

GVA+

# Rapport annuel 2009 Annual report





## TABLE DES MATIERES CONTENTS

Solidité, reconnaissance et nouveauté <i>Strength, recognition and new developments</i>	3
Organisation <i>Organisation</i>	4
Bonne santé financière <i>Good financial health</i>	7
Desserte aérienne dopée par l'Amérique du Nord <i>Air services boosted by North America</i>	15
Baisse limitée du trafic en 2009 <i>Minor fall in traffic</i>	21
L'année des transformations <i>Year of transformations</i>	29
Les passagers au cœur des nouveautés <i>Passengers central to new developments</i>	33
Améliorations opérationnelles <i>Operational improvements</i>	37
Nombreuses actions environnementales <i>Numerous environmental actions</i>	41
La sécurité: toujours et partout <i>Safety: always and everywhere</i>	45
Plusieurs actions pour renforcer l'esprit d'équipe <i>Several actions to strengthen team spirit</i>	49
Des campagnes marketing remarquées <i>High-impact marketing campaigns</i>	53



Robert DEILLON

François LONGCHAMP

# Solidité, reconnaissance et nouveauté

L'année 2009 a été placée sous le signe de la solidité, de la reconnaissance et de la nouveauté.

La solidité d'abord. Malgré une conjoncture difficile, l'Aéroport International de Genève a réussi à réaliser le deuxième meilleur exercice de son histoire en termes de trafic. Plus de 11,3 millions de voyageurs ont en effet utilisé ses infrastructures, un nombre en légère baisse (-1,7%) par rapport à l'année de tous les records qu'était 2008.

Sur le plan financier également, les résultats ont affiché une bonne tenue. L'AIG est parvenu à dégager un bénéfice net de 40 millions et à investir plus de 70 millions de francs. Cette solidité est un signe très positif face au nouveau cycle d'investissement auquel l'AIG va s'atteler et qu'il assumera, comme les précédents travaux, sans recours aux finances publiques.

C'est aussi un message fort pour l'économie de la région qui peut compter en tout temps sur son aéroport, maillon essentiel notamment pour le tourisme, les exportations et l'emploi.

La reconnaissance ensuite. L'AIG a reçu trois distinctions majeures l'an passé. L'Association internationale du transport aérien (IATA) lui a décerné l'«Eagle Award 2009». Ce prix du «Most Improved Airport» salue les efforts consentis dans plusieurs domaines, en termes notamment de politique tarifaire, de transparence financière, d'amélioration des infrastructures et de politique environnementale.

L'AIG s'est également vu remettre le «Prix européen des plans de mobilité d'entreprise» et le «Prix vélo des entreprises cyclophiles suisses». Des récompenses qui couronnent les actions menées depuis de nombreuses années en matière de mobilité des personnels.

La nouveauté enfin. C'est à présent un terminal principal totalement rénové et fortement agrandi qui accueille les voyageurs. Les galeries commerciales ont été complètement réaménagées, des guichets d'enregistrement supplémentaires ont été créés, des salles d'attente ont été ajoutées.

A la longue liste des améliorations en termes d'infrastructures s'ajoute un enrichissement en matière de desserte. L'aéroport compte notamment depuis le printemps 2009 deux nouvelles liaisons directes sur l'Amérique du Nord, qui s'additionnent aux quelque 130 destinations desservies depuis Genève.

Solidité, reconnaissance, nouveauté. Ces éléments permettent d'envisager l'avenir avec sérénité et de poursuivre nos efforts afin que l'aéroport continue à être un atout fondamental pour le dynamisme et le rayonnement international de toute la région qu'il dessert.

