

Rapport annuel 2008 Annual report 2008



TABLE DES MATIERES CONTENTS

Préparer l'avenir <i>Preparing for the future</i>	3
Organisation <i>Organisation</i>	5
Un bénéfice net record <i>Record net profit</i>	7
Développement de l'offre aérienne <i>Air service development</i>	13
Evolution du trafic 2008 <i>Traffic changes</i>	19
Nouveau visage de l'aéroport avec GVA+ <i>New face of the airport with GVA+</i>	27
Une infrastructure entièrement repensée <i>Completely redesigned infrastructure</i>	33
De l'esprit pour les passagers <i>Passenger minded</i>	37
Des actions marketing tous azimuts <i>Extensive marketing</i>	41
Améliorations et défis opérationnels <i>Operational improvement and challenges</i>	45
Mesures environnementales <i>Environmental measures</i>	49
Sécurité: 365 jours par an <i>Safety: 365 days a year</i>	53
Formation et promotion de la santé au premier plan <i>Priority for training and health promotion</i>	57

Préparer l'avenir



Robert DEILLON

François LONGCHAMP

Reflétant la situation économique générale, l'année 2008 s'est révélée très positive pour l'Aéroport International de Genève, jusqu'au retournement de conjoncture des derniers mois. Le résultat global du trafic aérien a été élevé en comparaison internationale, avec une hausse de +5,7%, permettant d'atteindre les 11,5 millions de passagers. L'aéroport a même connu une croissance à deux chiffres au premier semestre, suivie par un ralentissement dès l'été et un léger recul en novembre et décembre.

Une fois de plus, l'AIG a accumulé les records au plan financier, avec un chiffre d'affaires (+7,1%) qui dépasse les CHF 300 millions et un bénéfice d'exploitation de 61 millions.

Ces résultats permettent à l'AIG de voir loin. Et d'aborder avec sérénité l'année 2009, malgré le repli conjoncturel mondial qui a débuté déjà au dernier trimestre 2008. Même si nous observons, comme tous les autres aéroports du monde, un fléchissement du trafic, nous savons que, sur le moyen et le long terme, l'AIG continuera de croître. Et pour l'heure, notre aéroport est parmi ceux que la crise mondiale affecte le moins.

L'AIG a consenti en 2008 d'importants investissements dans le cadre du plan directeur 2007-2015. On évoquera ainsi l'extension du terminal, la construction en un temps record du nouveau satellite 10 et la préparation des installations pour l'entrée en vigueur de Schengen. Sous la dénomination «GVA+», l'agrandissement du bâtiment principal a permis le lancement d'un ambitieux programme de réaménagement de la zone commerciale. La presque totalité des restaurants a fait l'objet de nouveaux concepts. Les points de vente ont été réorganisés et l'offre de boutiques a été étendue, entre 2008 et 2009.

Malgré ces efforts, le temps n'est pas venu pour l'AIG de se reposer sur ses lauriers. Le repli conjoncturel observé depuis quelques mois n'a pas empêché l'offre aérienne de Genève de se diversifier encore en 2008. Nous pouvons ainsi nous réjouir d'un important développement de la compagnie locale Baboo. Le transporteur Swiss s'est aussi redéployé sur la plate-forme – en y basant un avion supplémentaire – tandis qu'Easyjet consolidait sa présence. Des améliorations qualitatives ont été apportées au réseau de vols directs, en particulier de nouvelles liaisons vers l'Europe centrale, en attendant les nouvelles lignes long-courriers annoncées pour 2009.

Autrement dit : nous devons profiter de la confiance et des progrès des dernières années, y compris au plan financier, pour poursuivre nos investissements afin que l'AIG reste, pour Genève, la Suisse romande et toute la région un véritable poumon économique.

Ces chantiers ambitieux ne détournent toutefois pas la direction de l'AIG de ce qui doit rester sa préoccupation constante : préserver et améliorer encore la qualité, la sécurité, la formation du personnel, le bilan environnemental et les relations de l'AIG avec les riverains.

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

Robert DEILLON
Directeur général

Preparing for the future

Mirroring the broad economic situation, 2008 turned out to be very positive for Geneva International Airport (AIG), until the situation reversed in the final months. Overall air traffic performance was strong when compared internationally, with a rise of 5.7%, enabling AIG to achieve a throughput of 11.5 million passengers. The airport even saw double-digit growth in the first half, which was followed by a slowdown from the summer and a slight drop in November and December.

Once again AIG set records financially, with turnover up 7.1% to exceed CHF 300 million, and an operational profit of CHF 61 million.

These results enable AIG to look far ahead, and to enter 2009 calmly, despite the deteriorating world situation which began in the final period of 2008. Even if we see a fall in traffic, like all other airports globally, we know that, in the medium to long term, AIG will continue to grow. Also, for the moment, our airport is among the least affected by the world crisis.

In 2008 AIG authorised significant investment as part of the masterplan for 2007-2015. This refers to the terminal extension, construction in record time of a new satellite 10 and preparation of facilities for the implementation of Schengen. Under the name 'GVA+', the expansion of the main building has enabled the launch of an ambitious redevelopment of the commercial area. Almost all the restaurants have received new concepts, sales outlets have been reorganised and the retail offer extended in 2008-09.

Despite these efforts, it was not time for AIG to rest on its laurels. The worsening economic situation seen for some months did not prevent Geneva's air services from diversifying further in 2008. We were delighted therefore with the significant growth of local airline Baboo, carrier Swiss redeploying to the airport – basing an additional aircraft here – and easyJet consolidating its presence. Qualitative improvements came to the network of direct flights, in particular new links to central Europe, ahead of new long-haul services announced for 2009.

In other words: we must take advantage of the confidence and progress of recent years, including financially, to continue our investment so that AIG remains, for Geneva, French-speaking Switzerland and the whole region, a true economic powerhouse.

These ambitious works do not however detract AIG's management, which must keep its constant focus: maintaining and enhancing quality, safety, staff training, AIG's environmental record and relations with our neighbours.

François LONGCHAMP
State Councillor
President of the Board of Directors

Robert DEILLON
Director General

Direction de l'Aéroport International de Genève



Jean-Luc PORTIER
Passagers

Massimo GENTILE
Informatique

Xavier WOHLCHLAG
Opérations

Yves-Daniel VIREDAZ
Marketing et communication

Valérie BOURQUARD
Finances et administration

Olivier DELETRAZ
Ressources humaines

Robert DEILLON
Directeur général

Aline YAZGI
Responsable des
relations extérieures

Nicolas GASPOZ
Technique



Roger WUTHRICH
Directeur technique
et opérations

Marc MOUNIER
Environnement
et affaires juridiques

Luc AMIGUET
Sécurité

Pierre GERMAIN
Directeur exploitation commerciale
et finances

Conseil d'administration de l'AIG

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

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

Un bénéfice net record



L'Aéroport International de Genève affiche un bénéfique record de près de CHF 61 millions en 2008, faisant suite à plusieurs bons exercices les années précédentes. Cette performance historique résulte de la combinaison de deux facteurs principaux: une croissance encore soutenue du nombre de passagers de près 5,7%, et un niveau de charges de fonctionnement en faible progression.

Toujours plus de passagers

La progression du nombre de passagers, 11'522'302 en 2008 (+5,7%), liée à une hausse du nombre de mouvements (+1,5%) a directement influencé les recettes aéronautiques qui ont augmenté de près de CHF +13,4 millions. Cette croissance de trafic accompagnée par une modification tarifaire de la redevance sûreté de CHF 1,50 (par passager départ) pour couvrir les coûts spécifiques liés à la poursuite de la mise en place des normes de sûreté a ainsi généré un effet multiplicateur sur les recettes. Cette excellente performance, réalisée pour l'essentiel au cours du premier semestre, a été freinée lors du dernier trimestre marqué par le début de la baisse du trafic de passagers en raison de la rapide dégradation du contexte économique.

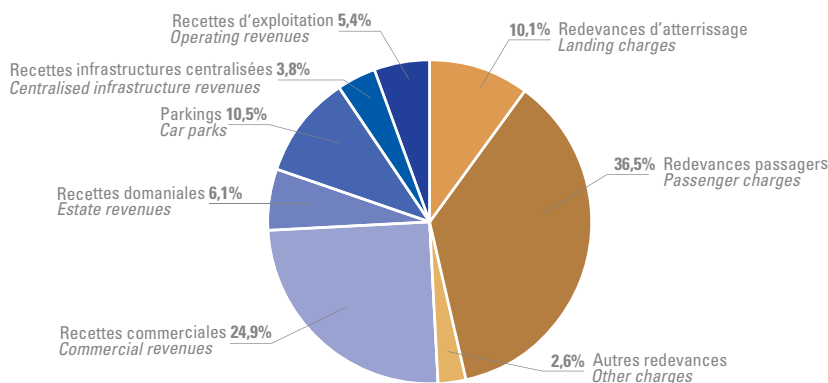
Recettes en progression

Les redevances commerciales ont progressé de +2,3% malgré le fort ralentissement du dernier trimestre. Les ventes hors taxes sont restées positives (+1,3%) alors que plusieurs familles de boutiques ont enregistré un coup d'arrêt brutal, voire une baisse de chiffres d'affaires pouvant atteindre -10% à -15% pour les plus touchées (horlogerie, électronique). Par contraste, suite à l'ouverture de nouvelles surfaces de restauration en cours d'année, ce secteur enregistre une progression supérieure à 10%, avec un rythme de croissance très prometteur sur les derniers mois de l'année. De leur côté les parkings affichent, en dépit d'un niveau d'occupation proche de la saturation, une croissance de +3% des revenus et restent une activité fortement contributive du secteur non aéronautique.

Les charges de personnel ont augmenté de 5,1%, principalement en raison de l'engagement de personnel supplémentaire pour l'application des normes de sûreté (+23 postes dédiés au contrôle passagers et des accès), et pour la gestion de l'augmentation du nombre de mouvements d'avions et volume de trafic passagers (+12 postes à la division Opérations).

Les dépenses de fonctionnement ont connu une progression de +3,6%, soit inférieure à la hausse des revenus. Les frais relatifs à la mise en place de nouvelles normes de sûreté (contrôle des accès), à des obligations envers l'Etat (paiement du droit de superficie sur une année complète) ou à des tâches additionnelles (augmentation des surfaces à exploiter) font progresser les charges de fonctionnement de près de CHF 6 millions. Dans le même temps, le poste énergie connaît une augmentation de près de CHF 2 millions en raison de l'augmentation des prix moyens du mazout et de l'électricité. Parallèlement, il faut souligner que les dépenses d'entretien d'immeubles et d'équipement se réduisent de CHF 5 millions, découlant d'une part d'un contrôle strict des dépenses et d'autre part du reclassement comptable de certains travaux lourds en investissements, suite au transfert des actifs.

Répartition des recettes 2008 de l'AIG *Breakdown of the 2008 airport's revenues*



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

	2008	2007
Chiffre d'affaires <i>Net revenues</i>	301'184	281'090
Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements <i>EBITDA</i>	112'012	99'599
Bénéfice net <i>Net profit</i>	60'894	51'640
Part du bénéfice rétrocédée à l'Etat de Genève <i>Part of the profit retroceded to the State of Geneva</i>	30'451	25'809
Cash-flow opérationnel <i>Operating cash flow</i>	127'621	108'109
Investissements <i>Capital expenditures</i>	86'875	66'861
Endettement net (emprunts et location-financement diminués des liquidités) <i>Net debt</i>	224'757	233'046
Ratios		
Résultat opérationnel / Chiffre d'affaires <i>Profit Margin</i>	37,19%	35,43%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires <i>Net margin</i>	20,22%	18,37%
Cash flow opérationnel / investissements <i>Operating cash flow / Capital expenditures</i>	146,90%	161,69%
Résultat opérationnel / Endettement net <i>EBITDA / Net debt</i>	49,84%	42,74%

En résumé, le chiffre d'affaires total a progressé de 7,1% pour dépasser les CHF 300 millions et le résultat opérationnel a enregistré une croissance de plus de 17%, soit une progression de plus de CHF 10 millions. Le bénéfice net a atteint un nouveau record pour s'établir à CHF 60,9 millions, qui a permis une amélioration de la marge nette.

Investissements records

En matière d'investissements les dépenses 2008 sont de l'ordre de CHF 86 millions. Ce niveau record traduit la continuation d'un cycle pluriannuel de grands travaux d'adaptation et d'amélioration des infrastructures (extension du terminal T1, création d'un nouveau satellite, réfection et renouvellement du balisage de la piste, adaptations Schengen), dicté par des objectifs d'accroissement de capacité du terminal, de mise en conformité des installations aux normes d'exploitation les plus exigeantes et d'amélioration du confort des passagers. Compte tenu du cash-flow opérationnel élevé, le niveau d'endettement net bancaire a pu légèrement diminuer (-CHF 5 millions) malgré les investissements réalisés, pour s'établir à CHF 210 millions.

L'AIG a ainsi pleinement rempli son rôle d'acteur économique au service d'une région et particulièrement du canton de Genève, qui à teneur de la loi, recevra la moitié du bénéfice, soit plus de CHF 30 millions.

L'année 2008 marque probablement la fin d'un cycle de haute conjoncture et de forte progression du trafic. Dans des conditions économiques à venir plus difficiles, l'AIG, grâce à sa bonne santé financière, entend poursuivre son programme d'investissements à un rythme soutenu afin de disposer dans les prochaines années d'une infrastructure qui réponde aux attentes des compagnies aériennes, notamment en matière de long-courriers, et des passagers.

L'apport économique de l'aéroport

Plus de CHF 100 millions. C'est ce que l'AIG a versé à l'Etat ces cinq dernières années grâce à sa capacité bénéficiaire. Et ce, sans compter les autres rétrocessions. Au total c'est plus de 110 millions qui ont été remis au canton de Genève entre 2004 et 2008, à quoi s'ajoute bien sûr le paiement de différentes prestations fournies par le canton, à l'instar de certaines tâches de police (entre 4 et 6 millions versés ces dernières années par l'AIG).

Mais ce rôle d'acteur économique majeur au service de la région ne s'arrête pas à ces versements. L'aéroport est l'un des employeurs les plus importants du bout du Léman. A ses 700 collaborateurs s'ajoutent en effet plus de 8000 personnes travaillant pour la centaine d'entreprises de la plate-forme aéroportuaire. Il fournit en outre du travail à de nombreuses sociétés de la région, fournisseuses de matériel, prestataires de services ou ayant remporté des appels d'offre pour réaliser une partie des importants travaux entrepris par l'AIG.

Les effets induits sont donc encore nettement supérieurs à son impact direct. Ainsi, selon une étude, publiée en septembre 2006, ce ne sont pas moins de 33'000 emplois qui sont liés à l'activité de l'aéroport! Cette même étude estime l'impact économique direct et indirect sur la région à plusieurs milliards de francs. Enfin, au-delà des chiffres, l'aéroport contribue clairement au rayonnement de la Genève internationale, avec par exemple plus de 4000 accueils protocolaires l'an passé, service fourni gracieusement par l'AIG.

Principaux indicateurs

	2008	2007	2006	2005	2004
Chiffre d'affaires	301,2	281,1	256,1	240,9	228,8
Bénéfice net	60,9	51,6	38,7	29,6	27,6
Bénéfice versé à l'Etat	30,5	25,8	19,3	19,7*	13,8
Droit de superficie	4,96	2,4	0	0	0
Investissements	86,9	66,9	41,3	31,5	35,5
Passagers	11,5	10,9	9,96	9,4	8,6

Tous les chiffres sont en millions

* Décision du Conseil d'Etat de prélever en 2005 66% du bénéfice net

Record net profit

Geneva International Airport (AIG) posted a record profit of close to CHF 61 million in 2008, following several good results in previous years.

Still more passengers

Passenger numbers increased by 5.7% to 11,522,302 and this, linked to a 1.5% rise in aircraft movements, directly raised aeronautical revenues by CHF 13.4 million. Traffic growth and a CHF 1.50 per departing passenger rise in the security charge produced a larger increase in revenues.

Rising revenue

Commercial charges increased by 2.3%, despite the sharp slowdown in the final period. Duty-free sales rose by 1.3%, while the opening of new catering areas boosted this sector by 10%. Parking remains a strong contributor to non-aeronautical earnings, and income was up 3%.

Personnel costs rose by 5.1%, due mainly to the appointment of 23 additional security staff, and 12 extra operations staff to help manage increased aircraft movements and passenger traffic.

Operating costs rose by 3.6%, or less than the rise in revenues. Costs linked to the implementation of new security standards (access control), obligations to the State (payment of land rights) and other tasks (expanded operational areas) raised operating costs by CHF 6 million. The power station saw a rise of CHF 2 million due to higher oil and electricity prices. Building and equipment maintenance expenses fell by CHF 5 million, due to strict cost control and an accounting reclassification of certain heavy works as investments following asset transfers.

Strong results

Total turnover increased by 7.1% to exceed CHF 300 million and the operating profit rose by 17%, or CHF 10 million. Net profit reached a new level of CHF 60.9 million, which improved net margin.

Record investment

Record investment of CHF 86 million served to continue major infrastructure modification and improvement works, such as extending Terminal 1, creating a new satellite, repairing the runway and renewing its lighting, and Schengen alterations. These are demanded by the objectives of expanding terminal capacity, ensuring facilities conform to exacting operational standards and improving passenger comfort.

