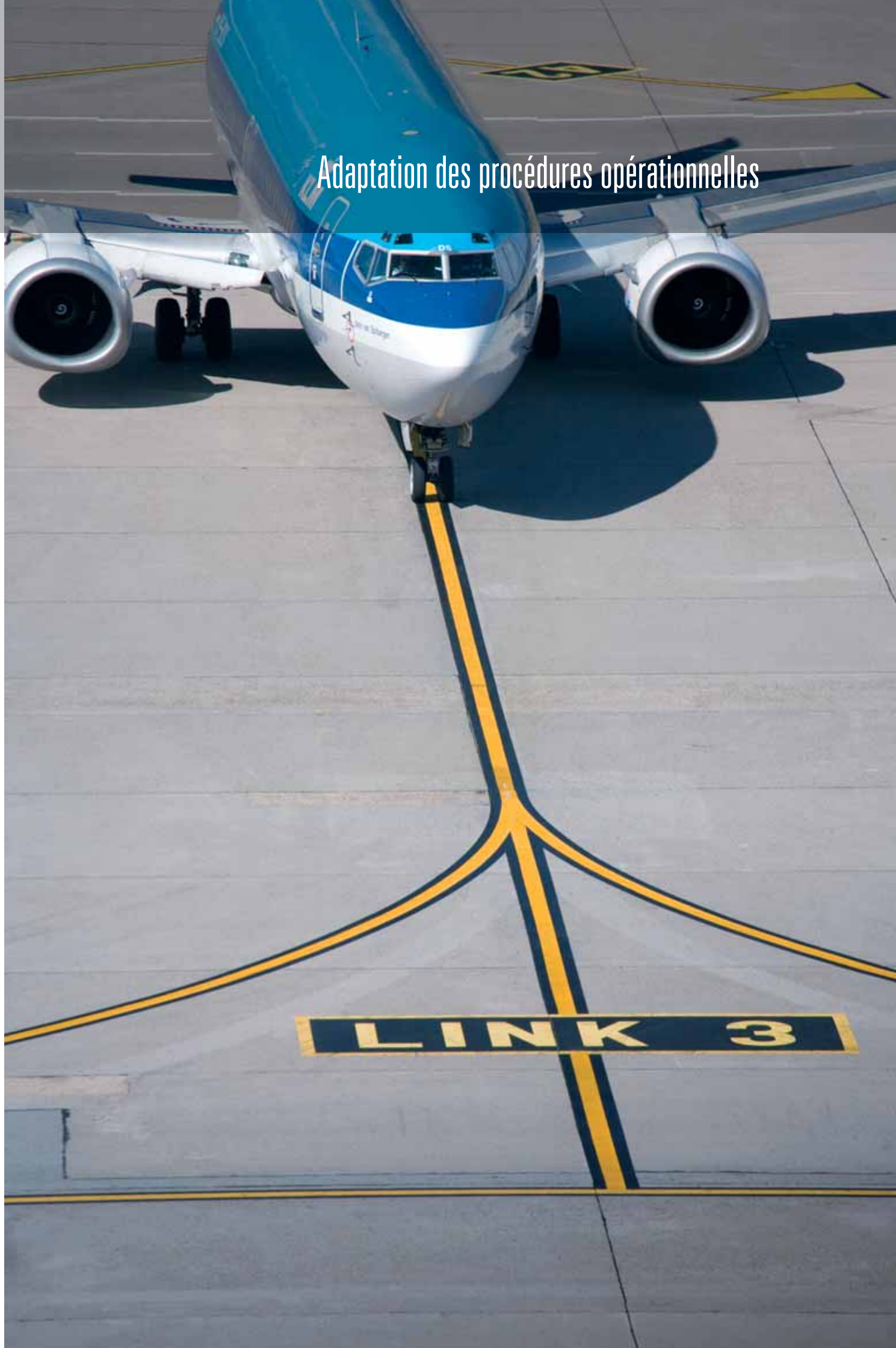
### New names at the CFF station

The Cave de l'Aéroport opened in October, offering wines and spirits, and an internet café and Quiksilver & Roxy Shop opened in November.