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

Robert DEILLON  
Directeur général

## Strength, recognition and new developments

*The year 2009 was marked by strength, recognition and new developments.*

*Firstly, strength. Despite a difficult economic climate, in terms of traffic Geneva International Airport (AIG) succeeded in recording its second-best ever year. More than 11.3 million passengers used the airport, slightly fewer (-1.7%) than in record-breaking 2008.*

*On a financial level too, the results demonstrated a strong performance. AIG managed to make a net profit of CHF 40 million and invest over CHF 70 million. This strength augurs well ahead of a new cycle of investment which AIG will carry out and take responsibility for, as with previous works, without recourse to public finance.*

*This is also a strong message for the region's economy, which can always count on its airport, an essential link particularly for tourism, exports and jobs.*

*Next, recognition. AIG has received three major distinctions over the past year. The International Air Transport Association (IATA) awarded it the 'Eagle Award 2009'. This 'Most improved airport' award pays tribute to efforts made in several areas, notably in charges policy, financial transparency, infrastructure improvements and environmental policy.*

*AIG also received the 'European workplace mobility plan award' and the 'Swiss cycle award for cycle-friendly organisations'. The rewards mark the culmination of staff-mobility measures over many years.*

*Lastly, new developments. Passengers are now welcomed in a totally renovated, greatly expanded main terminal. AIG has completely refurbished the shopping arcades, created additional check-in desks and added waiting rooms.*

*To the long list of infrastructure improvements is added an enhanced air service. Since spring 2009 the airport has had two new direct links to North America, which join some 130 destinations served from Geneva.*

*Strength, recognition, new developments. These factors enable us to view the future with equanimity and maintain our efforts, so the airport continues to be a fundamental asset for the dynamism and international influence of its whole region.*

François LONGCHAMP  
State Councillor  
President of the Board of Directors

Robert DEILLON  
Director General

## 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	

- 1 Robert DEILLON  
Directeur général
- 2 Pierre GERMAIN  
Directeur exploitation commerciale et finances
- 3 Roger WUTHRICH  
Directeur technique et opérations
- 4 Luc AMIGUET  
Sécurité
- 5 Valérie BOURQUARD  
Finances et administration
- 6 Olivier DELETRAZ  
Ressources humaines
- 7 Nicolas GASPOZ  
Technique
- 8 Massimo GENTILE  
Informatique
- 9 Marc MOUNIER  
Environnement et affaires juridiques
- 10 Jean-Luc PORTIER  
Passagers
- 11 Yves-Daniel VIREDAZ  
Marketing et communication
- 12 Xavier WOHLSCHLAG  
Opérations
- 13 Aline YAZGI  
Relations extérieures



# Direction de l'Aéroport International de Genève



Heure Time	Prévu Expected	Vol Flight	Sortie Info à Gates Info at		Heure Time	Prévu Expected	Vol Flight	Sortie Info à Gates Info at		Heure Time
1610	Dublin	EI 685	Joïno gate	B34	1720	Milan MXP	AF 8167	F63	1815	
1620	London LGW	EZY 8475	Embding	B44		Marseille			1820	
1625	Dusseldorf	LX 3696	Joïno gate	D27	1725	London LCY	LX 446		1830	
1635	Lugano	F7 003	Joïno gate	A6L	1730	Amsterdam	KQ 1932		1830	
1635	Bristol	EZY 6156	Embding	B42	1730	Francfort	CA 6330		1835	
1650	London LHR	BA 733	Joïno gate	B32	1730	Bruxelles	SN 2720	A1	1835	
1655	Rome FCO	AZ 702f	Joïno gate	A7R	1735	Porto	EZS 1457	D27	1835	
1655	Vienne	LX 3564		D23	1735	Istanbul	TK 1780		1840	
1700	Paris CDG	LX 4612	Sect. France	F62	1745	London LHR	LX 356		1840	
1705	Lisbonne	EZS 1449		A9	1755	London LTN	EZY 2062		1845	
1705	Munich	LX 3688		A8	1805	London LGW	BA 2741		1850	
1710	London LCY	AF 816f		B43	1815	Zurich	LX 2817		1850	



GVA+  
**230**  
 millions  
 d'investissements  
 en trois ans

# Bonne santé financière

**L'Aéroport International de Genève est parvenu à dégager en 2009 un bénéfice net de près de 40 millions de francs et à investir plus de 73 millions, malgré la situation conjoncturelle défavorable. Cette bonne capacité d'adaptation constitue un signe très positif face au nouveau cycle d'investissement auquel l'AIG va s'atteler.**

## Résistance à la crise

L'année 2009 a été marquée par une bonne performance financière, l'AIG ayant réussi à générer un bénéfice net de CHF 39,6 millions. Ce résultat est certes inférieur à celui de l'exercice record de 2008, mais il reste très satisfaisant compte tenu de la conjoncture et de la baisse du trafic.