Considering the higher operational cashflow, total net debt fell by CHF 5 million to CHF 210 million, despite the investment undertaken.

AIG continued to fulfil its role as an economic player for the region and particularly Geneva canton, which will receive half AIG's profits, or over CHF 30 million.

AIG's strong financial health will enable it to continue its sustained investment in infrastructure that meets the needs of airlines (especially long haul) and passengers.

Bilan consolidé au 31 décembre

	2008 CHF	2007 CHF
ACTIF		
Disponibilités	4'656'036	5'049'439
Débiteurs clients	41'841'152	42'873'778
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	6'958'847	4'858'214
Instruments financiers dérivés	-	4'268'756
Total de l'actif circulant	<u>53'456'035</u>	<u>57'050'097</u>
Immobilisations corporelles	543'898'778	502'209'486
Droits d'utilisation	7'770'054	7'191'977
Total de l'actif immobilisé	<u>551'668'832</u>	<u>509'401'463</u>
Total de l'actif	<u>605'124'867</u>	<u>566'451'560</u>
PASSIF		
Fournisseurs et autres créanciers	45'496'111	37'954'703
Comptes de régularisation passifs	8'923'721	8'881'508
Part à court terme des emprunts et autres dettes à long terme	27'915'466	35'511'178
Part à court terme des provisions	2'743'000	2'743'000
Instruments financiers dérivés	10'517'015	-
Total des exigibles à court terme	<u>95'595'313</u>	<u>85'090'389</u>
Emprunts et autres dettes à long terme	201'497'934	202'584'499
Provisions	6'599'597	4'062'500
Engagements de prévoyance	85'621'000	78'603'000
Total des dettes à long terme et provisions	<u>293'718'531</u>	<u>285'249'999</u>
Réserves revenant au propriétaire du Groupe		
Fonds environnement	39'024'674	41'493'730
Réserves du Groupe	115'759'952	102'867'486
Bénéfice de l'exercice	60'901'990	51'617'571
	<u>215'686'616</u>	<u>195'978'787</u>
Intérêts minoritaires	124'407	132'385
Total des fonds propres	<u>215'811'023</u>	<u>196'111'172</u>
Total du passif	<u>605'124'867</u>	<u>566'451'560</u>

Compte de profits et pertes consolidé au 31 décembre

	2008 CHF	2007 CHF
PRODUITS		
Redevances aéroportuaires		
Redevances d'atterrissages	30'536'602	28'668'669
Redevances passagers	109'894'399	98'696'615
Autres redevances	<u>7'962'440</u>	<u>7'595'988</u>
	<u>148'393'441</u>	<u>134'961'272</u>
Produits d'exploitation		
Loyers et droits de superficie	18'316'570	17'802'374
Redevances commerciales	74'943'291	73'239'594
Parkings	31'554'648	30'580'997
Charges locatives refacturées	8'798'940	8'188'836
Recettes infrastructures centralisées	11'570'495	10'693'150
Autres recettes d'exploitation	<u>7'606'299</u>	<u>5'624'122</u>
	<u>152'790'243</u>	<u>146'129'073</u>
Total des produits	<u>301'183'684</u>	<u>281'090'345</u>
CHARGES		
Personnel		
Salaires et allocations	-69'881'897	-65'275'444
Charges sociales	-23'981'661	-23'643'178
Autres charges du personnel	<u>-5'069'958</u>	<u>-5'190'827</u>
	<u>-98'933'516</u>	<u>-94'109'449</u>
Dépenses de fonctionnement		
Energie, entretien et loyers	-43'955'369	-44'311'371
Marchandises	-3'631'540	-2'696'333
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	-32'785'076	-29'446'335
Frais de police pour sûreté au sol	-4'000'000	-4'670'000
Autres dépenses de fonctionnement	<u>-8'335'471</u>	<u>-9'693'866</u>
	<u>-92'707'456</u>	<u>-90'817'905</u>
Prélèvement du fonds environnement	2'469'056	3'435'695
Bénéfice opérationnel avant amortissements, intérêts	<u>112'011'768</u>	<u>99'598'686</u>
Amortissements sur investissements		
Amortissement sur immobilisations corporelles	-43'292'695	-39'976'733
Amortissement sur droits d'utilisation	<u>-1'314'843</u>	<u>-1'490'184</u>
	<u>-44'607'538</u>	<u>-41'466'917</u>
Bénéfice opérationnel	<u>67'404'230</u>	<u>58'131'769</u>
Produits d'intérêts	155'946	725'663
Charges d'intérêts	<u>-6'666'164</u>	<u>-7'217'356</u>
	<u>-6'510'218</u>	<u>-6'491'693</u>
Bénéfice du Groupe	<u>60'894'012</u>	<u>51'640'076</u>
Revenant:		
A l'Aéroport International de Genève	60'901'990	51'617'571
Aux intérêts minoritaires	<u>-7'978</u>	<u>22'505</u>
	<u>60'894'012</u>	<u>51'640'076</u>

Développement de l'offre aérienne



En termes de réseau aérien, l'année 2008 a été marquée surtout par une consolidation de l'offre existante et un développement de nouveaux axes, en particulier vers l'Europe centrale et certains marchés de «niche». Au total, ce sont 123 destinations de ligne qui ont été desservies par une cinquantaine de compagnies régulières.

Nouvelles destinations

La compagnie locale Baboo, rebaptisée au courant de l'année, a franchi une étape importante de sa jeune histoire, avec l'arrivée dans sa flotte courant 2008 des nouveaux jets Embraer 190. Ces appareils très performants d'une centaine de places lui ont permis d'augmenter sa capacité sur des routes déjà desservies et de s'attaquer à de nouveaux marchés plus éloignés. Plusieurs nouvelles lignes en Europe centrale ont été lancées en cours d'année, dont certaines (Kiev, Zagreb) ont malheureusement dû être interrompues ultérieurement, faute d'une rentabilité suffisante. En revanche, les dessertes de Sofia et de Bucarest, en complément à Swiss, se sont révélées être de bons choix.

Le transporteur genevois a également ouvert avec succès en fin d'année un vol quotidien sur Athènes (en code-share avec Olympic, qui avait arrêté sa propre opération) et a repris des destinations régionales françaises interrompues par une filiale d'Air France (Bordeaux et Toulouse). Finalement, Baboo s'est attaquée à l'axe Genève-Vienne avec deux vols quotidiens, en complément au produit offert par Austrian Airlines.

Dans le cadre de la poursuite de son développement à Genève, la compagnie Swiss a décidé au printemps 2008 de baser un Airbus supplémentaire à Genève. Cet avion a ainsi permis à la compagnie helvétique de lancer une nouvelle ligne vers Bucarest (par la suite aussi opérée par Baboo) et d'ouvrir des vols vers Istanbul (quotidien) et Budapest (4 fois par semaine), par ailleurs déjà desservies par d'autres opérateurs.

Avec ses huit avions basés sur sol genevois, easyJet a globalement maintenu la même capacité aérienne que l'année d'avant. Une optimisation des rotations et quelques changements dans les priorités lui ont néanmoins permis d'amener encore quelques nouveautés. Des nouvelles routes ont donc été lancées, tant lors de la saison d'été 2008 (Ajaccio, Naples, Nantes, Oviedo, Split) que lors de la saison d'hiver 2008/09 (Manchester, Stockholm).

L'offre low cost de Genève s'est aussi renforcée avec l'arrivée de nouveaux acteurs. La compagnie italienne MyAir a lancé dès l'été une liaison sur Brindisi (région des Pouilles), opérée deux fois par semaine. Le transporteur anglais Jet2.com, déjà fortement présent en hiver avec des vols de skieurs, a ouvert la première liaison estivale entre Genève et Leeds, dans le nord de l'Angleterre. Enfin, Aer Lingus proposait en hiver uniquement des vols directs depuis Cork en Irlande.

Du côté des long-courriers, un vol triangulaire Genève-Milan-Tachkent a été mis en place fin octobre par la compagnie nationale Uzbekistan Airlines. Dans le même temps, Qatar Airways cessait l'extension de son vol vers Newark aux Etats-Unis, pour ne maintenir que la liaison Genève-Doha, quatre fois par semaine.



Renforcement et fréquences supplémentaires

De nombreuses compagnies aériennes ont poursuivi leur consolidation à Genève, en augmentant les fréquences de leurs vols. C'est le cas notamment de plusieurs liaisons vers l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient: Egyptair (Le Caire), Middle East Airlines (Beyrouth), Royal Air Maroc (Casablanca), Royal Jordanian (Amman) et Tunisair (Tunis). Turkish Airlines a également ajouté plusieurs fréquences hebdomadaires sur Istanbul.

La saison d'hiver 2008/09 a aussi vu l'arrivée à Genève de la première compagnie low cost non européenne. Il s'agit du transporteur marocain Jet4you, affilié au géant du tourisme TUI, qui a ainsi lancé trois rotations par semaine entre Genève et Casablanca, venant s'ajouter aux fréquences de la compagnie nationale RAM.

Les grandes compagnies européennes ont procédé à divers ajustement quant à leur desserte de Genève, avec notamment des fréquences additionnelles mises en place par Lufthansa (Francfort), Air France (Londres-City), etc.

Par ailleurs, la compagnie charter suisse Edelweiss a été intégrée en cours d'année à Swiss et depuis lors opère avec des droits de trafic de ligne sur son réseau au départ de Genève (Antalya, Heraklion, Kos, Larnaca, Las Palmas, Sharm el Sheik, Ténériffe...), lui permettant ainsi une commercialisation, tant par les tours-opérateurs qu'à travers des billets «secs».

Evolution du trafic global 2008

Destinations	128
• européennes	101
• intercontinentales	27
Compagnies de ligne	53
• européennes	38
• non européennes	15



Air service development

In terms of the air network, 2008 was marked above all by consolidation of existing services and development of new routes, particularly to central Europe and certain 'niche' markets. In total 123 destinations were served by around 50 scheduled airlines.

New destinations

Geneva-based airline Baboo, renamed during the year, reached an important milestone in its young life with the arrival in its fleet of new Embraer 190 jets. These high-performance 100-seat aircraft have enabled it to raise capacity on existing routes and attack new, more distant markets. Several new services to central Europe were launched during the year, of which some (Kiev and Zagreb) unfortunately had to be terminated later due to insufficient profitability. However services to Sofia and Bucharest, complementing Swiss, proved to be a good choice.

At the end of the year Baboo launched a successful daily service to Athens (code-sharing with Olympic Airlines, which had ceased its own operation) and restarted services to the French regional destinations of Bordeaux and Toulouse, previously ended by an Air France subsidiary. Baboo also launched twice-daily flights on Geneva-Vienna, complementing the services of Austrian Airlines.

In spring 2008, as part of its continuing development at Geneva, Swiss decided to base an additional Airbus at AIG. This aircraft enabled the airline to launch a new service to Bucharest (later also operated by Baboo) and to start flights to Istanbul (daily) and Budapest (four times a week), routes already served by other airlines.

With its eight Geneva-based aircraft, easyJet maintained the same capacity as the year before. However, flight optimisation and some changed priorities enabled it to introduce further new services. New routes were therefore launched in the summer 2008 season (Ajaccio, Naples, Nantes, Oviedo and Split) and the winter season 2008/09 (Manchester and Stockholm).

Geneva's low-cost services were strengthened with the arrival of new carriers. In the summer Italian airline MyAir launched a twice-weekly service to Brindisi in the Pouilles region. British airline Jet2.com, already strongly established on winter ski flights, started the first summer service between Geneva and Leeds, and Aer Lingus began direct winter flights to Cork.

In terms of long haul, national carrier Uzbekistan Airlines launched Geneva-Milan-Tashkent services at the end of October. At the same time Qatar Airways ended its Geneva-New York Newark extension, maintaining solely its four-times-a-week Geneva-Doha service.

Enhancements and extra frequencies

Many airlines continued their consolidation at Geneva, increasing the frequencies of their flights. This was particularly the case with several links to North Africa and the Middle East: Egyptair (Cairo), Middle East Airlines (Beirut), Royal Air Maroc (Casablanca), Royal Jordanian (Amman) and Tunisair (Tunis). Turkish Airlines added several flights a week to Istanbul too.

The winter season 2008/09 also saw the arrival at Geneva of the first non-European low-cost airline. This was Moroccan carrier Jet4you, affiliated to tourism giant TUI, which started three-times-a-week flights between Geneva and Casablanca, complementing services provided by national airline RAM.

The major European airlines modified their Geneva services, notably with Lufthansa and Air France raising their frequencies to Frankfurt and London City respectively.

On being integrated into Swiss, charter airline Edelweiss began operating with scheduled traffic rights between Geneva and destinations such as Antalya, Heraklion, Kos, Larnaca, Las Palmas, Sharm el Sheik and Tenerife. This change facilitates marketing by tour operators and 'ticket only'.



swiss
schweiz
suisse
svizzera
svizra

QI

QI

Evolution du trafic 2008



Malgré le ralentissement en fin d'année, l'Aéroport International de Genève (AIG) a encore connu un exercice 2008 réjouissant en termes de trafic aérien, avec un résultat final de 11,5 millions de passagers transportés, soit une hausse de +5,7%. Pour le trafic de ligne uniquement, cette augmentation a même été légèrement supérieure (+6,7%). En parallèle, une fois de plus, la croissance des mouvements a été contenue, puisqu'elle s'est située nettement en deçà, avec +1,5% seulement.

Dégradation en fin d'année

En raison de la conjoncture, l'évolution a été très contrastée au fil des mois. Le premier semestre a vu le nombre de passagers à Genève augmenter de près de 10%, suite notamment à une excellente saison d'hiver et des hausses de capacité mises en place par plusieurs compagnies aériennes. Un ralentissement de l'activité s'est ensuite clairement fait sentir dès la fin de l'été et le début de l'automne. Celui-ci s'est ensuite transformé, par l'effet de la crise mondiale, en évolution négative pour les deux derniers mois de l'année (-3%).

Durant l'année écoulée, l'aéroport a comptabilisé 190'000 mouvements d'avions (nombre d'atterrissages et de décollages), une augmentation de 1,5% par rapport à 2007. Cette croissance du nombre de passagers supérieure à celui des mouvements montre que les vols commerciaux ont davantage été remplis.

En comparaison internationale, ces résultats démontrent encore une fois le relatif dynamisme du marché local, puisque, selon la IATA, le trafic aérien mondial ne s'est accru que de +1,6% en 2008, soit nettement en dessous du résultat de 2007.

Parts de marché stables

En termes de part de marché, le «ranking» des principales compagnies de ligne n'a pratiquement pas bougé en 2008. EasyJet s'est maintenue de loin en tête, en consolidant son activité à environ 34% du total. Swiss, en deuxième position, a légèrement augmenté sa part à 12,3%, suivie par Air France, British Airways, Lufthansa et KLM, toutes relativement stables. Iberia a gagné une place, passant devant Brussels Airlines, et TAP a également progressé, dépassant SAS et Alitalia.

En valeur absolue, le trafic d'easyJet s'est situé à 3,7 millions de passagers, avec une hausse conforme à celle du trafic global de l'aéroport, la base genevoise de la compagnie n'ayant pas connu de changement significatif dans la capacité programmée. Fait réjouissant, la compagnie Swiss a connu la plus forte hausse parmi les principales compagnies, avec +15% de passagers supplémentaires, essentiellement grâce à un nouvel avion basé à Genève et opérant sur plusieurs nouvelles routes européennes.

D'autres compagnies européennes ont connu des croissances à deux chiffres: Iberia (+21%), Turkish Airlines (+15%), Aer Lingus (+14%) et SAS (+11%). En revanche, si Air France a connu une croissance conforme à la moyenne, Lufthansa et KLM maintenaient tout juste leur trafic de l'année précédente et British Airways était carrément en baisse, en raison notamment d'une fin d'année fortement marquée par la crise économique. Le transporteur local Baboo (anciennement Flybaboo) a poursuivi en 2008 son développement, avec l'arrivée de jets à plus grande capacité (Embraer 190) en cours d'année, lui assurant une hausse de trafic de +34%.

En regroupant les compagnies aériennes par alliances, Star Alliance a renforcé sa position de leader en 2008 (27% de parts de marché), suivie par Skyteam (15%) et Oneworld (11%). L'ensemble des compagnies à bas coûts ont transporté environ 4 millions de passagers, soit 38% du trafic régulier.

Répartition par marchés et destinations

Pour le trafic direct, seuls trois pays ont dépassé le million de passagers de et vers Genève, à savoir le Royaume-Uni (25% du trafic de ligne), la France (14%) et l'Espagne (10%). Dans l'ordre d'importance, les marchés suivants ont été l'Allemagne, le Portugal, la Suisse, les Pays-Bas, la Belgique et l'Italie. Parmi ces grands marchés, ceux qui ont connu la plus forte hausse ont été le Portugal (+22%) et la Belgique (+19%), avec des hausses de capacité importantes opérées par les compagnies aériennes. A relever également, la forte augmentation des passagers vers la Finlande (+68%), grâce au passage à deux vols quotidiens, ainsi que vers la Turquie (+59%), la Suède (+44%), la Pologne (+14%) et la Russie (+10%).