Finest Swiss Chocolate

## Adaptation des procédures opérationnelles



**Compte tenu de l'augmentation de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale, et conscient de sa responsabilité envers les habitants de la région, l'AIG a poursuivi en 2007 une politique rigoureuse de planification des mouvements mise sur pied il y a déjà deux ans.**

### **Aviation générale et hélicoptères**

Depuis 2006 la totalité des mouvements de l'aviation générale sont planifiés par le système PPR+ (Prior Permission Required), procédure d'autorisation préalable à l'arrivée comme au départ. Afin de faire face à l'augmentation significative du nombre de mouvements d'hélicoptères, il a été décidé de mettre au point une adaptation de ce système pour ce segment. Une des raisons de cette adaptation tient au fait que 70% des vols s'effectuent au-dessus du bassin genevois en direction des Alpes françaises. De manière à éviter le survol d'une même région par un nombre trop important d'hélicoptères, des capacités ont été définies par route d'arrivée et de départ. Cette mesure est assortie d'un renforcement du contrôle des trajectoires. Lorsqu'une violation des procédures est constatée, l'Aéroport International de Genève s'efforce d'interpeller les pilotes directement sur le terrain, afin de clarifier la situation. En outre, l'altitude de survol des points de compte rendu à proximité de l'aéroport a été élevée. Enfin, l'AIG a intensifié le dialogue avec les principales compagnies d'hélicoptères, dans le but de les sensibiliser à l'importance d'atténuer l'impact du trafic au-dessus de l'agglomération genevoise. Avec ce faisceau de mesures, l'AIG vise à limiter l'impact des mouvements d'hélicoptères sur la population. Ces mesures sont contraignantes pour les exploitants d'hélicoptères. Elles leur permettent toutefois de poursuivre leur activité.

### **L'AIG certifié**

En février 2007, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a remis à l'AIG le certificat attestant que les processus de sécurité de l'aéroport étaient conformes aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le but de ces normes de l'OACI est que la sécurité des aéronefs comme de leurs personnels et des passagers, ainsi que du personnel d'exploitation, soit garantie à tout moment. Les processus rattachés à ces normes doivent être répertoriés dans un «manuel d'aérodrome», qui fait office de référence pour tous les systèmes de gestion de la sécurité. Une fois les processus identifiés, répertoriés et codifiés en fonction des caractéristiques de chaque aérodrome, il faut s'assurer que les différents personnels les maîtrisent parfaitement. C'est le résultat d'un travail de plusieurs années qui a impliqué non seulement du personnel de l'AIG, mais aussi de sociétés et entreprises partenaires, comme Skyguide, les différents agents d'assistance, de ravitaillement en carburant, la police de sécurité internationale, etc.; 35 collaboratrices et collaborateurs de l'AIG ont rédigé 145 processus et procédures. Tout cela a été «audité» par les experts de l'OFAC, qui ont d'abord analysé la documentation remise, puis vérifié sur le terrain si les procédures étaient connues et maîtrisées. Tous les trois ans, un audit de renouvellement sera réalisé par l'OFAC. L'Aéroport International de Genève est le deuxième de Suisse à être certifié après celui de Zurich.

### **Les contrôleurs aériens travaillent en «striplless»**

Jusqu'ici les contrôleurs aériens de Skyguide et les contrôleurs de l'aire trafic de l'AMS recevaient les informations essentielles sur les mouvements d'avions (numéro de vol, origine et destination) sur une bande de papier (strip). Désormais, ces indications sont dématérialisées et s'affichent sur écran. Une révolution qui permet une mise à jour plus directe et autorise également une information plus complète, une redondance supérieure et une lecture plus facile.

### **Le CDM indispensable**

Le Collaborative Decision Making (CDM) est un outil vital permettant d'échanger des informations, automatiquement mises à jour, entre différents services tels que la tour de contrôle, la division Opérations, les agents d'assistance et l'AMS. Ce processus a été développé en 2005, testé et amélioré en 2006 et utilisé dans sa pleine mesure en 2007.

### **Nouvelle version d'AIMS**

L'Airport Info Management System (AIMS) est un programme informatique qui regroupe les différentes informations de base des vols. En 2007, un projet de changement a été lancé sous le nom d'AIMS+, dans le but d'offrir une nouvelle génération d'outils, notamment sous la forme d'applications communes plus cohérentes et plus conviviales pour les utilisateurs.