Cette évolution démontre la résistance de l'activité aéroportuaire et la bonne capacité d'adaptation de l'AIG face à la morosité économique. C'est un signe très positif pour l'avenir, dans la perspective du financement d'un nouveau cycle d'investissement lourd visant à doter la plate-forme aéroportuaire de capacités supplémentaires tout en veillant à rester compétitif au niveau tarifaire.

La bonne santé financière de l'AIG est principalement imputable à une combinaison de deux facteurs: un volume de passagers presque stable et une évolution des coûts maîtrisée.

## Equilibre et compétitivité

Pour la première fois depuis des années, les revenus aéronautiques dépassent les recettes commerciales, en raison de la diminution exceptionnelle des revenus des concessions (voir ci-dessous). Frôlant la barre des CHF 150 millions, ils contribuent en effet à hauteur de 50,8% aux recettes totales de 2009.

Au-delà de cette légère modification due à la conjoncture, la balance presque parfaite entre les deux types de revenus permet d'offrir des redevances aéronautiques attractives. Pour la septième année consécutive, l'AIG n'a pas augmenté sa «Passenger Service Charge», autrement dit, la redevance qui couvre les frais d'infrastructures aéroportuaires destinés aux

passagers, ce qui montre la saine gestion de sa plate-forme et qui lui permet de rester compétitif. Genève figure ainsi parmi les aéroports les moins chers d'Europe de taille comparable.

## Redevances aéronautiques contrastées

Composantes les plus importantes des recettes aéronautiques, les redevances passagers ont atteint CHF 113 millions (+3,3%). A noter qu'une nouvelle redevance de CHF 0,85 par passager partant est prélevée depuis novembre (ce qui porte la redevance passagers à CHF 21,35, y compris la taxe de sûreté). Elle est liée au traitement des personnes à mobilité réduite (PMR) dont la responsabilité incombe désormais aux aéroports, comme le prévoit désormais la législation. Il faut néanmoins souligner que cet effet tarif est entièrement neutralisé au niveau du résultat par des coûts de même montant. Les redevances d'atterrissage et fret ont bien résisté et ont été beaucoup moins touchées que celles de la plupart des aéroports européens. Affichant des baisses respectives de -4,2% et de -3,3%, elles ont bénéficié de la venue des long-courriers de United et d'Air Canada, ainsi que du tout cargo de Jade, dont les tonnages et les capacités en termes de fret ont permis d'atténuer l'impact de la baisse de trafic.

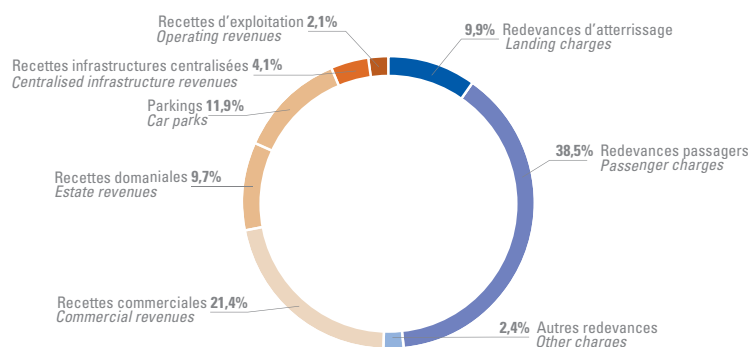
En revanche, les redevances de stationnement des avions ont diminué de 10%, en raison notamment de l'aviation générale.

## Baisses des redevances non aéronautiques

Les redevances non aéronautiques ont enregistré une baisse de -5%. Ce résultat est principalement dû au recul exceptionnel des revenus des concessions commerciales (-15,6%), qui ont été touchées sur trois fronts.

Tout d'abord, la conjoncture économique a pesé sur le climat de consommation. Ensuite, le renchérissement du franc suisse face à la livre sterling a fortement impacté le pouvoir d'achat des voyageurs britanniques, clientèle importante de l'aéroport de Genève. Enfin, les commerces ont subi les conséquences des travaux effectués en 2009 pour agrandir et moderniser l'aérogare principale. Aujourd'hui terminées, ces transformations ont permis de mettre en valeur les enseignes commerciales.