Le trafic intercontinental direct de Genève a connu, lui, une évolution nettement supérieure à la moyenne en 2008, notamment grâce au renforcement par les transporteurs aériens de plusieurs axes. Au total, les passagers vers le Moyen-Orient ont augmenté de +30%, vers l'Afrique de +25% et vers l'Amérique du Nord de 14%. Les hausses les plus spectaculaires ont eu lieu sur le Qatar et les Emirats Arabes Unis, résultat des capacités opérées par Qatar

Airways et Etihad. Le Liban, la Jordanie et l'Iran ont également connu des progressions supérieures à 10%. En Afrique du Nord, c'est l'Égypte, le Maroc (avec l'arrivée du low cost) et la Tunisie qui ont connu les hausses les plus importantes.

La répartition par ville est restée la même dans les grandes lignes. La destination ayant généré de loin le plus de trafic aérien de/vers Genève est restée Londres, avec 1'850'000 passagers en 2008 pour les cinq aéroports desservis (Heathrow, Gatwick, City, Luton et Stansted). Dans l'ordre, le reste du «top ten» a été Paris (900'000 passagers), Amsterdam, Zurich, Bruxelles, Madrid, Francfort, Lisbonne, Barcelone et Nice.

Les statistiques du trafic charter passagers affichent une baisse de -14%. Cela s'explique essentiellement par un effet de calcul, puisque Edelweiss, la principale compagnie opérant des vols «outgoing» pour des tours-opérateurs, Edelweiss, a été comptabilisée comme compagnie de ligne depuis 2008, date de son intégration dans le groupe Swiss.

Maintien du cargo

L'activité fret s'est globalement maintenue en 2008 à un niveau proche de celui de l'année précédente. Le fret aérien seul a même progressé légèrement (+1,5%), même si au total les marchandises ont été en légère baisse, en raison de la diminution du fret camionné et de la poste. La progression des volumes observée jusqu'au mois d'août a été érodée durant les derniers mois de l'année en raison du ralentissement économique. La proportion de fret transporté par avion (62%) et celle acheminée par camion (38%) sont restées similaires à 2007.

Les cinq principales compagnies aériennes en termes de cargo ont été Swiss (24%), Continental (9%), Etihad (9%), Lufthansa (8%) et Air France (7%). De leur côté, les opérateurs express ont enregistré une légère croissance (+1,8%), DHL ayant conservé sa position de leader sur ce segment, suivi par TNT et UPS.

Traffic changes

Despite the slowdown at the end of the year, AIG handled 11.5 million passengers – a rise of 5.7% – while aircraft movements rose by only 1.5%.

Year-end deterioration

After a strong start to the year, there was a slowdown in activity in late summer and early autumn and then negative growth in the last two months of the year. These results compare well internationally: according to IATA, in 2008 world air traffic grew by only 1.8%.

Stable market shares

EasyJet remained on top, with 34% of the market, followed by Swiss, slightly up at 12.3%, Air France, British Airways, Lufthansa and KLM. Iberia overtook Brussels Airlines, and TAP overtook SAS and Alitalia. EasyJet carried 3.7 million passengers, up in line with airport traffic, while Swiss carried 15% more, due mainly to its basing an additional aircraft at AIG.

Other European airlines saw double-digit increases: Iberia with a 21% rise, Turkish Airlines up 15%, Aer Lingus up 14% and SAS up 11%. However Air France saw average growth, Lufthansa and KLM maintained traffic at 2007 levels and BA was firmly down. Renamed local airline Baboo introduced higher-capacity Embraer 190 jets, giving it traffic growth of 34%. Star Alliance had 27% of the market, followed by Skyteam with 15% and oneworld with 11%.

Low-cost airlines carried around 4 million passengers, or 38% of scheduled traffic.

Markets and destinations

The UK accounted for 25% of scheduled traffic, followed by France (14%) and Spain (10%). Next came Germany, Portugal (traffic up 22%), Switzerland, the Netherlands, Belgium (up 19%) and Italy. Finland traffic was up by 68%, Turkey was up 59%, Sweden up 44%, Poland up 14% and Russia up 10%.

Intercontinental traffic grew markedly faster than average, with traffic to the Middle East rising by 30%, to Africa by 25% and North America by 14%. The largest increases were to Qatar and the UAE, while traffic to Lebanon, Jordan and Iran saw rises above 10%. In North Africa, Egypt, Morocco and Tunisia saw the largest rises. By city, London remained the leading origin and destination, with 1,850,000 passengers, followed by Paris (900,000), Amsterdam, Zurich, Brussels, Madrid and Frankfurt. Charter traffic dropped by 14%, due mainly to Edelweiss's integration into the Swiss group and its traffic being reclassified as scheduled.

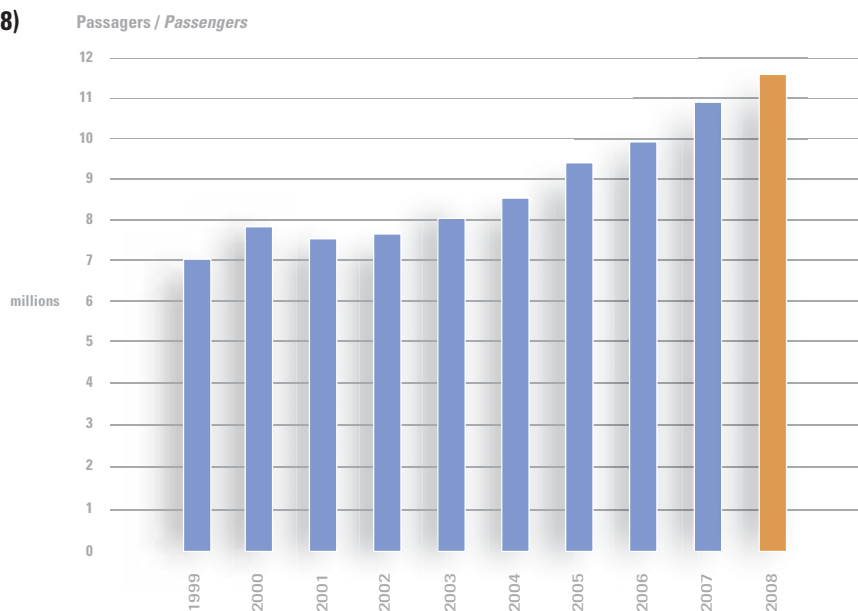
Cargo

Airfreight increased by 1.5%, but this was more than offset by reduced road freight and post.

Swiss carried 24% of cargo, followed by Continental and Etihad (both 9%) and Lufthansa (8%).

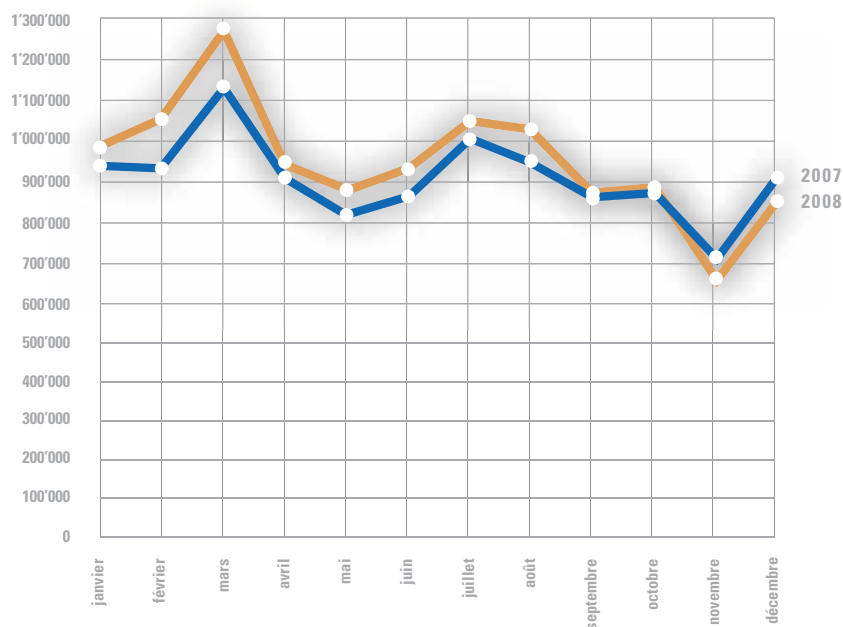
Express cargo operators recorded growth of 1.8%. DHL was market leader, followed by TNT and UPS.

Evolution du trafic (1999 - 2008) Traffic evolution (1999-2008)



Variation saisonnière du trafic Seasonal traffic variation

Passagers / Passengers



Pointe de trafic passagers Passengers traffic peak

Pointe mensuelle:
Mars / March: **1'287'259**

Résultats du trafic global / *Global traffic results*

	2008	2007	variation %	
Passagers				<i>Passengers</i>
Trafic de ligne	10'919'582	10'235'264	6.7	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic charter	490'223	571'374	-14.2	<i>Charter traffic</i>
Total ligne et charter	11'409'805	10'806'638	5.6	<i>Total scheduled & charter</i>
Taxi, sanitaire, autres	70'079	59'819	17.2	<i>Taxi, ambulance, others</i>
Total trafic commercial	11'479'884	10'866'457	5.6	<i>Total commercial traffic</i>
Trafic non commercial	42'418	38'880	9.1	<i>Non commercial traffic</i>
Total trafic global	11'522'302	10'905'337	5.7	<i>Total global traffic</i>
Mouvements				<i>Movements</i>
Trafic de ligne	125'696	121'842	3.2	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic charter	6'265	7'140	-12.3	<i>Charter traffic</i>
Total ligne et charter	131'961	128'982	2.3	<i>Total scheduled & charter</i>
Taxi, sanitaire, autres	28'654	29'351	-2.4	<i>Taxi, ambulance, others</i>
Total trafic commercial	160'615	158'333	1.4	<i>Total commercial traffic</i>
Trafic non commercial	29'498	29'009	1.7	<i>Non commercial traffic</i>
Total trafic global	190'113	187'342	1.5	<i>Total global traffic</i>
Fret (tonnes)				<i>Cargo (tons)</i>
Trafic de ligne	23'294	23'055	1.0	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic charter	6'821	6'613	3.1	<i>Charter traffic</i>
Fret aérien avionné	30'115	29'668	1.5	<i>Crafted air freight</i>
Fret aérien camionné	18'628	18'755	-0.7	<i>Trucked air freight</i>
Total fret aérien	48'743	48'423	0.7	<i>Total air freight</i>
Poste locale	5'944	7'082	-16.1	<i>Local mail</i>
Total fret aérien et poste	54'687	55'505	-1.5	<i>Total air freight and mail</i>



Trafic de ligne en 2008 par destination / Scheduled traffic in 2008 by destination

Destination	Pax	Variation			
Europe	9'934'838	5%			
Allemagne	787'972	-8%			
Berlin-Schönefeld	99'021	-2%			
Cologne/Bonn	5'661	-6%			
Düsseldorf	49'992	9%			
Francfort	361'781	-6%			
Hamburg	34'717	-57%			
Munich	236'503	1%			
Stuttgart	297	-93%			
Autriche	141'559	7%			
Vienne	141'559	7%			
Belgique	440'014	19%			
Bruxelles	440'014	19%			
Bulgarie	4'596				
Sofia	4'596				
Chypre	2'400				
Larnaca	2'400				
Croatie	10'429				
Split	10'047				
Zagreb	382				
Danemark	167'557	10%			
Copenhague	167'557	10%			
Espagne	1'098'132	-2%			
Alicante	80'784	-10%			
Asturias	17'111				
Barcelone	349'422	-13%			
Ibiza	17'694	-10%			
Las Palmas	32'280	545%			
Madrid	422'489	0%			
Malaga	87'731	-1%			
Palma de Majorque	46'527	-6%			
St-Jacques de Compostelle	3'473	-17%			
Tenerife-Sud	6'716	703%			
Valence	33'905	-11%			
Finlande	72'789	68%			
Helsinki	72'789	68%			
France	1'457'951	9%			
Ajaccio	17'526	924%			
Biarritz-Bayonne	15'491	48%			
Bordeaux	99'177	42%			
Calvi	854	-12%			
Clermont-Ferrand	1'281	-31%			
Nantes	77'374	240%			
Nice	309'817	11%			
Paris-CDG	708'959	0%			
Paris-Orly	207'619	-3%			
St-Tropez	3'301	-15%			
Toulouse	16'552	-18%			
Grèce	124'446	12%			
Athènes	105'523	-5%			
Heraklion	6'843				
Kos	6'363				
Zakinthos	5'717				
Hongrie	105'872	2%			
Budapest	105'872	2%			
Irlande	99'119	9%			
Cork	1'578				
Dublin	97'541	8%			
Italie	402'976	-16%			
Brindisi	11'487				
Cagliari	6'469	-61%			
Catane	9'512	358%			
Florence	18'152	24%			
Milan-Malpensa	30'081	-63%			
Naples	43'208	110%			
Olbia	18'072	-53%			
Palerme	142				
Rome-Ciampino	90'542	-19%			
Rome-Fiumicino	152'331	-12%			
Venise	22'980	3%			
Luxembourg	34'114	6%			
Luxembourg	34'114	6%			
Malte	13'265	-15%			
Malte	13'265	-15%			
Norvège	35'933	-3%			
Oslo	35'933	-3%			
Pays-Bas	550'185	1%			
Amsterdam	539'627	1%			
Rotterdam	10'558	20%			
Pologne	36'021	14%			
Varsovie	36'021	14%			
Portugal	575'921	22%			
Lisbonne	350'829	0%			
Porto	225'092	83%			
République tchèque	78'547	-42%			
Prague	78'547	-42%			
Roumanie	17'217				
Bucarest	17'217				
Royaume-Uni	2'730'951	7%			
Belfast	30'690	21%			
Birmingham	93'640	208%			
Blackpool	438				
Bournemouth	33'371	0%			
Bristol	150'253	8%			
Cardiff	13'604	84%			
Doncaster-Sheffield	13'722	452%			
Edinbourg	109'927	-3%			
Exeter	2'619	30%			
Glasgow	9'413	-26%			
Ile de Man	1'140				
Jersey	6'531	1125%			
Leeds	54'956	91%			
Liverpool	141'941	3%			
Londres-City	331'841	35%			
Londres-Gatwick	592'695	3%			
Londres-Heathrow	562'332	-1%			
Londres-Luton	306'485	-2%			
Londres-Stansted	61'964	-43%			
Manchester	48'652	11%			
Newcastle	35'368	-1%			
Newquay	1'624	574%			
Norwich	1'696	28%			
Nottingham/East Midlands	117'711	6%			
Southampton	8'338	70%			
Russie	157'533	10%			
Moscou-Domodovo	72'153	17%			
Moscou-Sheremetyevo	85'380	4%			
Suède	69'341	44%			
Stockholm	69'341	44%			
Suisse	568'134	3%			
Lugano	43'206	-5%			
Zurich	524'928	4%			
Turquie	150'065	59%			
Antalya	5'901				
Istanbul	144'164	53%			
Ukraine	1'799				
Kiev	1'799				
Afrique	376'997	25%			
Algérie	27'277	7%			
Alger	24'439	8%			
Constantine	1'367	-3%			
Oran	1'471	4%			
Égypte	81'821	61%			
Le Caire	53'077	47%			
Hourghada	19'775	95%			
Louxor	107	282%			
Sharm El Sheik	8'862	98%			
Libye	12'332	-27%			
Tripoli	12'332	-27%			
Maroc	152'451	30%			
Casablanca	71'696	-8%			
Marrakech	79'275	102%			
Tanger	1'480				
Maurice	19'964	-4%			
Mauritius	19'964	-4%			
Tunisie	83'152	16%			
Djerba	15'250	13%			
Monastir	7'734	20%			
Tunisie	60'168	17%			
Amérique	274'999	14%			
Etats-Unis	274'999	14%			
New York - JFK	112'546	3%			
New York - Newark	162'453	23%			
Asie	246'851	30%			
Arabie saoudite	17'038	6%			
Jeddah	6'098	9%			
Riyadh	10'940	4%			
Émirats arabes unis	58'964	41%			
Abu Dhabi	58'964	41%			
Iran	12'355	11%			
Téhéran	12'355	11%			
Israël	44'764	6%			
Tel-Aviv	44'764	6%			
Jordanie	17'509	17%			
Amman	17'509	17%			
Koweït	11'484	-22%			
Kuwait City	11'484	-22%			
Liban	32'444	18%			
Beyrouth	32'444	18%			
Ouzbékistan	245				
Tashkent	245				
Qatar	52'048	143%			
Doha	52'048	143%			
TOTAL GENERAL	10'833'685	7%			