### **Améliorer la lisibilité pour accroître la sécurité sur la piste**

Afin d'éviter des incursions de piste à des points d'attente critiques, l'équipement visuel au sol a été amélioré – notamment grâce à de nouvelles lampes aux barres d'arrêt. En parallèle, une campagne de sensibilisation comprenant des flyers et des rappels d'interdiction de franchissement de certaines de ces barres a été organisée.

### **Des événements à succès**

La 7<sup>e</sup> édition d'EBACE, le seul salon européen dédié exclusivement à l'aviation d'affaires, a été un grand cru avec 340 exposants et près de 11'000 visiteurs. Un engouement qui s'explique en partie par le fait que les jets d'affaires sont aujourd'hui de plus en plus des outils de travail pour les managers. Cet événement marketing majeur pour l'aviation d'affaires en Europe a pris place à Genève depuis quelques années déjà. Effectivement, Geneva Palexpo, qui est adjacent à l'Aéroport International de Genève, constitue un des éléments du succès de la manifestation, puisque l'exposition peut se dérouler aussi bien dans une halle moderne que sur le tarmac genevois. Grâce à cet atout, les dates de cet événement ont été fixées à long terme, jusqu'en 2012. En outre, les amoureux des véhicules – voitures, bateaux et avions – de collection ont été comblés pour la deuxième année consécutive avec Geneva Classics.

## Changed operational procedures

Considering the increase in business aviation and general aviation, and conscious of its responsibility to the region's inhabitants, AIG continued its rigorous policy of movement planning.

### **General aviation and helicopters**

Since 2006, all general aviation movements have been scheduled for the PPR+ System (Prior Permission Required) procedure of prior authorisation on arrival and departure. To address the significant increase in the number of helicopter movements, it was decided to adapt this system for helicopter traffic. One reason for this is that 70% of flights take place over the Geneva basin in the direction of the French Alps. To avoid too many helicopter flights over this region, capacities have been defined by arrival and departure route. This measure is matched by a strengthening of controls on flight paths. When a violation of procedures is noted, AIG attempts to question the pilots directly on the ground to clarify the situation. Over-flight altitudes near the airport have also been raised. Finally, AIG has increased dialogue with the main helicopter operators to make them aware of the importance of reducing the impact of traffic over Geneva.

### **Certification for AIG**

In February 2007 the Federal Office of Civil Aviation (OFAC) granted AIG certification attesting that the airport's security processes conformed to International Civil Aviation Organization standards. These aim to ensure that the security of aircraft, crew, passengers and operational staff is guaranteed at all times. The processes linked to these standards must be listed in an 'aerodrome manual' which acts as a reference for all management and security systems. The manual is the result of several years' work by staff at AIG, Skyguide, handling and fuelling agents, the international security police and other partners. A total of 35 members of AIG staff have drawn up 145 processes and procedures. This has all been 'audited' by OFAC experts, who will also re-audit every three years. AIG is the second Swiss airport to be certified after Zurich Airport.

### **Air traffic controllers now work 'stripless'**

Until now, Skyguide air traffic controllers have received essential information on aircraft movements (flight number, origin and destination) on strips of paper. This is now screen-based, allowing direct updates and more complete information, better redundancy and improved readability.

### **Essential CDM**

First used in 2007, Collaborative Decision Making (CDM) is an essential tool enabling the exchange of information, automatically updated, between various services such as the control tower, Operations Division, handling agents and the Apron Management Service.

### **New version of AIMS**

The Airport Info Management System (AIMS) is an IT program that brings together the various flight information databases. In 2007 the AIMS+ project was launched to offer a new generation of tools, particularly as shared applications that are more consistent and user-friendly.