**Répartition des recettes 2009 de l'AIG** *Breakdown of the 2009 airport's revenues*



Il est prévu que 2010 permette de compenser intégralement la diminution des revenus des concessions commerciales. D'ailleurs, dès fin 2009, une inversion de tendance s'est fait sentir et s'est confirmée en début d'année 2010.

Les parkings, grâce à une adaptation tarifaire en fin d'année 2008 et à la réouverture complète de tous les étages, sont parvenus à générer un chiffre d'affaires en hausse de 11% par rapport à 2008.

Les loyers ont également progressé (+6,9%), notamment en raison du taux de remplissage très élevé des locaux de l'AIG. Quant à la baisse des autres recettes d'exploitation, elle provient avant tout de changements comptables (revenus des laissez-passer désormais imputés sur l'année effective du renouvellement et enlèvements des ordures passés en refacturation) et ne reflète pas une tendance durable.

### Hausse des charges dictées par des facteurs externes

Plusieurs facteurs ont contribué à accroître les charges du personnel (+8%). En sus de l'application des mécanismes salariaux normaux (notamment l'indexation salariale), l'essentiel de la hausse des charges provient de la rubrique «caisse de pension et prévoyance». En effet, la provision attribuée au fonds de prévoyance a dû être augmentée de CHF 4,2 millions, en application stricte des normes IFRS lorsque la caisse de pension affiche un écart entre sa fortune et ses engagements. Il s'agit d'un facteur externe qui n'est donc pas directement lié à l'exploitation courante.

Les charges de fonctionnement ont, elles aussi, connu une hausse de CHF 3 millions. Parmi les variations les plus importantes: le poste marchandises a augmenté de +14,5% suite à l'acquisition de produits de déneigement en début d'année (hiver particulièrement rigoureux) et le poste honoraires/prestations de services s'est accru de 10,4% en raison des contrôles de sûreté de l'aviation générale ainsi que de la hausse des frais de nettoyage liée à l'adaptation des infrastructures. Pour le reste, l'alourdissement des charges de fonctionnement s'explique par plusieurs événements conjoncturels et ponctuels, tels l'incendie d'une cabine électrique en début d'année, la mise en place des mesures relatives à la grippe A/H1N1 et plus durablement par l'intégration de la prestation PMR versée à la société à qui l'AIG sous-traite cette prestation (GVAssistance).

### Diminution du résultat opérationnel

Le résultat opérationnel avant amortissements et intérêts (EBITDA) a diminué de - 14,1% pour atteindre CHF 96 millions. La marge sur EBITDA (EBITDA / chiffre d'affaires) est passée de 37,2% à 32,6%.

Les amortissements ont augmenté de +13,3% par rapport à 2008, suite à la mise en fonction de plusieurs nouveaux équipements et infrastructures (bus Schengen, moniteurs d'affichage des vols pour les passagers, climatisation du terminal charter, nouvelle installation du tri bagages, satellite 10, agrandissement du terminal principal T1+, etc.).

### Forts investissements et endettement limité

En dépit de sa forte capacité bénéficiaire, le montant du cash-flow est cependant insuffisant pour assurer le financement des investissements qui ont atteint le niveau de CHF 73,5 millions. Ce niveau d'investissement est certes plus faible qu'en 2008 (CHF 86,9 millions) mais reste toutefois nettement supérieur à la moyenne des dix dernières années, qui se montait à CHF 55 millions. Dépassant même largement le montant 2007 (66,9 millions), il témoigne de l'importance des travaux qui ont été entrepris ces deux derniers exercices.

En raison de ces investissements, le montant de l'endettement auprès des banques a dû être relevé de CHF 25 millions, s'établissant à CHF 235 millions. Le recours à l'endettement reste toutefois limité. En outre, les charges financières ont pu être réduites grâce à des taux d'intérêts plus favorables sur la partie variable de la dette (environ 25% du total).