Trafic de ligne en 2008 par compagnie

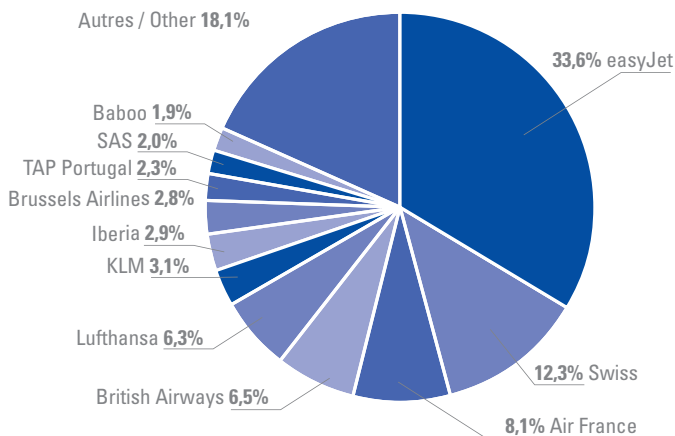
Scheduled traffic in 2008 by airline

Compagnie Pax Variation

easyJet	3'674'424	6%	Darwin Airline	43'206	-10%
Swiss	1'347'232	15%	Atlas Blue	36'247	10%
Air France	885'363	6%	Norwegian	36'167	-2%
British Airways	707'155	-3%	LOT - Polish Airlines	36'021	14%
Lufthansa	683'290	0%	Luxair	34'065	5%
KLM - Royal Dutch Airlines	338'426	1%	MEA		
Iberia	315'624	21%	Middle East Airlines	32'444	18%
Brussels Airlines	303'887	9%	Air Algerie	27'277	7%
TAP Portugal	250'813	8%	Air Malta	22'919	30%
SAS - Scandinavian Airlines	222'510	11%	Olympic Airlines	19'966	-36%
Baboo	210'069	34%	Air Mauritius	19'964	-4%
Alitalia	134'392	-46%	Saudi Arabian Airlines	18'068	12%
Austrian	129'913	-2%	Royal Jordanian	17'509	17%
Continental Airlines	125'195	6%	Fly Be	15'489	49%
Turkish Airlines	108'787	15%	Thomsonfly	13'722	452%
Aer Lingus	104'725	14%	Iranair	12'355	11%
Qatar Airways	89'306	148%	Afriqiyah Airways	12'332	-27%
Aeroflot	85'380	4%	myair	11'487	
Tunisair	83'152	16%	Kuwait Airways	11'484	-22%
Jet 2	79'621	46%	Flyglobespan	11'392	-42%
Finnair	72'789	68%	Transavia	10'558	20%
Royal Air Maroc	70'691	-9%	Blue Islands	6'548	1129%
Bmi Baby	70'557	41%	Cirrus Airlines	5'661	
Egypt Air	64'077	39%	Sterling	3'626	724%
Ethiad Airways	58'964	41%	Jet4you	1'005	
Edelweiss	58'167	831%	Uzbekistan Airways	245	
Malev	54'128	1%	Autres	527	
El Al	44'764	6%			
			TOTAL GENERAL	10'833'685	7%

Parts de marché 2008 (trafic de ligne)

Market shares 2008 (scheduled traffic)



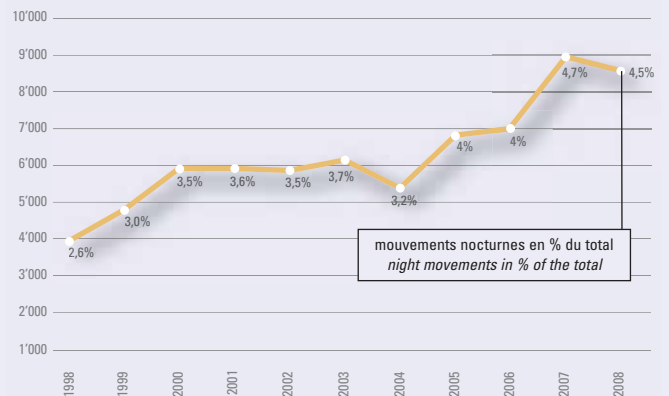
Trafic de nuit 2008

Night traffic 2008

Evolution des mouvements nocturnes

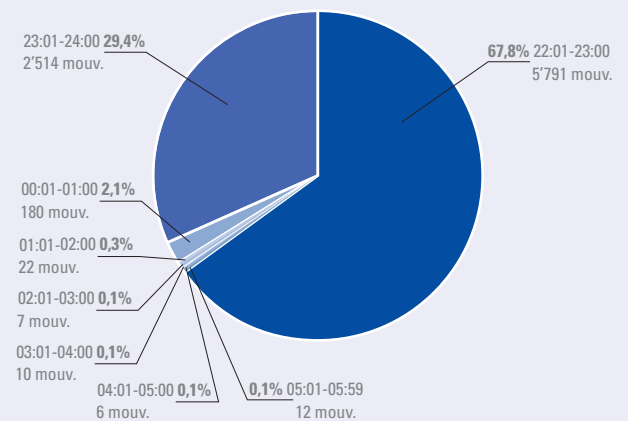
Evolution of night movements

22h00-6h00



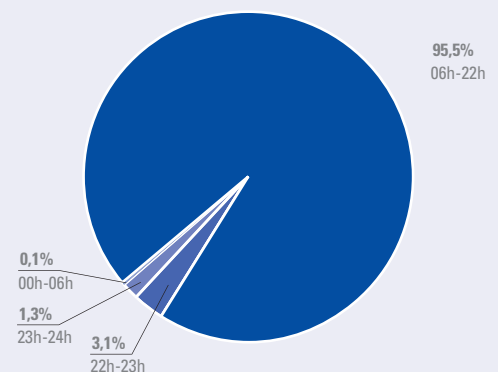
Distribution horaire des mouvements nocturnes

Distribution of night movements split hour



Part des mouvements nocturnes en 2008

Part of night movements in 2008



Nouveau visage de l'aéroport avec GVA+



L'année 2008 a marqué le coup d'envoi d'un vaste programme de transformations devant être terminées en 2010. L'offre commerciale de la plate-forme a été fondamentalement revisitée dans le cadre du renouvellement des concessions, les nouveaux restaurants et boutiques offrant aux passagers une toute nouvelle expérience aéroportuaire.

Offre enrichie

«Plus d'air. Plus d'espace. Plus de temps. Plus de choix. Plus de saveurs.» Tels ont été quelques-uns des slogans de la campagne de communication accompagnant la mise en œuvre du plan directeur de l'AIG. La philosophie du programme GVA+ 2008-2010 a été clairement de mettre le passager et le visiteur au centre de la plate-forme aéroportuaire. L'année 2008 a donc vu un nouveau vent souffler sur les commerces de l'aéroport. Un renouvellement très complet des concessions a été en effet réalisé, permettant l'arrivée de nouveaux exploitants et enseignes, dans le but d'élargir et d'enrichir l'offre.

Modifications majeures

Sur le plan architectural, des transformations majeures ont eu lieu en cours d'année pour permettre la mise en place de ces nouveaux concepts commerciaux. En matière d'infrastructures commerciales, il s'agit incontestablement des modifications les plus importantes survenues au cours des deux dernières décennies. De nouveaux espaces spécifiquement dédiés à des activités commerciales ont été imaginés, dans le cadre d'une réflexion globale visant à redéfinir l'offre, l'augmenter et la diversifier.

L'année des restaurants

Une première phase de ce projet avait été lancée en 2007 dans le domaine de la restauration. Elle s'est concrétisée au cours de l'année avec l'ouverture, en novembre 2008, de l'Altitude, restaurant panoramique haut de gamme qui surplombe la piste et le tarmac. Il bénéficie en effet d'un étage nouvellement construit. Dans la zone publique, le Montreux Jazz Café, résolument moderne, a pris ses quartiers gastronomiques et musicaux au niveau des arrivées. De l'autre côté, le Swiss Chalet joue une note plus folklorique, avec une carte typiquement suisse. A mi-chemin entre les deux, le bar à café Le Hub rend plus confortable et conviviale l'attente des passagers aux arrivées.

Au niveau départ, un nouveau food-court baptisé Les Jardins de Genève s'est développé autour d'enseignes internationales comme Starbucks Café et Burger King.

En zone transit, le restaurant «free-flow» La Cuisine décline une palette de goûts avec Asia, Grill, Italian et Health ainsi qu'avec le Seafood bar Caviar House & Prunier.

Dans les satellites et au secteur France, différents snacks répondent à des besoins ponctuels sous les enseignes All You Need, Break Time, ou Wellness. La logique élaborée dans la redistribution des lots de l'aérogare s'est également appliquée à la galerie commerciale de la gare CFF, avec la rénovation des trois zones de restauration Al Volo, La Rôtisserie et le snack Aux Bonnes Choses.

Offre commerciale diversifiée

Le même parti pris de diversité et de qualité adopté en matière de restauration a présidé à l'orientation des nouvelles arcades commerciales de la plate-forme. Il s'est agi de répondre aux nouvelles exigences des passagers, des visiteurs et du personnel de la plate-forme. Flavours s'est ainsi implanté à l'arrivée pour offrir aux passagers les produits de première nécessité qu'ils peuvent y trouver juste après leur atterrissage. Même mue dans la gare CFF, Wine Universe développe un coin bar à vin. La boutique Travel Star satisfait les exigences du voyage en termes de bagagerie, accessoires, lunetterie. Manor a, quant à lui, fait peau neuve avec un nouvel espace papeterie, bagage, souvenirs et le corner Swatch.

Bonne résistance

Ce mouvement continuera au cours de l'année 2009 pour parachever le programme à l'horizon 2010. Un programme d'offres variées qui a permis de mieux résister à la dégradation de la conjoncture. En effet, la crise économique a eu son lot de répercussions sur le trafic aérien et sur le volume d'activité des boutiques des aéroports. Le commerce du luxe, notamment, a marqué le pas à compter du troisième trimestre de l'année. Les différentes enseignes de l'aéroport ont toutefois montré une bonne résistance globale, devant beaucoup à la diversification de l'offre et au souci de l'exploitant de satisfaire des clientèles variées avec des produits déclinés dans toutes les gammes de prix.

Animations commerciales en 2008

Bonsai – 23-24 février 2008

Festival de la BD – 28-30 mars 2008

Bourse aux jouets – 5 avril 2008

Envol – 13 avril 2008

Eco 21 – 17-23 septembre 2008

Barbies – 27-27 septembre 2008

Trans-Expo – 29-30 novembre 2008

L'Artisanat – 6 dimanches par année

Les Brocantes – tous les premiers dimanches du mois





New face of the airport with GVA+

2008 marked the start of a vast transformational programme for completion in 2010. Within the framework of concession renewals, the airport's retail services have been fundamentally re-examined, its new restaurants and shops offering passengers a whole new airport experience.

Enhanced offer

'More airy. More space. More time. More choice. More flavour': these were some of the communication campaign slogans accompanying the implementation of AIG's masterplan. The GVA+ 2008-2010 programme's philosophy is to put the passenger and visitor at the centre of the airport.

2008 therefore saw a new wind sweeping through the airport's shops. Concessions have been completely renewed, bringing in new operators and brands to expand and enhance services.

Major modifications

Architectural transformation has enabled new retail concepts to be introduced and, in terms of retail infrastructure, they are undoubtedly the most important modifications of the past two decades. Within the framework of a total rethink, new, dedicated retail areas have been created, aimed at redefining, enhancing and diversifying the retail offer.

Year of restaurants

Phase one was started in 2007 and completed during the year. November 2008 saw the opening of l'Altitude, an upmarket panoramic restaurant, built on a new floor above the former Skycom, offering a bird's-eye view of the runway and apron.

In the public area, the resolutely modern Montreux Jazz Café took its gastronomic and musical place on the arrivals level. Swiss Chalet plays more to folklore, however, and has a typically Swiss menu. Between the two, the café-bar Le Hub makes waits more comfortable and convivial for passengers in arrivals.

On the departures level, a new food court called Les Jardins de Genève focuses on international brands such as Starbucks and Burger King.

In the transit area, 'free-flow' restaurant La Cuisine provides a range of tastes with Asia, Grill, Italian and Health, as well as Caviar House & Prunier Seafood Bar.

In the satellites and French sector, various snack outlets meet one-off requirements under the brands All you need, Break Time and Wellness.

The reasoning behind the redistribution of terminal plots was also applied to the CFF station retail arcade, with the renovation of catering areas Al Volo, La Rôtisserie and snack outlet Aux bonnes choses.

Diversified retail offer

AIG has taken the same route of diversification and quality with retail as it has with catering. It centres on responding to the new needs of airport passengers, visitors and staff. Flavours was therefore opened in arrivals to offer necessities to passengers on landing.

This also applies in the CFF station: Wine Universe with its corner wine bar; the Travel Star shop, meeting travel needs with bags, accessories and eye ware; and Manor with new space for stationery, bags, souvenirs and Swatch corner.

Strong resistance

Designed to counteract the effects of economic downturn, a programme of varied offers will continue in 2009 and into 2010. The economic crisis has affected air traffic and airport shop sales. Luxury retailing, in particular, has marked time since the third term of the year. However the airport's various brands have shown strong resistance overall, diversifying their offer and supporting the operator in satisfying a range of clients with products of all prices.



Une infrastructure entièrement repensée



Plusieurs projets du plan directeur 2007-2015 ont vu le jour et contribuent à changer en profondeur le visage de l'AIG. Parmi les éléments les plus visibles: l'apparition d'un quatrième satellite et la rénovation d'une partie de l'aérogare principale. Mais de nombreuses autres modifications ont eu lieu. Autant d'adaptations qui ont été rendues possibles par des investissements records: plus de CHF 80 millions, entièrement supportés par l'Aéroport International de Genève.

Satellite modulable construit en moins de 18 mois

A mi-novembre, l'AIG a pu inaugurer son nouveau satellite. Un bâtiment rendu nécessaire par l'augmentation de trafic et par l'application (au printemps 2009) des accords Schengen. Ces derniers, imposant une stricte séparation entre le flux de passagers à destination des pays de la zone Schengen et les autres, impliquent en effet une perte de capacité et de flexibilité des aéroports. Le satellite 10 a donc été construit pour être modulable: il peut affecter des salles d'embarquement à des vols sur la zone Schengen ou non Schengen en fonction des besoins du moment. Conçu comme un «bus gate» (utilisé pour des avions stationnés au large vers lesquels les passagers sont acheminés par bus), ce bâtiment compte trois étages: deux niveaux de salles d'embarquement et un espace de 1000 m², avec un bar et des commerces, dont un magasin hors taxe. D'une surface de planchers totale équivalant à 4928 m², il a coûté CHF 24 millions. Et il a été construit en un temps record: moins de 18 mois ont séparé la première séance de coordination de son inauguration.

A noter que la mise en conformité avec les accords de Schengen a nécessité de nombreuses autres adaptations qui ont débuté en 2008 et qui se termineront juste avant l'entrée en vigueur de cet accord dans les aéroports suisses (le 29 mars 2009). Parmi les modifications les plus visibles pour les passagers se trouvent les guérites au travers desquelles ils devront passer pour entrer dans l'espace Schengen ou non Schengen.

Améliorations et agrandissements

Outre les nouveaux restaurants et surfaces commerciales (voir la section qui leur est consacrée), plusieurs changements ont eu lieu. Au niveau de l'enregistrement, une partie de l'agrandissement a été réalisée, ce qui va permettre

d'installer dès le début 2009 de nouvelles bornes, puis dans un deuxième temps dix nouveaux guichets d'enregistrement pour les bagages et enfin un nouveau tri-bagages automatisé avec accès direct au tarmac. La zone transitna également commencé sa grande réorganisation en vue de son extension. C'est ainsi que Skycom et l'étage des restaurants ont été démolis et sont en train d'être totalement rénovés pour créer des salons et des salles d'attente.

L'extension latérale de l'aérogare a été amorcée, avec le déménagement des loueurs de voitures (après la Poste). Enfin, une foule de projets moins visibles ont été réalisés. C'est ainsi que tout le balisage et le câblage de la piste sont en cours de rénovation, que des bureaux ont été créés dans l'aérogare et que les nouveaux locaux ont été réalisés pour les vétérinaires dans le bâtiment du fret.

Adaptation des salons dans la zone transit

L'étage mezzanine de la zone transit est en pleine mutation. Plusieurs salons ont été rénovés, voire créés, pour améliorer encore le confort des passagers. Ainsi, les salons Swiss et Swissport ont connu un vrai lifting. Pour les compagnies ayant un contrat avec elle, la société Swissport a ajouté un salon VIP, à côté de son autre salle d'accueil clients qu'elle a profité de moderniser. Quant à Swiss, la compagnie a entièrement rénové son salon First, dont une paroi est agrémentée de pierres de taille.

De son côté, l'AIG a créé un salon fumeurs dans la zone transit de l'aérogare principale (donc pour les passagers ayant déjà passé tous les contrôles de sûreté et ne pouvant pas aller à l'extérieur).

Geneva Airpark et TAG Aviation

Intense activité également au sud-ouest du site aéroportuaire où deux sociétés ont entrepris d'importants investissements concernant directement l'aviation d'affaires. Tout d'abord, Geneva Airpark, qui regroupe divers promoteurs, est en train de construire un bâtiment de 143m de long, pour une largeur de 94,20 m, dont 75 pour le couvert des avions. Ce projet, dont les travaux ont démarré en février 2008, vise à combler un manque: aujourd'hui, la possibilité de mettre des avions privés d'une certaine taille à couvert n'existe pas. Une fois terminé, le Geneva Airpark pourra accueillir une quinzaine d'avions d'affaires: la place serait suffisante pour accueillir simultanément deux Boeing 747 !