### **Improving readability to increase runway safety**

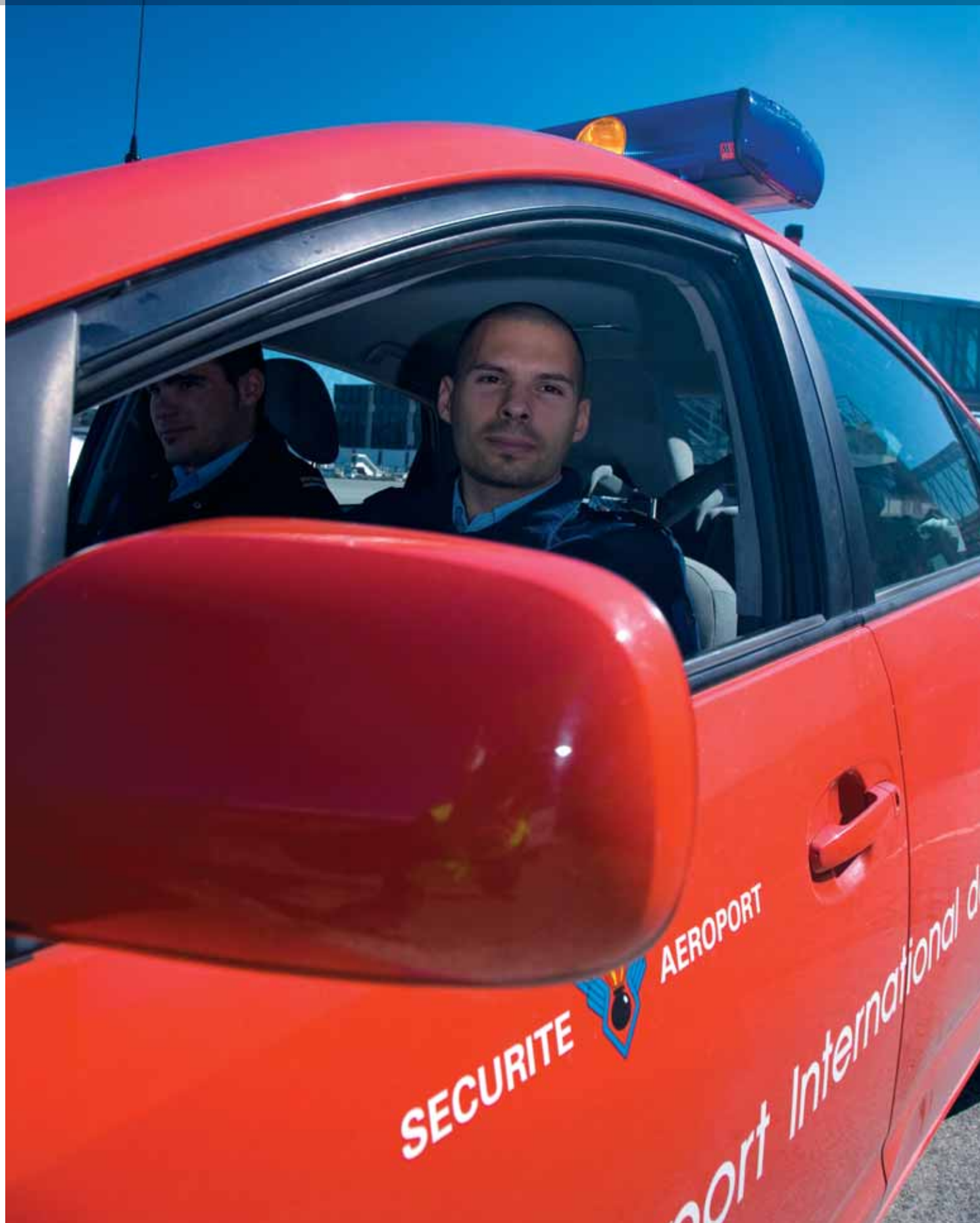
To avoid runway incursions at critical holding points, visual ground equipment was improved, particularly through new lights at stop lines. AIG also organised an awareness campaign made up of flyers and reminders of crossing bans at some stop lines.

### **Events**

The 7th EBACE, the only European show dedicated to business aviation, went well, with 340 exhibitors and almost 11,000 visitors. This major event has already taken place at Geneva for some years. Located next to AIG, Geneva Palexpo is one element of the show's success since the exhibition can take place in a modern hall and on the Geneva apron. EBACE is due to take place at Geneva until 2012.

For the second consecutive year, the Geneva Classics show also took place at EBACE.