#### Principaux indicateurs

	2009	2008	2007	2006	2005
Chiffre d'affaires	<b>295,1</b>	301,2	281,1	256,1	240,9
Bénéfice net	<b>39,63</b>	60,89	51,6	38,7	29,6
Bénéfice versé à l'Etat	<b>19,82</b>	30,5	25,8	19,3	19,7*
Droit de superficie	<b>4,96</b>	4,96	2,4	0	0
Investissements	<b>73,54</b>	86,88	66,9	41,3	31,5
Passagers	<b>11,3</b>	11,5	10,9	9,96	9,4

Tous les chiffres sont en millions de francs

\* En 2005 décision du Conseil d'Etat de prélever 66% du bénéfice net

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

## Récompensé par l'IATA

Outre la bonne tenue des résultats financiers, l'AIG a eu une autre raison de se réjouir. Il a en effet reçu la fameuse distinction «Eagle Award 2009». Décerné par l'Association internationale du transport aérien (IATA), ce prix du «Most Improved Airport» couronne les efforts consentis dans plusieurs domaines, notamment financiers. D'abord, il salue sa politique de transparence vis-à-vis de ses partenaires, consultés avant toute décision concernant les tarifs et redevances. Ensuite, il récompense la politique offensive menée pour conserver des coûts aéronautiques très attractifs, résultat notamment d'une balance saine entre les recettes aéronautiques et non aéronautiques. Il loue également les importants investissements consentis pour agrandir et améliorer les infrastructures. Enfin, il reconnaît la politique environnementale menée par l'AIG.

## Un apport pour toute la région

L'impact économique et social de l'aéroport dépasse de loin ses simples résultats financiers. Infrastructure majeure pour toute la région, la plate-forme et ses quelque 150 entreprises emploient plus de 8500 personnes.

Elle procure en outre du travail à de nombreuses sociétés de la région, qu'elles fournissent du matériel, qu'elles soient prestataires de services ou mandataires ayant remporté un appel d'offres pour réaliser une partie des importants travaux entrepris par l'AIG.

Des travaux qui ont nécessité plus de CHF 550 millions d'investissements en dix ans. Et qui ont été intégralement assumés par l'AIG, sans recours aux finances publiques.

Pendant la même période, l'AIG a versé à l'Etat plus de CHF 200 millions au titre de rétrocession. A quoi s'ajoutent les divers paiements de prestations fournies par le canton (telles certaines tâches de police) et rétrocessions (droit de superficie).

Au-delà des chiffres, les plus de 130 destinations directes au départ de Genève contribuent à la force et à la dimension internationale du tissu économique de la région. Elles permettent également de soutenir activement le secteur du tourisme de Suisse romande et de France voisine, le tiers environ des touristes venant par les airs.

Enfin, l'aéroport contribue très clairement au rayonnement de la Genève internationale. Chaque année, il accueille davantage de chefs d'Etat et de ministres: 2009 a marqué une nouvelle année record en la matière, avec plus de 4400 accueils protocolaires. Un service fourni gracieusement par l'AIG.

## Chiffres clés (en milliers de CHF)

Key figures (in thousand CHF)

	2009	2008
Chiffre d'affaires <i>Net revenues</i>	<b>295'132</b>	301'184
Résultat opérationnel avant intérêts et amortissements <i>EBITDA</i>	<b>96'187</b>	112'012
<b>Bénéfice net</b> <i>Net profit</i>	<b>39'631</b>	60'894
Part du bénéfice rétrocédée à l'Etat de Genève <i>Part of the profit retroceded to the State of Geneva</i>	<b>19'815</b>	30'451
Cash-flow opérationnel <i>Operating cash flow</i>	<b>92'707</b>	125'692
Investissements <i>Capital expenditures</i>	<b>73'537</b>	86'875
Endettement net (emprunts et location-financement diminués des liquidités) <i>Net debt</i>	<b>242'293</b>	224'757
<b>Ratios</b>		
Résultat opérationnel / Chiffre d'affaires <i>Profit Margin</i>	<b>32,59%</b>	37,19%
Bénéfice net / Chiffre d'affaires <i>Net margin</i>	<b>13,43%</b>	20,22%
Cash-flow opérationnel / investissements <i>Operating cash flow / Capital expenditures</i>	<b>126,07%</b>	144,68%
Résultat opérationnel / Endettement net <i>EBITDA / Net debt</i>	<b>39,70%</b>	49,84%