Aviation privée toujours avec TAG Aviation qui a reçu le feu vert du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication pour l'agrandissement souhaité de son hangar principal et la construction de bureaux supplémentaires. La société basée à Genève, avec plusieurs implantations à l'étranger, a immédiatement fait débiter les travaux qui lui permettront de répondre à la demande croissante de ses clients en matière d'entretien et de maintenance de leurs avions.

Completely redesigned infrastructure

Several projects from AIG's masterplan 2007-2015 were completed in 2008, helping to fundamentally change the face of the airport. Among the most visible were the appearance of a fourth satellite and the renovation of part of the main terminal. The many modifications have been made possible by record investment of CHF 80 million, funded entirely by AIG.

Modular satellite built in less than 18 months

In November 2008, AIG inaugurated its new satellite 10, a building made necessary by increased traffic and the application in March 2009 of the Schengen accords. The CHF 24 million, 4,928 sq m satellite is designed: to be highly flexible to cope with varying traffic flows; and as a 'bus gate', from which passengers take buses to aircraft parked elsewhere. It comprises two levels of boarding lounges, a bar, duty-free and other shops.

Improvements and expansions

As well as new restaurants and retail space, on the check-in level one part of the expansion was completed, enabling the installation in early 2009 of new interactive terminals, and later 10 new check-in desks for bags and a new automatic baggage sort providing direct access to the apron.

The transit area began its major reorganisation ahead of its expansion. Skycom and the restaurant floor were demolished and are being totally renovated to create waiting lounges.

The terminal's lateral expansion was started, with the moving of car rental (after the post office). In addition, runway lighting and cabling were renewed, offices created in the terminal and new veterinary premises opened in the freight building.

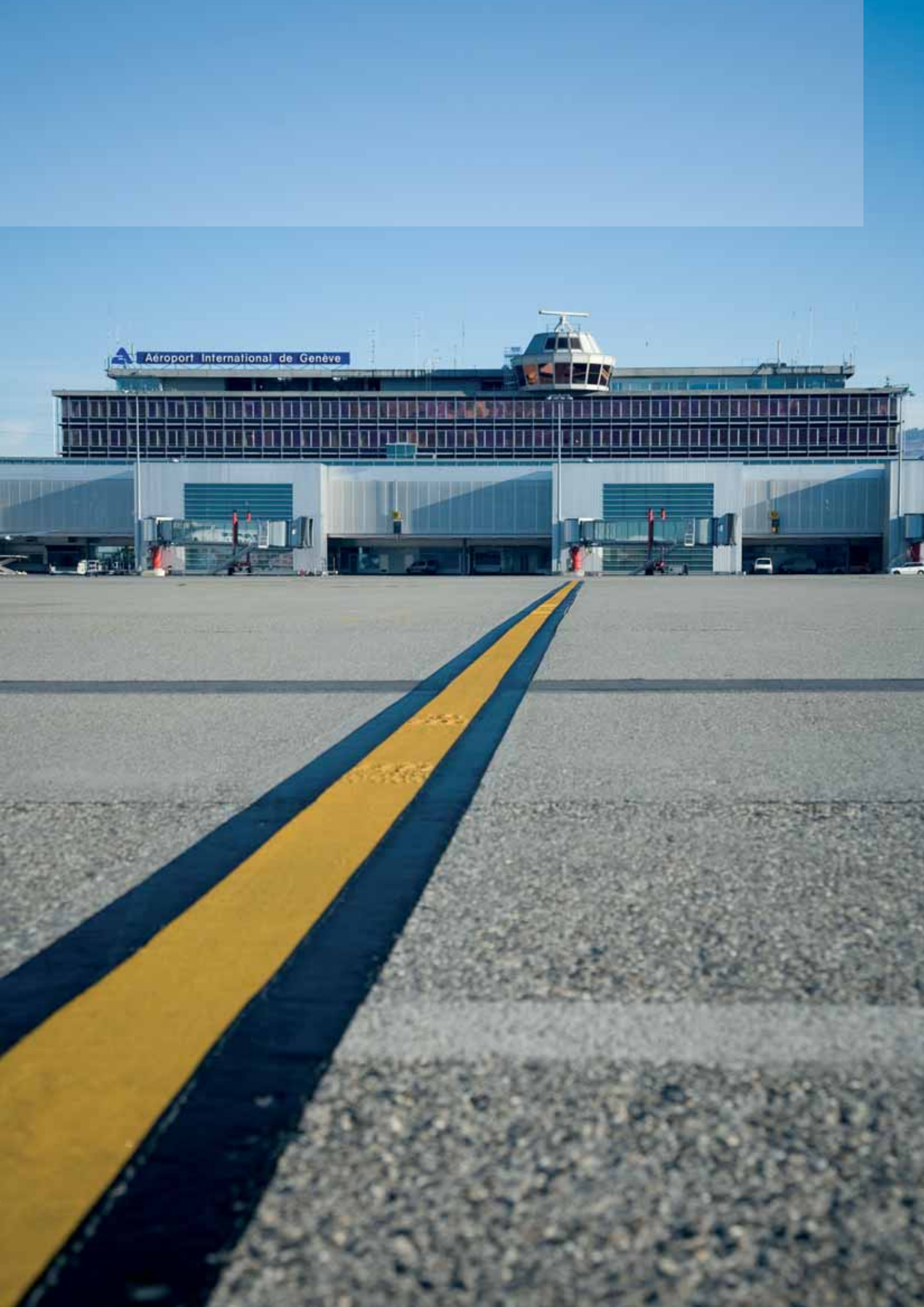
Modification of lounges in the transit area

The mezzanine floor in the transit area saw major change. The Swiss and Swissport lounges were renovated, with Swissport also adding a VIP lounge. AIG created a lounge for smokers in the transit area, intended for passengers who have passed through security controls and cannot go outside.

Geneva Airpark and TAG Aviation

There was intense activity on the south-west side of the airport, where two companies carried out major investment related to business aviation. Started in February, Geneva Airpark, which brings together various developers, involves constructing a building 143 metres long and 94 metres wide, most of this providing cover for up to around 15 business aircraft.

TAG Aviation received federal approval for the expansion of its main hangar and construction of additional offices. The Geneva-based company, which has several facilities abroad, started the works immediately. These will enable it to meet growing client demand for aircraft maintenance.



De l'esprit pour les passagers



Nouveau record absolu en termes de passagers : 11,5 millions. Sommet inégalé également pour les opérations d'accueils diplomatiques. Mais au-delà de la quantité, l'AIG a travaillé sur la qualité. Notamment en mettant en place une série d'initiatives visant à améliorer l'accueil aux passagers (tel le programme de formation «Esprit»), en créant des postes de responsables de terminal et en améliorant diverses prestations.

Des passagers de toute une région

Après avoir franchi pour la première fois de son histoire la barre des 11 millions de passagers au début du mois de décembre, l'Aéroport International de Genève a tout naturellement enregistré un record absolu de fréquentation en 2008 avec près de 11,5 millions de passagers (11'522'302 très précisément), soit une hausse de 5,7% par rapport à 2007. Et ce malgré un dernier trimestre placé sous le signe du ralentissement économique. Ces excellents résultats sont ceux de toute une région: Genève (qui génère environ un tiers du trafic), les cantons romands (quelque 40% des passagers) et la France voisine (près d'un quart des voyageurs) constituent une zone économique dynamique et offrent un attrait touristique indéniabie. A l'inverse, des entreprises très tournées vers l'exportation et des habitants fort friands en voyages ont contribué à soutenir le trafic «outgoing». Quant aux organisations internationales (politiques, non gouvernementales, sportives...) et aux entreprises multinationales, elles ont nourri un important flux de passagers tant à l'arrivée qu'au départ.

A noter enfin que ce record n'aurait pas pu avoir lieu sans les quelque 8500 personnes qui œuvrent sur le site aéroportuaire.

L'accueil est un état d'esprit

Comme toute société de services, un aéroport doit soigner l'accueil aux clients. Pour améliorer cette prestation, l'AIG a poursuivi son programme Well'pax (destiné à supprimer les lacunes générées par les infrastructures aéroportuaires et à améliorer la satisfaction des passagers). Il a également mis en place le projet «Esprit». Ce dernier se résume en six phrases. Six engagements que toute personne sur le site doit mettre en œuvre: j'ai Envie d'être là, je veux Servir, je suis Présent, je Représente, je prends l'Initiative, je laisse une Trace. Autrement dit, je suis un ambassadeur de mon aéroport, j'anticipe les besoins, je vais au-devant des questions, je garantis la sécurité, je laisse un souvenir positif... Bref, comme le synthétise le slogan choisi: «l'accueil est un état d'esprit.» Mais ce n'est pas qu'une vue de l'esprit: plus de 1500 personnes de la plate-forme aéroportuaire ont reçu deux heures de formation sur le sujet.

Les yeux et les oreilles du terminal

Assurer la qualité des services passe aussi par des actions correctives immédiates et par des informations en direct aux passagers. Pour y parvenir, rien de tel que des personnes en prise directe avec le terrain, des collaborateurs qui quadrillent le terminal pour en être les yeux et les oreilles. C'est dans cette optique qu'ont été créés en été 2008 les postes de «Duty Terminal Managers». Ces DTM s'assurent sept jours sur sept que les installations opérationnelles fonctionnent parfaitement, en étant notamment en contact permanent avec les différents partenaires de l'AIG (agents d'assistance, Police de Sécurité Internationale...).

Faciliter la vie du passager

La qualité passe aussi par la rapidité. Rapidité de l'information, avec le lancement de <http://mobile.gva.ch>, qui permet de retrouver le site www.gva.ch en version allégée sur le téléphone portable et d'avoir accès ainsi à des informations tels les arrivées et départs, les disponibilités de parking, le SMS flight info, les communiqués de presse...

Rapidité d'enregistrement avec la possibilité de réaliser son check-in directement dans la galerie marchande de la gare CFF Genève Aéroport. Quatre bornes «Checky» (regroupant 26 compagnies en 2008) et trois bornes easyJet y ont été installées pour que les voyageurs arrivant par train, tout spécialement ceux qui n'ont pas de bagage à mettre en soute, puissent s'enregistrer immédiatement.

Enfin, rapidité accrue aux points de sûreté passagers, où a été enregistrée en 2008 une nette tendance à la réduction du temps d'attente.

Plus de 4000 accueils protocolaires

L'intense activité protocolaire de l'AIG témoigne de la vigueur de la Genève internationale. Et 2008 l'a une nouvelle fois prouvé. Son service d'accueil diplomatique a effectué 4224 opérations d'accueil, un record historique (à titre de rappel, 3485 opérations d'accueil avaient été enregistrées en 2007, 3553 en 2006 et 3227 en 2005). Des exemples? La venue de Ban Ki-moon, secrétaire général des Nations Unies en janvier pour le World Economic Forum, de la chancelière allemande Angela Merkel au CERN en avril, du président

français Nicolas Sarkozy en juin pour le Conseil des droits de l'homme et du président de la Commission européenne José Manuel Barroso le même mois pour l'Euro 2008. En tout, plus de cent présidents sont venus d'Europe, du Moyen-Orient, d'Afrique, d'Asie et des Amériques. Sans compter les nombreux déplacements du président de la Confédération. A côté des événements ponctuels, les conférences annuelles de l'OMS, de l'OIT, de l'OMC ou encore les Conseils des droits de l'homme amènent à chaque fois un nombre impressionnant de ministres provenant de presque tous les pays de la planète, qui passent par le service «accueil et protocole».

Parkings rénovés

Après plusieurs années de travaux, la rénovation du parking face à l'aérogare principale (le P1) touche à sa fin. Le déménagement des loueurs de voitures au parking P51, à quelques centaines de mètres de là, permet d'offrir aux passagers davantage de places très proches des guichets d'enregistrement et des arrivées. A noter encore que les parkings de l'AIG connaissent des taux d'occupation extrêmement élevés. Il faut dire qu'avec moins de 5000 places pour plus de 11,5 millions de passagers, l'aéroport présente un quota beaucoup plus faible que la plupart des autres aéroports.

Quant aux loueurs de voitures (six compagnies), ils ont emménagé dans des comptoirs neufs. Ce confort accru permet notamment d'améliorer l'accueil des clients.

Passenger minded

Passengers from a whole region

AIG handled a record 11.5 million passengers in 2008, up 5.7% on 2007. Geneva generates around a third of this traffic, French-speaking cantons some 40% and neighbouring France almost a third, making up a dynamic economic area with strong tourist appeal. The region's travel-minded people and export-oriented businesses supported outgoing traffic, while international political, governmental and sports organisations produced large passenger flows both ways.

Welcome is a state of mind

AIG continued its Well'pax programme, which aims to remove gaps in airport infrastructure and improve passenger satisfaction. It also implemented the Esprit project, which centres on six phrases and commitments for all site staff: I want to be here, I want to serve, I am here, I represent, I take the initiative and I leave a mark. Or: I am an ambassador for my airport, I anticipate needs, I foresee questions, I guarantee safety, I leave a positive memory...

Over 1,500 airport-based staff received two hours of training on this.

The terminal's eyes and ears

To provide immediate corrective action and information directly to passengers, AIG appointed new Duty Terminal Managers. Every day, DTMs ensure operational facilities work perfectly and are in constant touch with AIG partners such as handling agents, the police and international security.

Making the passenger's life easier

Quality is improved by speed too – of information for example, as shown by the launch of <http://mobile.gva.ch>, which is linked to the simplified, mobile-optimised version of www.gva.ch and which provides information such as flight times and status, and parking availability.

AIG also offers fast check-in at the airport station shopping arcade, providing four 'Checky' terminals (for 26 airlines) and three easyJet terminals for arriving rail passengers carrying only hand luggage.

Passenger security points saw shorter waiting times.

4,224 receptions

AIG's diplomatic reception service welcomed a record 4,224 visitors including United Nations Secretary General Ban Ki Moon, German Chancellor Angela Merkel, French President Nicolas Sarkozy and European Commission President José Manuel Barroso. It also welcomed key visitors to annual conferences such as those of the World Health Organization, International Labour Organization and World Trade Organization.

Renovated car parks

The major renovation of car park P1 opposite the main terminal neared completion. By moving six car-rental companies to new, improved offices at P51, passengers gained more spaces close to check-in and arrivals.

Opérations d'accueils en 2008

Total des opérations d'accueil :	4224
Dont :	
Chefs d'Etat :	128
Premiers ministres :	74
Ministres des Affaires étrangères :	216
Ministres :	1754
Familles royales (au 2ème degré) :	688

Des actions marketing tous azimuts





L'année 2008 a été marquée en termes de politique marketing par le lancement d'une grande campagne de communication et de sensibilisation «GVA+» sur les nouvelles infrastructures et les nouveaux services, ainsi que par des succès très attendus en matière de prospection de nouvelles lignes long-courriers.

Grande campagne «GVA+»

Dans l'histoire récente de l'Aéroport International de Genève (AIG), l'année 2008 a donné le coup d'envoi d'une succession unique de transformations et de nouveautés dans les bâtiments, équipements, services, commerces et restaurants du site. Pour cette raison, il a été jugé nécessaire d'accompagner la mise en œuvre du plan directeur par une ambitieuse campagne destinée au grand public. Les objectifs de cette démarche «GVA+» ont donc été, par étapes successives, de préparer les passagers et autres clients de l'aéroport aux transformations en cours, et ensuite de leur présenter les nouveautés, en insistant sur le fait que «l'expérience aéroportuaire» va radicalement changer en un peu plus de 18 mois.

La campagne «GVA+», dans sa première phase, s'est déclinée sous la forme d'une première vague d'annonces dans la presse généraliste à l'automne 2008, avec des messages orientés sur les avantages apportés aux clients («plus de temps», «plus d'espace», «plus de choix»...). D'autres outils ont accompagné ces parutions, notamment un site internet www.gvaplus.ch entièrement dédié aux évolutions et cours et aux ouvertures de points de vente, ainsi que des événements ponctuels et des actions de e-marketing. L'ensemble de ces démarches, qui vont se poursuivre en 2009, ne vise pas que les passagers, mais cherche également à élargir la clientèle du centre commercial de l'aéroport, en attirant les accompagnants, les résidents de la région et le personnel du site et des environs.

En parallèle, les activités de l'AIG dans le domaine du multi-media se sont passablement développées en 2008. Des écrans plats géants (65 pouces) ont été installés dans la zone des bagages à l'arrivée et pilotés à distance avec la diffusion d'un contenu constitué d'informations pratiques pour les voyageurs, de météo, de news et de messages d'accueil pour les grands événements de la région. Un groupe de travail a également développé durant 6 mois un site intranet, destiné à la communication interne auprès des collaborateurs de l'AIG et mis en ligne au tout début 2009. Le site web institutionnel de l'aéroport (www.gva.ch) a reçu de nouvelles rubriques et vu plusieurs de ses fonctionnalités améliorées.

Succès en long-courriers

La prospection auprès des compagnies aériennes s'est poursuivie durant l'année, à travers les études de potentiel, les activités de networking, les contacts directs et la participation à une dizaine de conférences et de workshops pour professionnels du transport aérien au niveau international.