# Sécurité: des femmes et des hommes au service de tous



**Membre de l'Association suisse des sapeurs-pompiers professionnels (ASSPP), le Service de sécurité de l'Aéroport (SSA) ne bénéficiait pourtant pas officiellement de la reconnaissance professionnelle par la Confédération. C'est chose faite depuis 2007.**

### **Une profession désormais reconnue**

Le SSA s'engage depuis plusieurs années dans cette démarche récompensée par le brevet fédéral de sapeur-pompier professionnel. L'OFFT (Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie) lui a alloué un budget pour préparer toutes les procédures et les étapes de formation nécessaires à l'obtention de ce brevet, mais également pour répondre à un certain nombre de critères essentiels. En 2007, l'OFFT a officialisé le SSA comme corps de sapeurs-pompiers professionnels suisse, qui est aujourd'hui le troisième plus important du pays, après Zurich-Ville et Aéroport, et Genève-Ville.

### **Hausse des interventions en 2007**

Le Service de sécurité de l'aéroport, qui fêtera ses 60 ans en 2008, a vu le nombre de ses interventions extérieures, en appui aux pompiers de la Ville de Genève, augmenter de 43% en 2007. D'autre part, le SSA développe et prépare un véhicule spécial avec bras télescopique articulé, capable d'intervenir sur des avions jusqu'à l'A380 ou sur des bâtiments de grande taille. En outre, en raison du renforcement drastique des mesures de sûreté, la section «surveillance» est devenue un service d'urgence à part entière, entraînant un changement de structure et de redistribution du personnel en cas d'intervention. La mise en œuvre se fera en 2008.

### **L'adaptation des compétences**

Les risques liés au feu, notamment avec l'apparition de nouveaux matériaux, et les méthodes pour y faire face ont beaucoup évolué. Le SSA dispose aujourd'hui de moyens très performants, qui nécessitent toutefois une préparation et une motivation maintenues à un haut niveau. En 2007, les modules de formation ont été regroupés et réorganisés, et les procédures ont été mises à jour afin que tous les membres du service soient au même niveau. L'approche de la gestion du personnel a évolué au sein de l'état-major, l'engagement de nouvelles recrues se faisant plus tôt afin de mieux gérer les départs en retraite, notamment. Il en résultera désormais un sureffectif puisqu'il y aura toujours du personnel en formation.

### **Du nouveau dans la formation**

Désincarcération sur avions et voitures, sauvetage sur lac et exercices de relevage d'avions en difficulté sont venus compléter les traditionnelles sessions au Centre international de formation au feu de Teesside, au nord de l'Angleterre. A noter que l'un des officiers du SSA a été désigné meilleur élève étranger de l'année en obtenant un 100% aux examens finaux. A noter encore la signature avec les aéroports de Zurich et de Stuttgart d'un contrat d'assistance prévoyant le partage de savoir-faire technique et matériel pour les relevages d'avions.

### **Un effectif complété**

Conséquence de l'augmentation de son activité, l'effectif a dû être revu à la hausse. Cette année le SSA a vu l'engagement de 19 sapeurs surveillants. Un autre fait marquant est l'arrivée de deux officiers d'état-major. Enfin, il faut noter pour la première fois de son histoire l'engagement de deux ambulancières-sapeuses, ce qui a demandé quelques adaptations des infrastructures de la caserne.

### **Faits et chiffres 2007**

**130** interventions avions

**2962** conduites sanitaires

**127** alarmes SCA

**6493** rapports infirmiers

**7152** enfants accueillis à la nurserie

**18'428** convois effectués

## **Safety: women and men in the service of all**

*A member of the Swiss Association of Professional Firefighters (ASSPP), AIG's Airport Safety Service (SSA) was previously not officially recognised by the Confederation. This was achieved in 2007.*

### **Now a recognised profession**

*For several years the SSA has been involved with the Federal Certificate of Professional Firefighter scheme. The Federal Office of Professional Training and Technology (OFFT) has provided a budget for preparing all the training procedures and stages required to gain this certificate, and also to meet certain essential criteria. In 2007 OFFT officialised SSA as Swiss Professional Firefighters Corps - Switzerland's third most important after City of Zurich and Airport, and City of Geneva.*

### **More interventions in 2007**

*The SSA - 60 years old in 2008 - increased external interventions in support of City of Geneva firefighters by 43% in 2007. It also developed and prepared a special vehicle with a telescopic articulated arm, capable of intervening on aircraft up to A380-size or tall buildings. In addition, due to the strict strengthening of security measures, the SSA's 'surveillance' section became a full emergency service, leading to a changed structure and redistribution of staff during interventions. This will take effect in 2008.*