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

## Good financial health

*In a good year financially, AIG generated a net profit of CHF 40 million. This was below the result in record-breaking 2008, but highly satisfactory, given the economic climate and fall in traffic. This demonstrates AIG's resilience, ability to adapt to economic gloom and its firm footing for future investment in increased capacity.*

*AIG's financial health can be attributed to virtually stable passenger traffic and cost control.*

*For the first time in years, aeronautical revenues of CHF 150 million slightly exceeded commercial receipts – they made up 50.8% of the total – due to an exceptional fall in revenue from concessions.*

*The almost perfect balance between the two revenue streams enabled AIG to offer attractive aeronautical fees. For the seventh year running it therefore did not raise its Passenger Service Charge (which covers the cost of passenger facilities), demonstrating sound management. AIG is one of Europe's least expensive among comparably-sized airports.*

*Passenger fee revenue reached CHF 113 million, a rise of 3.3%. In November 2009 the passenger charge increased to CHF 21.35, including security tax. This followed European legislation and a new charge of CHF 0.85 for looking after people with reduced mobility (PMR) – for whom airports, rather than airlines, are now responsible. It must be emphasised though, that the higher charge is entirely offset by higher costs.*

*Landing and freight fee income held up well and was much less affected than at most European airports. With respective falls of 4.2% and 3.3%, they benefited from the arrival of United Airlines' and Air Canada's long-haul services and all-cargo airline Jade.*

*However aircraft parking fee income dropped by 10%, due particularly to the decline in general aviation.*

*Non-aeronautical fee income fell by 5%, mainly because of the exceptional 15.6% decline in concession revenues. These were affected by: the economic climate; the appreciation of the Swiss franc against the pound sterling, which cut the purchasing power of British passengers; and shops suffering the consequences of works undertaken throughout the year to expand and modernise the main terminal (which now benefit commercial outlets).*

*Parking turnover was up 11% on 2008, owing to a rate change and the complete reopening of all floors.*

*Rental income increased by 6.9%, due largely to high occupancy rates on AIG premises.*

*Staff costs rose by 8%, mainly because of the exceptional provision of CHF 4.2 million for the technical deficit in AIG's affiliated pension fund.*

*Operating costs increased by CHF 3 million. Among the most important changes: the goods item went up by 14.5% after the acquisition of snow-clearance products; and the fees/provision of services item rose by 10.4% due to the introduction of security controls at gate C3 (general aviation) and increased cleaning expenses. Operating costs were also raised by events such as the fire in an electrical box, implementation of measures linked to A/H1N1 flu and the integration of the PMR service into GVAssistance.*

*Earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation fell by 14.1% to CHF 96 million. The margin on EBITDA (EBITDA / turnover) fell from 37.2% to 32.6%.*

*Depreciation increased by 13.3% compared with 2008, following the introduction of new equipment (Schengen bus, flight information displays, air-conditioning in the charter terminal, a new bag-sort facility, satellite 10 expansion in the main terminal).*

*Despite its strong profits, AIG's cashflow was insufficient to finance investments which reached CHF 73 million. This investment was lower than in 2008 (CHF 86.9 million) but well above the CHF 55 million average of the past 10 years. It considerably exceeded the CHF 66.9 million in 2007, showing the extent of works undertaken over the past two financial years.*

*Due to reduced cashflow, debt to banks went up by CHF 25 million to CHF 235 million. There was limited recourse to debt though, and financial charges fell thanks notably to favourable rates in the variable part of the debt.*

*In 2009 AIG received IATA's 'Eagle Award 2009' for being the 'Most improved airport', crowning efforts made in several areas, particularly financial. IATA recognised and praised: AIG's policy of transparency to its partners, consulted before all decisions on rates and charges; its policy of maintaining attractive aeronautical charges; its investment to expand and improve facilities; and its environmental policy.*

*The airport's economic and social impact greatly exceeds these purely financial results. AIG and its 150 businesses employ over 8,500 people. It also buys equipment and services from many companies in the region, including for self-financed works totalling more than CHF 550 million over 10 years.*

*During the same period AIG has paid the State more than CHF 200 million in retrocession.*