Fin novembre 2008, ces efforts pluri-annuels ont reçu un couronnement très attendu, avec l'annonce presque simultanée de l'arrivée pour l'année suivante de deux nouvelles compagnies ouvrant des lignes long-courriers. Coup sur coup, United Airlines et Air Canada ont donc confirmé le lancement pour la saison d'été 2009 de vols quotidiens entre Genève et Washington, respectivement Montréal. Fruits de longues et intenses discussions avec les compagnies aériennes en question, ces deux succès viennent aussi combler judicieusement la desserte intercontinentale de Genève, en introduisant une liaison directe sur les deux marchés non couverts à plus fort potentiel.

Le calendrier 2008 a aussi été marqué par l'organisation de nombreux événements à l'occasion de l'ouverture de nouvelles dessertes régionales (Jet4you, Cirrus) ou de l'accroissement de l'offre opérée par des compagnies aériennes déjà présentes sur le marché (Egyptair, Aer Lingus, Royal Jordanian...). En parallèle, l'AIG a organisé son «Marché aux voyages» annuel pour le grand public au cours du printemps et a fonctionné comme co-organisateur pour plusieurs workshops thématiques destinés aux agences de voyages de la région. Une présence sous forme de stand de l'aéroport a aussi été mise en place lors d'une bonne dizaine de salons et de foires touristiques, tant en Suisse – jusqu'à Berne – qu'en France voisine.

Autres domaines d'action

Les efforts en matière d'accessibilité à l'aéroport et de promotion des transports publics se sont activement poursuivis. La première année de mise à disposition gratuite de billets de transport Unireso pour les passagers arrivants s'est soldée par des résultats supérieurs aux attentes. Des mesures supplémentaires de communication ont été instaurées et une reconduction de l'accord commercial a été négociée pour 2009. D'autres démarches ont été menées à bien, que ce soit la nouvelle tarification des parkings ou l'amélioration de la desserte par bus depuis la France.

Dans le domaine de la communication, plusieurs publications ont été mises à jour ou remises en page. En remplacement de l'ancien guide-horaire, dont la fiabilité des données horaires devenait trop problématique, une nouvelle brochure de présentation du réseau aérien a été lancée, complétée par des solutions de téléchargement, à la fois plus précises et plus écologiques.

Le domaine du cargo n'a pas été en reste, puisque 2008 a été l'occasion de célébrer dignement les 20 ans de la halle de fret de Genève, à travers deux événements pour l'ensemble des partenaires de la chaîne logistique, des invités externes et le personnel des différentes instances actives dans le domaine. Les équipements cargo ont aussi été améliorés durant l'année, avec le suivi de plusieurs dossiers en matière de sûreté des marchandises, locaux vétérinaires et autres services proposés dans la halle de fret.

Mesures de qualité des services

Depuis quelques années, l'AIG effectue des enquêtes afin de tester la qualité de ses services aux passagers. Le programme Airport Service Quality (ASQ) a été poursuivi en 2008, avec pour objectif de mesurer la satisfaction des passagers à travers des questionnaires distribués à plus de 1500 voyageurs. Cette démarche a permis aussi de faire du «benchmarking», en comparant les résultats de Genève avec les 126 autres aéroports participant à l'étude. Durant l'année écoulée, un nouvel outil de mesure a été ajouté – Airport Service Quality Performance (ASQ-P) – basé sur plus de 1000 relevés quantitatifs (temps d'attente, files de passagers, etc.).

Les résultats 2008 de ces enquêtes ont montré une satisfaction globale relativement stable. Le choix de restaurants et de magasins, plutôt mal noté dans le passé, a été mesuré en nette progression, grâce au programme de réaménagement de l'aéroport. Traditionnellement, les notions de serviabilité et de courtoisie ont été des points forts relevés par les utilisateurs.

Extensive marketing

GVA+ campaign

The year saw the start of major changes to AIG's buildings, equipment, services, retailing and restaurants. AIG's GVA+ initiative aims to prepare passengers and other clients for these transformations and emphasises the radically changed 'airport experience' in just over 18 months.

In its first phase GVA+ involved: press adverts highlighting client benefits such as more space and choice; and a new website, www.gvaplus.ch, covering changes, shop openings and events.

While aimed at passengers, these initiatives are also designed to expand the clientele of AIG's commercial centre.

Giant flat screens were installed in arrivals baggage reclaim, showing practical information for passengers, weather, news and welcome messages for regional events.

AIG developed its intranet site for staff and added pages and functionality to www.gva.ch

Long-haul success

AIG's ongoing efforts in market research, networking and prospecting were rewarded with news of United Airlines and Air Canada services linking Geneva with Washington DC and Montreal respectively. The new flights will operate daily in summer 2009.

AIG also organised its annual 'Travel Market' for the public, jointly organised workshops for travel agents and attended 12 tourism events in Switzerland – as far away as Berne – and France.

Other activities

AIG continued its work on airport accessibility and promoting public transport. The first year of freely available Unireso tickets for arriving passengers produced better than expected results.

Other initiatives included new pricing for car parks and improvements to bus services from France.

Several publications were updated or republished. The former timetable guide was replaced by a new, more accurate and greener air service brochure and downloadable information.

AIG marked the 20th anniversary of its freight hall with events for logistics partners. Cargo equipment was improved, and AIG continued with cargo security, veterinary facility and other projects.

Service quality

AIG regularly undertakes surveys to assess its service quality. The Airport Service Quality (ASQ) programme aims to: measure satisfaction through questionnaires distributed to over 1,500 passengers; and enable AIG to benchmark with 126 other airports.

A new measurement tool – ASQ Performance (ASQ-P) – was added, based on 1,000 quantitative reports, for example on waiting times and queues.

The 2008 survey showed stable satisfaction overall, greater satisfaction with the choice of restaurants and shops, and continued strong satisfaction with helpfulness and courtesy.

Bienvenue



Festival
Genève

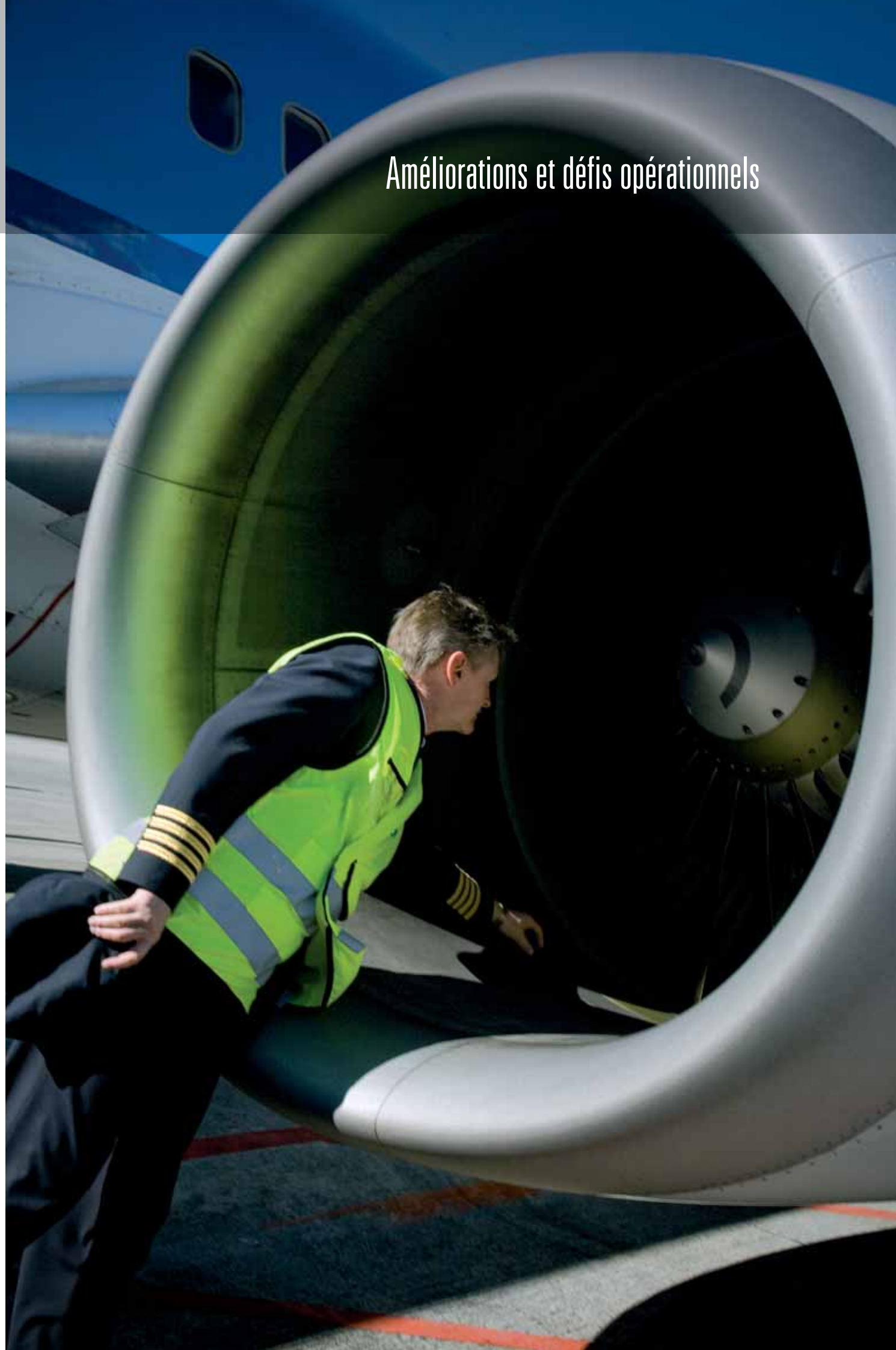
2ème Festival BD à l'aéroport
15-17 mai 2009

2ème Festival BD à l'aéroport du 15 au 17 mai:
dédicaces, expositions, ventes de BD en
compagnie d'auteurs, pôle BD jeunesse,
projections de dessins animés. Entrée libre.

les galeries www.kerling.com



Améliorations et défis opérationnels



L'année a commencé avec un nombre de mouvements records et s'est terminée avec des chutes de neige presque aussi historiques qui ont mis à l'épreuve le dispositif de déblaiement de la piste. Entre deux, plusieurs événements ont marqué 2008: les matches de l'Euro 2008, qui ont entraîné beaucoup de vols supplémentaires, une planification plus rigoureuse des mouvements concernant l'aviation privée et diverses améliorations opérationnelles.

Atterrissages facilités

Les systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) constituent un outil essentiel au trafic aérien, permettant notamment aux avions de se poser lorsqu'un bouillard tenace entoure la piste. Et même dans les conditions où des approches à vue peuvent être envisagées, ce type de guidage permet une plus grande sécurité et une fluidité accrue de trafic. L'ILS 05 (pour les atterrissages sur la piste 05, c'est-à-dire en provenance du Fort de l'Ecluse) ayant été installé il y a de nombreuses années, il devait être renouvelé. Cette mise à niveau, réalisée conjointement par le partenaire de navigation aérienne Skyguide et par l'AIG, offre à l'aéroport une installation moderne qui permet un atterrissage par tout temps. Par la même occasion, le «localiser 05» (qui donne l'axe de la piste, soit une des trois indications indispensables fournies par les ILS) a été installé près de Colovrex, afin d'annuler l'influence de la halle 6 de Palexpo et d'obtenir une excellente qualité de signal.

Le balisage lumineux modernisé

Le balisage lumineux, prévu comme aide de navigation aérienne, constitue un instrument essentiel aux aéronefs pour décoller ou atterrir de nuit ou lors de faible visibilité. Cet indispensable système étant devenu obsolète, l'AIG a dû le moderniser. Le nouveau dispositif a été conçu selon un standard moderne qui assure une meilleure homogénéité de brillance des feux et permet un équilibrage des intensités. Il fait appel à des composants standards permettant l'interchangeabilité des éléments en cas de défaillance d'un fournisseur. Last but not least: les nouvelles technologies mises en œuvre permettront de réduire la consommation énergétique de l'ensemble des systèmes.

PPR permanent pour l'aviation générale

L'AIG accueille aussi bien des gros porteurs que des petits jets. C'est d'ailleurs l'un des derniers aéroports de cette taille, voire le seul, qui conserve une telle mixité sur sa plate-forme. Pour assurer la meilleure coordination possible, les mouvements d'aviation générale (taxis aériens, aviation d'affaires, aviation privée) faisaient déjà l'objet de régulations de trafic durant certaines périodes très chargées (week-ends hivernaux et manifestations spéciales telles Euro 08, salon de l'automobile, EBACE...). Ce dispositif dit

de PPR (Prior Permission Required) a permis de restreindre les régulations introduites par Skyguide lors de fortes sollicitations du trafic aérien. En lissant de la sorte la demande, il a été possible d'optimiser la capacité de la piste, qui est de 40 mouvements d'avions par heure, et d'améliorer la ponctualité des vols.

L'AIG étant un aéroport dit coordonné (c'est-à-dire avec une régulation globale du trafic), il a dû se conformer aux nouvelles règles imposées par l'OFAC et l'Union européenne, à savoir réguler l'ensemble des mouvements, et ce tous les jours de la semaine. C'est ainsi qu'il a introduit un PPR permanent pour l'aviation générale, dès le 13 décembre. L'aviation commerciale lourde (lignes et charter) dispose d'un maximum 36 créneaux par heure, avec des limitations à 31 slots durant certains samedis et dimanches d'hiver. Ainsi, malgré cette nouvelle régulation, il reste près de 120 créneaux quotidiens à disposition de l'aviation générale lors de ces week-end hivernaux, et davantage encore le reste du temps.

Records battus pour EBACE

L'Aéroport International de Genève connaît une activité importante dans le domaine de l'aviation d'affaires. Au quotidien, avec de très nombreux mouvements d'avions privés, mais aussi au printemps avec EBACE, le seul salon européen dédié exclusivement à l'aviation d'affaires. Après un excellent cru en 2007, la huitième édition a battu tous les records: 440 exposants (+38% par rapport à 2007), 13'692 visiteurs (+21,5%) et pour plus de 5 milliards de commandes fermes. Cet événement, qui se tient autant sur le tarmac qu'à Geneva Palexpo (adjacent à l'aéroport), doit son succès notamment au fait que les jets d'affaires sont de plus en plus considérés comme des outils de travail pour les managers.

Mouvements nocturnes

En 2008, 8542 mouvements ont été opérés entre 22h et 6h, soit 5% de moins qu'en 2007. Un chiffre qui correspond à 4,5% du nombre total de mouvements sur l'aéroport et qui est dû à plus de 90% au trafic de ligne et charter. Ce trafic nocturne est composé de 83% d'atterrissages et 17% de décollages. Il concerne principalement le secteur de Genthod-Bellevue (64%, contre 36% pour le secteur Vernier-Meyrin). La majorité des mouvements nocturnes (68%) a été opérée dans la première heure de la nuit (22h-23h). Les mouvements effectués pendant le couvre-feu nocturne (entre 24h et 6h) restent dans une proportion faible (237 mouvements, dont 157 avant minuit trente) correspondant à moins de 3% des mouvements nocturnes. Ils sont au bénéfice d'un régime dérogatoire (vols sanitaires, vols d'Etat) ou autorisés au cas par cas dans des circonstances exceptionnelles (problème technique, conditions météorologiques particulièrement difficiles).

Euro 2008: 113 vols supplémentaires

Le championnat d'Europe de football a également enfiévré l'AIG. Et ce bien avant les trois matches s'étant déroulés en juin à Genève. Tout un travail de préparation a occupé les équipes pour déterminer combien d'avions – charters et privés – allaient venir pour l'événement, ce qui a demandé une étroite coordination au niveau du trafic. Au final, 113 vols charters supplémentaires (soit 17'000 passagers) se sont posés sur le tarmac genevois. En raison de l'heure tardive de deux matches (20h45), il n'était pas possible pour tous les avions venus à Genève de repartir avant 24h. Le Conseil fédéral avait donc autorisé, à titre exceptionnel, le dépasse-

ment du couvre-feu nocturne. Pour limiter les nuisances, l'AIG avait pris toutes les mesures nécessaires afin que les avions décollent le plus rapidement possible. En outre, ces mouvements de nuit ont été limités aux seuls déplacements des équipes et des supporters dans des avions de ligne ou charter de plus de 95 places. Aucune dérogation n'a en revanche été consentie pour les accompagnants et VIP voyageant à bord d'aéronefs privés.



Operational improvements and challenges

The year began with a record number of movements and ended with snowfalls almost as historic, putting AIG's snow clearance equipment to the test. Between the two, 2008 was marked by several events: Euro 2008 matches, which led to many additional flights, stricter planning of private aviation movements and various operational improvements.

Easier landings

Instrument landing systems (ILS) are an essential tool for air traffic, in particular by enabling aircraft to touch down when there is persistent fog around the runway. Even in conditions where visual approaches can be considered, this type of guidance increases traffic safety and fluidity. ILS 05 (for landings on runway 05, coming from Fort de l'Ecluse) was installed many years ago and needed to be renewed. The upgrade, carried out jointly by AIG and air navigation partner Skyguide, gives the airport a modern facility that allows landings in all weathers.

As a reminder, an ILS contains three essential pieces of information: runway axis (given by the 'localiser'), rate of descent (shown by the 'glide path') and distance (indicated by the 'DME').

Also in 2008, a 'localiser 05' was installed near Colovrex to remove the influence of Palexpo hall 6 and to obtain a high-quality signal.