### **Adaptation of skills**

*Risks linked to fire, particularly with new materials, and the methods for dealing with them, have evolved greatly. Today the SSA uses highly efficient means requiring high levels of preparation and motivation. In 2007 training modules were re-organised and procedures were updated to bring all members of the service to the same level. Personnel management evolved, particularly with the earlier appointment of new recruits to better manage retirement departures. This will result in overstaffing because there will always be staff in training.*

### **Training developments**

*Extraction from aircraft and cars, lake rescue and aircraft recovery completed the traditional sessions at the International Fire Training Centre on Teesside in northern England. One SSA officer was named best foreign student of the year after scoring 100% in the final exams.*

*AIG signed an assistance contract with Zurich and Stuttgart airports to enable the sharing of technical know-how and equipment for aircraft recovery.*

### **A full staff**

*Due to increased activity, SSA staff numbers had to be increased. In 2007 the SSA appointed 19 supervisor firefighters and two officer leaders. For the first time in its history the SSA also took on two female staff, who are working as ambulance driver-firefighters.*





## Nouveau règlement de travail pour l'AIG



**Etablissement public autonome employant plus de 650 personnes, l'AIG joue un rôle économique considérable sur l'ensemble de la région. Très attentif à la motivation et au professionnalisme des collaborateurs, il a mis l'accent l'an dernier sur la formation à tous les niveaux, notamment dans le cadre du programme Well'pax. 2007 a également été marquée par l'adoption définitive du nouveau règlement sur le temps de travail (RTT).**

### **Le RTT définitif adopté**

Le nouveau règlement du temps de travail (RTT) est officiellement entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007. En conséquence, mais aussi pour être conforme à la loi sur le travail, toutes les divisions ont vu leurs horaires adaptés. Ce processus s'est étendu sur l'ensemble de l'année. Quelques points restaient néanmoins en suspens, qui ont tous reçu une réponse officielle du Secrétariat d'Etat à l'économie (seco) et de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT). Les ajustements apportés au RTT de base ont été adoptés par la commission consultative du personnel de l'AIG et le Conseil d'administration et le règlement définitif a été appliqué à la fin de l'année.

### **Accent sur les compétences**

Plus que jamais, la division des Ressources Humaines a orienté ses critères de recherche de nouveaux collaborateurs vers des compétences dans le service à la clientèle et mis en place des formations spécialement adaptées au programme Well'pax. Par ailleurs, les séminaires pour cadres et membres du management se sont intensifiés en 2007 avec, et c'est une nouveauté, une formation spécialement destinée aux responsables d'équipes.

### **New working regulations for AIG**

*An autonomous public authority employing more than 650 people, AIG plays a considerable economic role throughout the region. Mindful of the motivation and professionalism of its staff, AIG emphasised training at all levels in 2007, particularly within the framework of the Well'pax programme. The year was also marked by the definitive adoption of new regulations on working time.*

#### **Definitive working time regulations (RTT) adopted**

*The new RTT officially came into force on 1 January 2007. Consequently, but also to conform with labour law, all divisions saw their working hours adapted. This process continued throughout the year, with some points requiring official responses from the Secretary of State for the Economy (SECO) and the Cantonal Office for Labour Inspections and Labour Relations (OCIRT). The RTT's basic adjustments were adopted by AIG's Staff Consultative Committee and the Board of Directors, and the definitive regulations were applied at the end of the year.*

#### **Emphasis on skills**

*More than ever, the Human Resources Division directed recruitment criteria towards customer service skills and implemented training specially adapted to the Well'pax programme. Moreover, seminars for staff and managers were intensified in 2007 and this included special new training for team leaders.*

### **Quelques chiffres 2007**

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

705 personnes (462 en 1994) 34,5% d'augmentation en treize ans

646 postes fixes

150 métiers différents

#### **Secteur secondaire:**

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

#### **Secteur tertiaire:**

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

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

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

## Poursuite des mesures en faveur de l'environnement



**L'année 2007 a été marquée, entre autres, par un renforcement de deux programmes concrets de limitation des nuisances des activités aéroportuaires. D'une part, l'AIG poursuit son offre d'alternatives à l'utilisation du véhicule privé pour les personnels de l'aéroport qui se rendent à leur travail, d'autre part le programme d'insonorisation des habitations riveraines a progressé de manière significative.**

### **Favoriser la mobilité des personnels de l'aéroport**

Afin de limiter les nuisances des activités aéroportuaires, l'AIG a mis en œuvre un nouveau train de mesures pour inciter les personnels des différentes instances aéroportuaires à utiliser des moyens de transport durables. Le service de navettes gratuites tôt le matin et tard le soir a été optimisé pour mieux répondre à une demande en forte croissance. Plus de 300 places de stationnement vélos ainsi qu'une borne de gonflage ont été installées et des actions de promotion pour les cyclistes organisées. Parallèlement, les Transports Publics Genevois ont amélioré la desserte de l'aéroport (notamment avec l'arrivée de la ligne de bus 5). En contrepartie, de nouvelles conditions pour l'utilisation des parkings et l'attribution des abonnements ont été instaurées. Ainsi, les employés qui bénéficient d'une bonne desserte en transports publics n'ont désormais plus accès à une place de parc. Ces mesures ont été appuyées par un document (Guide de mobilité) et un site internet ([www.gva.ch/mobilite](http://www.gva.ch/mobilite)). Elles ont été relayées par une vaste campagne d'information. Le bilan du plan de mobilité est encourageant: en 2007, 18% des personnels de l'AIG ont utilisé les transports publics et 28% des moyens de transport durables.

### **L'insonorisation des habitations riveraines se poursuit**

Ce programme a progressé de manière significative en 2007: plus de 400 logements ont ainsi été insonorisés (le total s'élevant à 800 à ce jour) pour un montant de CHF 5 millions. Les dossiers relatifs à plus de 1'000 logements sont en cours dans les communes situées de part et d'autre de l'axe de la piste, de Satigny à Genthod. Ce plan d'insonorisation s'est poursuivi à titre volontaire au-delà d'un premier périmètre obligatoire, aux termes de la décision d'approbation du règlement d'exploitation de l'aéroport. En parallèle, la mise en œuvre des mesures de réduction du bruit à la source a continué, afin de limiter l'impact du trafic aérien.

### **Nouvelle déchetterie**

La déchetterie du terminal T1 a été déplacée dans des locaux modernes, l'ancien espace n'offrant plus les conditions optimales d'exploitation en raison de l'augmentation du volume de déchets.

## **Continuation of environmental measures**

*In 2007 Geneva International Airport (AIG) strengthened two practical programmes designed to limit the nuisance from airport activities.*

### **Promoting the mobility of airport staff**

*AIG implemented a new set of measures to encourage the staff of airport organisations to use sustainable transport and avoid using private transport. The free shuttle service for early morning and late at night was optimised to meet strongly growing demand. More than 300 bicycle stands and a tyre inflation point were installed and cycling promotions were organised. At the same time Geneva Public Transport improved airport services, particularly with the arrival of bus route 5.*

*On the other hand, new conditions for the use of car parks and allocation of season tickets were established. Employees benefiting from good public transport services therefore no longer have access to a parking place. These measures were supported by a mobility guide and a website, [www.gva.ch/mobilite](http://www.gva.ch/mobilite), and were relayed by a major information campaign. The results of the mobility plan are encouraging: in 2007, 18% of airport staff used public transport and 28% used sustainable transport.*

### **Continued residential soundproofing**

*This programme progressed significantly in 2007: more than 400 homes were soundproofed (the total has now reached 800) at a cost of 5 million francs. Files on over 1,000 homes are in progress in the communities located either side of the runway, from Satigny to Genthod. This soundproofing project continued on a voluntary basis outside an initial compulsory perimeter, within the terms of the approval for the airport's operating rules and regulations. To limit the impact of air traffic, noise reduction measures also continued to be implemented at source.*

### **New waste collection centre**

*The Terminal 1 collection centre was moved to modern premises, the former space no longer offering optimal operating conditions due to the increased volume of waste.*





Aéroport International de Genève

Conception: division Marketing-Communication de l'AIG

Maquette: Dune Graphic

Photos: Sandra Pointet

Rédaction: AIG et A Propos

Traduction: Airstream Copywriting Services

Credit photo: René Hug, Luc Buscarlet, Christian Béchir, AIG