Modernised airport lighting

Airport lighting, provided as an aid to air navigation, is an essential tool for aircraft take-offs and landings at night or in poor visibility. However, as this vital system was becoming obsolete, AIG needed to modernise it. The new equipment was developed in accordance with a modern 'regulating series' standard (standardised at airports), which ensures more uniform luminosity and enables intensities to be balanced. It uses standard components, allowing parts interchangeability in the event of supplier failure. Last but not least, the new technologies installed will reduce the energy consumption of all systems.

Permanent PPR for general aviation

AIG welcomes both large aircraft and small jets, making it one of the last airports of this size, perhaps even the only one, to retain such a mix. To ensure the best possible coordination, movements of general aviation (air taxis, business aviation and private aviation) were already subject to traffic regulations during certain very busy periods (winter weekends, special events such as Euro 08, the motor show and EBACE). This measure, known as PPR (Prior Permission Required), has enabled Skyguide regulations to be limited when air traffic requests are high. By smoothing demand in this way, it is possible to optimise the runway capacity of 40 aircraft movements an hour, and improve the punctuality of flights.

As AIG is a 'coordinated' airport, which means it has overall control of traffic, it had to comply with new rules imposed by the Federal Office for Civil Aviation and the European Union. These involve regulating all movements,

every day of the week. AIG therefore introduced permanent PPR for general aviation, starting on 13 December. Heavy scheduled and charter commercial aviation can use a maximum of 36 slots an hour, or up to 31 during certain Saturdays and Sundays in winter. Therefore, despite this new regulation, around 120 slots remain available for general aviation during winter weekends, and more the rest of the time.

EBACE breaks records

AIG is a major centre in Europe for business aviation. This happens daily, with many movements of private aircraft, but also in the spring with EBACE, the only European show dedicated exclusively to business aviation. After excellent growth in 2007, the eighth year of the show firmly broke all records: 440 exhibitors (38% up on 2007), 13,692 visitors (up 21.5%) and over 5 billion of firm orders. This event, which takes place as much on the apron as at Geneva Palexpo (next to the airport), owes its success particularly to the fact that business jets are increasingly seen as business tools for managers.

Night-time movements

In 2008 there were 8,542 aircraft movements between 22:00 and 06:00, 5% less than in 2007. This figure corresponds to 4.5% of total movements at the airport, and over 90% was scheduled and charter traffic. This night-time traffic comprised 83% landings and 17% take-offs, and affected mainly the Genthod-Bellevue area (64%), compared with 36% for Vernier-Meyrin. Most night-time movements (68%) were operated in the first hour of the night (22:00-23:00). Only a small proportion of movements took place during the midnight to 06:00 night-time curfew (237 movements, of which 157 were before 00:30), corresponding to less than 3% of night-time movements. These use a dispensation system (for medical and State flights) or are authorised on a case-by-case basis in exceptional circumstances such as experiencing a technical problem or particularly difficult weather conditions.

Euro 2008: 113 additional flights

The European Football Championship fired up AIG too, and well before the three matches that took place at Geneva in June. The teams were busy with preparations to determine how many charter and scheduled aircraft were coming for the event, requiring close coordination on the level of traffic. In the final, 113 additional charter flights with 17,000 passengers touched down at Geneva. Due to the late hour of the two matches (20:45), it was not possible for all the aircraft coming to Geneva to leave again before midnight. The Federal Council therefore authorised an exceptional extension into the night-time curfew. To limit nuisance, AIG had taken all necessary measures to allow aircraft to take off as quickly as possible. In addition, these night movements were limited to those of teams and supporters in scheduled or charter aircraft of over 95 seats. On the other hand, no dispensation was given to VIPs and accompanying passengers travelling on private aircraft.

Mesures environnementales



En 2008, l'AIG a poursuivi la mise en œuvre d'actions environnementales afin d'atténuer les nuisances du trafic aérien, des activités aéroportuaires et du trafic routier induit. Les faits marquants sont notamment la poursuite du programme de lutte contre le bruit, la mise en place de mesures permettant d'économiser un GWh d'énergie par an sur la plate-forme, ainsi que la mise à disposition d'un distributeur de billets Unireso gratuits pour les passagers arrivant à Genève.

Poursuite du programme de lutte contre le bruit

En 2008, l'AIG n'a pas relâché ses efforts en matière d'insonorisation des habitations riveraines. Au cours de l'année, les insonorisations de plus de 250 logements ont été réalisées dans les communes riveraines suisses, pour un montant de CHF 3,7 millions. Par ailleurs, en France voisine, le plan d'exposition au bruit de l'aéroport a été adopté par arrêté préfectoral en juillet 2008. L'adoption de ce document d'aménagement du territoire constitue un préalable au déploiement du programme volontaire d'aide à l'insonorisation des habitations sur la commune de Ferney-Voltaire. A cet égard, l'AIG a œuvré en 2008 de manière constructive avec les autorités de la commune de Ferney-Voltaire, en vue de la conclusion d'une convention de coopération dans le courant de l'année 2009.

S'agissant des mouvements après 22h, la réglementation a été renforcée en 2008, en concertation avec la commission consultative des nuisances. Une surtaxe additionnelle est ainsi perçue pour les décollages après 22h. Aux termes de la loi, les décollages et les atterrissages restent autorisés jusqu'à 24h sur les aéroports nationaux, mais les mesures édictées visent à inciter les compagnies à planifier avec retenue les vols après 22h et éviter dans toute la mesure du possible que des avions en retard sur l'horaire fassent mouvement tard dans la nuit, sauf raison opérationnelle impérative.

Des mesures de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère font l'objet de discussions entre les parties concernées. En 2008, un rapport à cet égard a été soumis à l'Office fédéral de l'aviation civile. Au cours de l'année écoulée, les discussions ont porté en grande partie sur les nuisances liées au trafic d'hélicoptères au-dessus du canton, particulièrement durant la saison d'hiver. Mis à part les mouvements de l'hélicoptère des HUG (basé sur la plate-forme aéroportuaire), les mouvements d'hélicoptères au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Genève ont fait l'objet d'un train de mesures mis en œuvre durant la saison d'hiver 2007/08. Ces mesures ont conduit à des améliorations sensibles de la situation, notamment dans la zone de contrôle de l'aéroport. Par exemple, les trajectoires radar font désormais apparaître un contournement systématique de l'agglomération du

Grand-Saconnex, conformément à la procédure publiée. Par ailleurs, le trafic d'hélicoptères sur la plate-forme aéroportuaire, en forte progression l'hiver 2007, s'est stabilisé durant l'hiver 2008. Cela étant, la concentration des mouvements vers le sud certaines journées particulièrement chargées a suscité une réaction de la population survolée. Des mesures complémentaires sont à l'étude, mais en dehors de la zone de contrôle de l'aéroport, ces mesures ne sont pas du seul ressort de l'AIG.

Finalement, on observera que le nombre de plaintes exprimées par les populations riveraines de l'aéroport a connu une légère baisse durant l'année écoulée, avec 59 demandes d'explication au cours de l'année 2008 contre 72 demandes en 2007.

Economie de 1 GWh d'énergie par an

Au titre de l'objectif d'entreprise 2008, les membres du personnel ont été invités à soumettre des propositions d'économie d'énergie (chaud, froid, électricité) aux fins d'économiser 1 GWh d'énergie par an, soit l'équivalent d'un pourcent de la consommation annuelle d'énergie de l'aéroport ou la consommation électrique de 300 ménages. Près de 300 propositions ont ainsi été récoltées puis analysées par des spécialistes à l'interne. Le choix s'est porté sur une vingtaine de mesures, toutes mises en place au 31 décembre 2008 et correspondant à une économie annuelle de 1,2 GWh (pose de LEC (Lighting Energy Controller) sur des éclairages publics, optimisation de la régulation de la température dans le bâtiment administratif, pose de détecteurs pour l'éclairage dans les WC, remplacement des écrans cathodiques des guichets d'enregistrement par des écrans à cristaux liquides, etc.).

Renforcement des mesures en faveur des transports publics

Depuis de nombreuses années, l'AIG prend des mesures pour favoriser l'usage des transports publics par les personnels de l'aéroport et les passagers aériens. Cette politique vise d'une part à réduire la pollution liée au trafic routier induit par l'activité de l'aéroport, et d'autre part à contribuer au désengorgement des voies de circulation et des parkings de l'aéroport.

C'est dans cette optique que, depuis le 1^{er} janvier 2008, la possibilité a été donnée à tous les passagers arrivant à Genève de pouvoir retirer un billet de transport Unireso gratuit par le biais d'un distributeur de billets Unireso spécifique installé dans la zone de récupération des bagages. Ce billet, offert par l'AIG, permet d'utiliser les transports publics sur la zone Unireso «Tout Genève» pendant 80 minutes. Durant l'année 2008, ce sont en moyenne 430 billets qui ont été ainsi distribués chaque jour, soit plus de 13'000 billets par mois. Au vu de ce succès et du potentiel d'accroissement de la part des passagers pouvant utiliser les transports publics, l'AIG a décidé de poursuivre cette offre en 2009 tout en la renforçant par l'installation d'un deuxième distributeur dans la zone de récupération des bagages.

Le personnel n'a pas été laissé pour compte en 2008, puisque le montant des subventions accordées à l'achat des abonnements de transports publics est passé de CHF 410 à 440. Pour les adeptes de la mobilité douce, une prime d'éco-mobilité d'un montant équivalent est versée. 21% du personnel de l'AIG a bénéficié de subventions en 2008, soit une augmentation de 2% par rapport à 2007. Des mesures incitatives en faveur de l'usage des transports publics sont également prises en faveur des personnels des autres sociétés et instances aéroportuaires.

Surveillance de la qualité des sols

Une campagne de prélèvements et d'analyse d'échantillons de sol a été réalisée en 2008. De telles investigations, menées à intervalle régulier de cinq ans, permettent d'établir un état des lieux de la pollution des sols de l'aéroport. Les résultats ont montré que les seuils d'assainissement n'étaient jamais dépassés et que pour 70% des échantillons analysés, il n'y avait pas d'accroissement de la concentration en métaux lourds et en polluants organiques dans les sols de l'aéroport.

Publication du rapport environnemental triennal

L'année 2008 a également vu la publication du rapport environnemental triennal de l'AIG dans lequel on retrouve le bilan des actions menées entre 2005 et 2007 et les objectifs fixés pour les années à venir.

Environmental measures

Noise control

AIG spent CHF 3.7 million soundproofing over 250 homes in nearby districts. In neighbouring France the airport noise exposure plan was approved, starting the process towards a voluntary programme of assistance with residential soundproofing in Ferney-Voltaire.

To discourage late-night aircraft movements, an additional surcharge was levied for take-offs after 10pm.

In winter 2007/08, AIG brought in measures to control helicopter noise. These have worked well, particularly in the airport control zone. For example radar trajectories show that helicopters now systematically bypass Grand-Saconnex. Issues remain though, and additional measures outside the airport zone are being examined. AIG received 59 complaints in 2008, down from 72 the year before.

Energy conservation

Staff were invited to submit proposals for saving 1 GWh of energy a year, 1% of the airport's annual energy consumption.

Almost 300 proposals were collected and analysed. Some 20 were implemented by year-end, corresponding to an annual saving of 1.2 GWh. Measures included:

- *Installing energy controllers on public lighting*
- *Optimising temperature regulation in an administrative building*
- *Installing lighting sensors in toilets*
- *Replacing CRT screens at check-in desks with LCD screens,...*

Public transport

Aiming to reduce pollution and congestion, AIG has for years taken measures to encourage the use of public transport by staff and air passengers.

Since January 2008 passengers arriving at AIG have been able to get a free Unireso ticket in baggage reclaim. Provided by AIG, this ticket allows travel in Geneva for 80 minutes. On average 430 tickets were issued a day, or over 13,000 a month. Following its success, AIG decided to continue this offer in 2009 and install a second ticket machine.

The subsidy for staff to buy season tickets was raised from CHF 410 to CHF 440, and supporters of 'soft' mobility were paid an equivalent green travel allowance. In all, 21% of AIG staff benefited from subsidies, up 2% on 2007. AIG also offers incentives to other airport organisations to use public transport.

Soil quality

To assess soil pollution, AIG carried out one of its five-yearly soil sampling and analysis campaigns. The results showed that sanitation threshold had not been exceeded and that, for 70% of the samples, there had been no increase in heavy metals or organic pollutants.

Environmental report

AIG published the latest of its three-yearly environmental reports, covering actions taken between 2005 and 2007 and goals for the years ahead.



Sécurité: 365 jours par an



Une sécurité optimale figure au centre des préoccupations de l'Aéroport International de Genève. C'est dans cet état d'esprit qu'un nouveau véhicule destiné aux sapeurs d'aviation a été acheté, que de nombreux exercices de simulation ont été effectués et que plusieurs actions de prévention ont eu lieu.

Véhicule high-tech

La technologie peut aider à rendre les interventions plus efficaces. L'AIG a acquis un véhicule d'intervention d'aéroport de la dernière génération qui répond à l'évolution technologique des avions et qui remplace un des camions, acquis en 1992. Répondant comme le reste de son parc de véhicules d'intervention à toutes les exigences techniques édictées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), il est notamment équipé d'un bras articulé «Snuzzle» qui lui facilite l'accès aux zones les plus critiques lors d'un sauvetage. Ce véhicule possède également une caméra thermique qui lui permet de déterminer la partie la plus chaude d'un foyer lors d'un feu à l'intérieur de l'avion. Les interventions sont alors mieux ciblées: la rapidité et la précision de l'opération s'en trouvent renforcées, les passagers et membres d'équipage sont mieux protégés en cas de sinistre.

Nombreux exercices

Avoir un matériel à la pointe est nécessaire, mais pas suffisant. Pour être capables de réagir le plus rapidement et le plus efficacement possible, les collaborateurs impliqués dans la sécurité doivent constamment s'exercer. Les sapeurs d'aviation sont ainsi astreints de manière quotidienne à 3 heures de formation continue et à 1 heure d'activité sportive. Par ailleurs, un certain nombre de simulations ont régulièrement lieu. En décembre 2008, par exemple, un accident d'avion a été simulé sur sol vaudois afin d'évaluer les structures et les processus de travail de l'état-major cantonal ainsi que les mesures de coordination entre les diverses instances qui seraient impliquées en cas de catastrophe aérienne.

Profession reconnue

Le symbole en dit long sur l'engagement de l'AIG et son soutien à la sécurité: c'est à l'aéroport de Genève que s'est déroulée en décembre la remise officielle des certificats de sapeur-pompier professionnel à tous les corps professionnels de Suisse romande. En effet, la Confédération (via l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie) a reconnu en février 2008 la profession de sapeur-pompier professionnel.

Soixante ans de service

Les regards en arrière permettent souvent de mieux comprendre le présent: c'est en 1948 qu'est né l'ancêtre du SSA, comme il l'a été rappelé lors de la cérémonie du soixantième anniversaire. Appelé à l'époque Service de secours, il ne comptait à ses débuts qu'un seul sapeur-pompier à plein temps. Aujourd'hui, quatre sections feu composées chacune de 18 sapeurs d'aviation professionnels assurent les diverses tâches de prévention et de protection incendie. Parmi leurs fonctions principales au quotidien: veiller à ce que tout se passe bien lors de l'approvisionnement en kérosène d'aéronefs avec passagers à bord (4461 surveillances, soit plus de la moitié des interventions du SSA). Mais le service s'est également largement étoffé durant ces six décennies avec plus de 60 sapeurs chargés de la surveillance (assurant notamment les contrôles d'accès des passages de service du périmètre aéroportuaire), d'opérateurs de vigie (garantissant la réception et la transmission des alarmes 24 heures sur 24), d'une grande section sanitaire (dont 19 ambulanciers sapeurs qui font des interventions sur le site aéroportuaire et sur le territoire cantonal au travers de la Centrale d'urgence 144), 7 infirmières et 3 jardinières d'enfants. Il faut dire que, même au milieu de la nuit, une partie des quelque 190 personnes qui composent le SSA est en poste: la sécurité ne peut se concevoir que 365 jours par an, 24 heures sur 24.

A noter qu'en 2008, le SSA a eu besoin d'intervenir légèrement moins qu'en 2007 (-6% par rapport à une année record en la matière). Il a notamment été moins sollicité à l'extérieur pour des opérations de renfort au SIS (Service d'Incendie et de Secours, les sapeurs-pompiers de la Ville de Genève), car le canton a – heureusement – connu moins de gros sinistres que l'année précédente.

Faits et chiffres 2008

110 interventions avions

2962 conduites sanitaires

224 alarmes SCA (alarmes automatiques et techniques)

7231 interventions de l'infirmierie

7133 enfants accueillis à la nurserie

21654 convois effectués

120'000 appels par année de tous les genres

Création d'un «Safety Office»

La sécurité étant l'affaire de tous, un nouveau poste a été créé, celui de «safety officer», en charge du Safety Office. Ce «Monsieur sécurité» est responsable du maintien de la certification d'aérodrome et de la mise en application du système de gestion de la sécurité (SGS, plus connu sous son appellation anglaise : Safety Management System ou SMS), tel que cela est prévu dans la certification d'aérodrome que l'AIG a reçue de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en février 2007. Ce SMS doit être mis en place afin de passer la re-certification en 2010 et impliquera tous les partenaires du site aéroportuaire. Ensemble, ils devront assurer l'amélioration continue du niveau de sécurité et une gestion permanente des risques inhérents aux opérations aéronautiques. La première étape, en vue de ce SMS, a été d'identifier et d'analyser tous les dangers et les risques, l'objectif étant de créer une vraie culture de la sécurité. Le Safety Officer a ainsi réalisé une nouvelle vidéo de formation sur les dangers du tarmac et créé un module de formation interactif pour mieux former encore les collaborateurs du site.

Track Jet: un investissement pour la sécurité

Un avion qui atterrit dépose du caoutchouc lorsque ses roues touchent la piste. Une contamination qu'il faut enlever régulièrement pour éviter que la piste ne devienne trop glissante. L'aéroport a acquis en 2008 une machine qui permet autant de dégommer la piste que d'enlever les lignes peintes, et ce, sans creuser le sol. Le Track Jet – c'est son nom – permet de nettoyer la piste de manière beaucoup plus efficace qu'avant, une nécessité en raison de la forte augmentation du trafic. Ce véhicule tracté par un camion ne laisse en outre aucun résidu sur la piste, alors que l'ancien système de brosses métalliques générait beaucoup de poussière (sans compter qu'il usait le béton et rendait le caoutchouc collant, donc plus difficile à enlever). Envoyant de l'eau à forte pression, il aspire en retour l'eau et les déchets, qui sont ensuite directement amenés à la station d'incinération des Cheneviers. A noter que cette machine pourrait être louée à d'autres aéroports, voire aux collectivités publiques (pour le nettoyage de tronçons de route très glissants).

Actions de prévention

La sécurité passe aussi par la prévention. Là aussi, de multiples actions ont été réalisées. On peut citer le travail de sensibilisation au bruit et à la protection de l'ouïe réalisée pour le SSA, la distribution de gants anti-coupures aux collaborateurs chargés de la sûreté passager ou la campagne de prévention aux dangers hivernaux (tant pour les activités professionnelles que privées) dispensée à l'ensemble du personnel de l'AIG et des compagnies d'assistance (Swissport et Dnata).

Business Continuity Plan finalisé

Enfin, par nature, un aéroport est ouvert sur l'extérieur. Avec les risques que cela comporte. C'est ainsi que l'AIG a mis en place un plan de mesures en cas de grippe aviaire. En 2008, il a finalisé, de même que les sociétés et instances partenaires du site, un Business Continuity Plan. Il a également nommé un état-major Business Continuity qui suit de près l'évolution de la pandémie et la manière d'y réagir le cas échéant, suivant la philosophie selon laquelle il vaut mieux être préparé à une crise qui ne surviendrait pas, que d'en subir une à laquelle on n'avait pas pensé. Un exercice cadre a ainsi notamment permis de tester les points de coordination entre tous les partenaires aéroportuaires.

Safety: 365 days a year

How to maximise safety? A central concern at AIG, this is addressed in particular by staff well trained in safety, using the latest equipment. In 2008 AIG purchased a new vehicle for its firefighters, undertook simulation exercises and implemented preventative measures.

High-tech vehicle

AIG acquired a new, high-tech airport rescue vehicle that matches the technological evolution of aircraft and which replaces a truck acquired in 1992. As with the rest of its rescue fleet, it meets all technical requirements decreed by ICAO. Its 'Snuzzle' articulated arm facilitates access to critical areas during a rescue. This AIG-financed vehicle also has a thermal camera that enables it to determine the hottest part of a fire in an aircraft. Rescues are therefore better focused: operational speed and precision are increased and passengers and crew are better protected in a fire.

Many exercises

Having the latest equipment is necessary, but not sufficient. To react as quickly and efficiently as possible, safety staff need to practise constantly. Airport firefighters must therefore undertake three hours' continuous training and an hour of sport to maintain and develop the performance required during a rescue (which can happen at any moment).

Simulations also take place regularly. In December for example, a simulated aircraft accident in Vaud canton was used to assess cantonal management working structures and processes, and coordination between the organisations that would be involved in the event of an air disaster.

Recognised profession

It says much about AIG's commitment and support for safety: at Geneva Airport in December, professional firefighter certificates were officially presented to all the professional corps in French-speaking Switzerland. In effect, in February 2008, the Confederation (via the Federal Office for Professional Training and Technology) recognised the profession of professional firefighter.

Sixty years of service

Created in 1948, the forerunner of AIG's Airport Safety Service (SSA) was commemorated in a 60th anniversary ceremony. Then called the Rescue Service, it initially had only one full-time firefighter.

Today four fire sections each comprising 18 professional firefighters are required to carry out varied fire prevention and protection tasks. Their functions include checking that all goes well during aircraft fuelling aircraft while passengers are on board (4,461 operations, or over half of SSA interventions).

The service has greatly expanded over six decades, with over 60 firefighters now responsible for: monitoring (particularly checking service-visit access controls at the airport perimeter); surveillance operators (guaranteeing the reception and transmission of alarms 24/24); a large health section (of which 19 ambulance-driver firefighters intervene in the airport and canton through central emergency 144); seven nurses and three nursery-school teachers.

Even in the middle of the night, around 190 SSA staff are on duty: safety can be thought of only as 24 hours a day, 365 days a year.

SSA interventions were down 6% on 2007. It has been less requested externally for reinforcing the operations of SIS (Fire and Rescue Service, the City of Geneva's firefighters) because, fortunately, the canton has experienced fewer large fires.

Opening of a Safety Office

Safety concerns everyone at the airport and transcends divisions. This view led to the creation of the new post of Safety Officer, who manages the Safety Office. 'Mr Safety' is responsible for maintaining airfield certification and implementing a safety management system (SMS), as a continuation of AIG's Aerodrome Certification process, obtained from the Federal Office of Civil Aviation in February 2007. This SMS must be implemented to ensure re-certification in 2010 and will involve all airport partners. Together they will ensure continual improvement in safety and the long-term management of operational risks inherent to aeronautical operations.

The first phase of the SMS implementation has been to identify and analyse all hazards and risks, with the aim of creating a true safety culture. Based on this the Safety Officer has produced a new training video on airside hazards and created an interactive training module for airport staff.

Track Jet: an investment for safety

Since a landing aircraft deposits rubber when its tyres hit the runway, this must be removed regularly to prevent it from becoming too slippery. In 2008 AIG acquired a machine to clean the runway and remove painted lines, without scouring the surface. Track Jet enables the runway to be cleaned more efficiently than before, a necessity due to greatly increased traffic.

This truck-hauled vehicle does not leave any residue. After applying high-pressure water, Track Jet collects the water and waste, which are then taken to Cheneviers incineration plant.

The former system of metal brushes produced lots of dust, wore down concrete and made the rubber sticky, making it more difficult to remove.

Preventative safety

Preventative actions included: noise awareness and hearing protection work for the SSA; distributing protective gloves to staff responsible for passenger security; and the campaign to prevent winter hazards for all staff at AIG and handling agents Swissport and Dnata.

It is also worth noting that evacuation signposting (signs showing routes to emergency exits) was improved.

Business Continuity Plan finalised

By its nature, an airport is open to the outside world. This brings risks, which is why AIG has put in place measures to deal with avian flu. As with other organisations on site, in 2008 AIG finalised a Business Continuity Plan. It also appointed a Business Continuity Manager who closely monitors the evolution of a pandemic and the response if required, based on the belief that it is better to be prepared for a crisis that may not happen, than to suffer from one that has not been considered. From this a management exercise enabled all airport partners to test coordination.

Formation et promotion de la santé au premier plan



Etablissement public autonome employant plus de 700 personnes, l'AIG mène une politique très active en matière de formation. Ses efforts ont d'ailleurs été reconnus et primés. L'année 2008 a également été marquée par la volonté de promouvoir la santé au travail, par la mise en place notamment d'une politique de santé et de sécurité au travail.

Trophée de l'entreprise formatrice

La formation, dans un aéroport, touche de très nombreux domaines: développement des compétences métier, renforcement des comportements en lien avec le service à la clientèle, maîtrise des langues et des outils informatiques... Fort de ce constat, l'AIG consacre des moyens substantiels pour maintenir les compétences de son personnel au plus haut niveau. Une attitude qui lui a valu en janvier 2008 le «Trophée de la formation en entreprise», remis par la fondation IFAGE, spécialisée dans la formation pour adultes. Des exemples de ce qui est entrepris chaque année? Tous les nouveaux cadres passent 6 jours à se familiariser avec les actes essentiels du management, tous les responsables d'équipe nommés bénéficient d'une formation de 4 jours intitulée «la boîte à outils du responsable d'équipe», plus de 300 personnes profitent de cours de langues. Un budget de plus de CHF 1 million est consacré chaque année au perfectionnement des connaissances du personnel. Et ce, sans compter les formations techniques et informatiques!

Plusieurs actions en faveur de la santé

La gestion de la santé au travail est devenue une préoccupation de l'AIG qui a diffusé en fin d'année 2008 auprès de l'ensemble du personnel sa politique de santé et de sécurité au travail. En outre, une formation des membres de la direction sur la gestion de la santé et du suivi des absences a été dispensée par l'Institut de Médecine du Travail (IFA). Elle sera étendue à l'ensemble des cadres à responsabilités hiérarchiques au premier trimestre 2009. Un groupe de pilotage santé et sécurité au travail a été créé dans l'optique de fixer conjointement avec la direction générale des objectifs annuels en matière de santé et de sécurité au travail.

Un appel d'offres a également été lancé pour une assurance complémentaire perte de gain maladie et assurance accidents complémentaire. Enfin, un contrat collectif caisse maladie a été proposé.

Enquête d'engagement et rémunération

Une enquête d'engagement menée par la société Qualintra a été réalisée auprès de l'ensemble du personnel. Le but? Collecter l'avis des collaborateurs sur la manière dont ils perçoivent leur travail et leurs interactions professionnelles au quotidien, puis transformer ce feed-back en indicateurs de management permettant à la direction de prendre des mesures favorisant la motivation du personnel. Un personnel qui a par ailleurs montré son fort engagement en participant très activement à l'objectif AIG 2008 relatif à l'économie d'énergie. Sa mobilisation a même permis de dépasser le but fixé!

A noter encore que le règlement sur les primes et cadeaux aux jubilaires et retraités a été finalisé, puis approuvé par le Conseil d'administration. Enfin, les médianes salariales pour 2009 ont été revalorisées, comme prévu tous les trois ans.

Premier bilan social

Le premier bilan social de l'AIG va paraître à mi-2009 et sera ensuite reconduit régulièrement. Ce projet porté depuis quelques années a mobilisé plusieurs ressources à l'interne et a nécessité la collecte de nombreuses données chiffrées et informations pour enfin pouvoir voir le jour. Cette démarche volontaire vise à donner la photographie la plus précise possible de toutes les actions et mesures mises en place en faveur du personnel. Véritable outil de communication RH, le bilan social retracera ainsi les chiffres et événements clés de l'année 2008. Il sera avant tout destiné aux collaboratrices et collaborateurs de l'entreprise, mais aussi aux partenaires et entreprises externes, voire aux futurs engagés.

Quelques chiffres 2008

Nombre de collaborateurs:

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

697 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:

agent-e de sûreté, chargée d'accueil, agent-e de piste / d'opération / de positionnement avions, contrôleurs des aires de trafic, sapeurs d'aviation, etc.

Priority for training and health promotion

An autonomous public organisation employing over 700 staff, AIG has a highly active training policy and its achievements have been recognised and won awards. The year 2008 was also marked by the wish to promote health in the workplace, notably through the implementation of a policy of health and safety at work.

Business Training Trophy

In an airport, training affects areas such as the development of professional skills, strengthening of customer service and expertise in languages and IT.

AIG devotes considerable resources to training. This earned it the Business Training Trophy, awarded by specialist adult training foundation IFAGE.

Each year all new executives spend six days familiarising themselves with the essential actions of management, all named team leaders undergo four days' 'team leader's toolbox' training, and over 300 staff go on language courses. AIG spends over CHF 1 million training its staff, excluding technical and IT training.

Actions to benefit health

The management of health at work became a preoccupation for AIG which, at the end of 2008, distributed its health and safety at work policy to all staff. Furthermore, training of the management team on managing health and following up absences from work was provided by the Institute of Occupational Medicine (IFA). This will be extended to all executives early in 2009. A workplace health and safety pilot group was formed to set jointly with senior management annual workplace health and safety objectives.

An invitation to tender was launched for additional loss of earnings and medical assurance, and for additional accident assurance, which led to an offer of a joint medical fund contract.

Engagement and remuneration survey

Qualintra's survey of AIG staff involved collecting employees' views on their work and daily interactions, and converting this feedback into management indicators. This enabled managers to take measures encouraging staff motivation.

Staff also demonstrated their strong engagement by participating in AIG's goal of saving energy, beating the target.

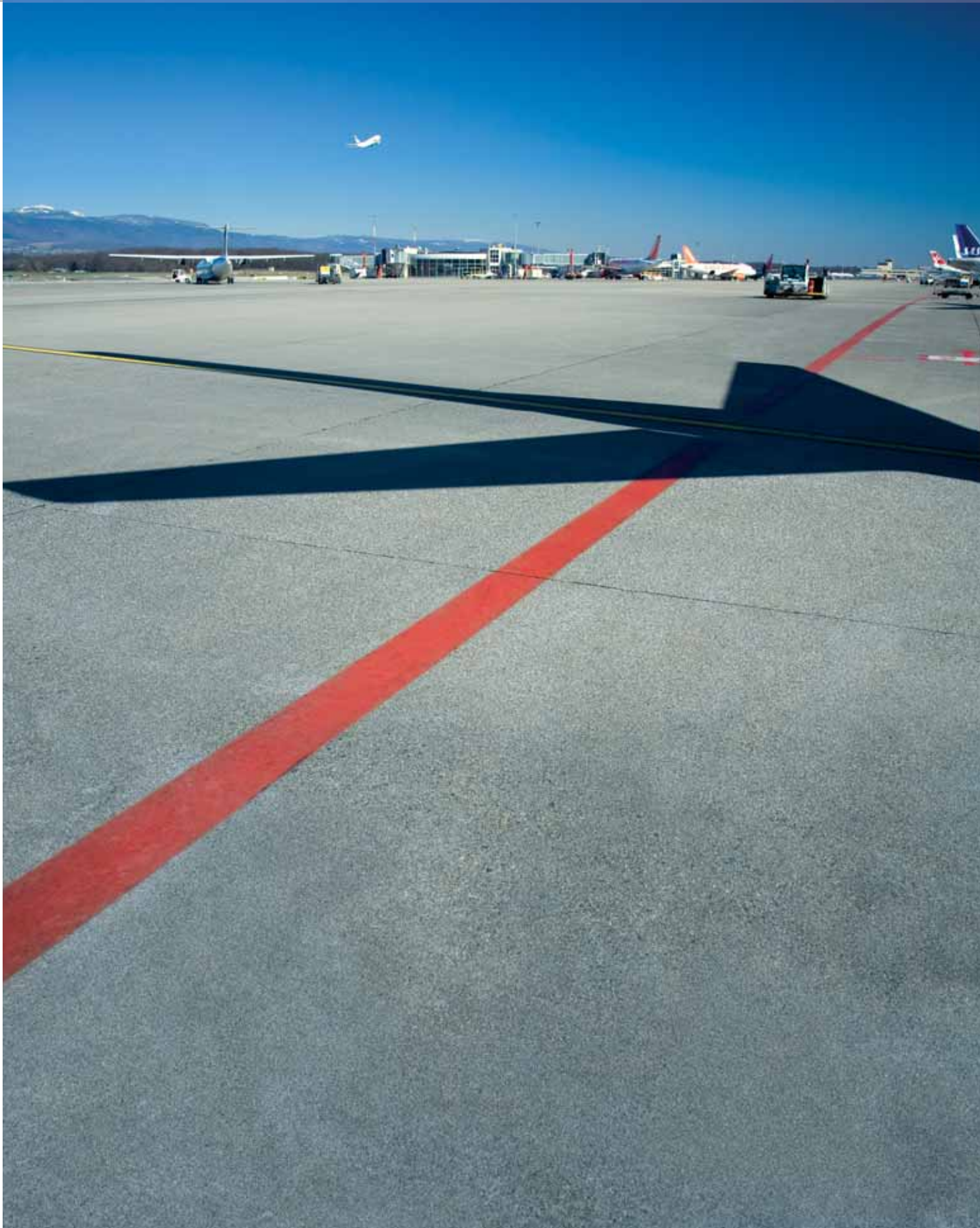
Rules on bonuses and gifts for staff anniversaries and retirees were finalised and then approved by the board of directors.

Median salaries for 2009 were raised, as planned every three years.

First social report

AIG's first social report will be published in 2009 and regularly updated. It aims to give a detailed account of all measures benefiting staff. A human resources communications tool, it will review key statistics and events of 2008 and will be sent to staff, external partners and companies, and even prospective employees.







Conception: AIG
Maquette: Dune Graphic
Photos: Sandra Pointet
Photo couverture: Achitecture & Construction, Serge Du Pasquier
Rédaction: AIG
Traduction: Airstream Copywriting Services
Credit photo: Dorothee Baumann, Frank Mentha, Laurent Guiraud/TG, Baboo, AIG