DUTY & TAX FREE SHOP



DUTY & TAX FREE SHOP

# Etats financiers

## Bilan consolidé au 31 décembre

<b>ACTIF</b>	<b>2009 CHF</b>	<b>2008 CHF</b>
Disponibilités	9'204'986	4'656'036
Débiteurs clients	42'452'900	41'841'152
Comptes de régularisation actifs et créances diverses	6'165'960	6'958'847
<b>Total de l'actif circulant</b>	<b>57'823'846</b>	<b>53'456'035</b>
Immobilisations corporelles	568'174'847	543'898'778
Droits d'utilisation	6'489'947	7'770'054
<b>Total de l'actif immobilisé</b>	<b>574'664'794</b>	<b>551'668'832</b>
<b>Total de l'actif</b>	<b>632'488'640</b>	<b>605'124'867</b>
<b>PASSIF</b>		
Fournisseurs et autres créanciers	36'653'642	45'496'111
Comptes de régularisation passifs	8'093'612	8'923'721
Part à court terme des emprunts et autres dettes à long terme	51'797'273	27'915'466
Part à court terme des provisions	2'743'000	2'743'000
Instruments financiers dérivés	12'242'667	10'517'015
<b>Total des exigibles à court terme</b>	<b>111'530'194</b>	<b>95'595'313</b>
Emprunts et autres dettes à long terme	199'700'661	201'497'934
Provisions	6'576'577	6'599'597
Engagements de prévoyance	96'879'000	85'621'000
<b>Total des dettes à long terme et provisions</b>	<b>303'156'238</b>	<b>293'718'531</b>
<b>Fonds propres</b>		
Fonds environnement	33'644'428	39'024'674
Réserves du Groupe	144'523'694	115'759'952
Bénéfice de l'exercice	39'632'339	60'901'990
<b>Réserves revenant au propriétaire du Groupe</b>	<b>217'800'461</b>	<b>215'686'616</b>
Intérêts minoritaires	1'747	124'407
<b>Total des fonds propres</b>	<b>217'802'208</b>	<b>215'811'023</b>
<b>Total du passif</b>	<b>632'488'640</b>	<b>605'124'867</b>

## Compte de profits et pertes consolidés

	<b>2009 CHF</b>	<b>2008 CHF</b>
<b>PRODUITS</b>		
<b>Redevances aéroportuaires</b>		
Redevances d'atterrissages	29'265'565	30'536'602
Redevances passagers	113'552'399	109'894'399
Autres redevances	7'120'414	7'962'440
	<b>149'938'378</b>	<b>148'393'441</b>
<b>Produits d'exploitation</b>		
Loyers et droits de superficie	19'586'834	18'316'570
Redevances commerciales	63'230'635	74'943'291
Parkings	35'062'659	31'554'648
Charges locatives refacturées	8'950'094	8'798'940
Recettes infrastructures centralisées	12'047'414	11'570'495
Autres recettes d'exploitation	6'316'284	7'606'299
	<b>145'193'920</b>	<b>152'790'243</b>
<b>Total des produits</b>	<b>295'132'298</b>	<b>301'183'684</b>
<b>CHARGES</b>		
Personnel		
Salaires et allocations	-72'556'013	-69'881'897
Charges sociales	-29'112'213	-23'981'661
Autres charges du personnel	-4'899'938	-5'069'958
	<b>-106'568'164</b>	<b>-98'933'516</b>
<b>Dépenses de fonctionnement</b>		
Energie, entretien et loyers	-44'878'785	-43'955'369
Marchandises	-4'158'064	-3'631'540
Honoraires, prestations de services et sous-traitance	-35'091'702	-32'785'076
Frais de police pour sûreté au sol	-3'882'376	-4'000'000
Autres dépenses de fonctionnement	-9'746'124	-8'335'471
	<b>-97'757'051</b>	<b>-92'707'456</b>
Prélèvement du fonds environnement	5'380'246	2'469'056
<b>Résultat opérationnel avant amortissements, intérêts</b>	<b>96'187'329</b>	<b>112'011'768</b>
<b>Amortissements sur investissements</b>		
Amortissement sur immobilisations corporelles	-49'174'074	-43'292'695
Amortissement sur droits d'utilisation	-1'367'131	-1'314'843
	<b>-50'541'205</b>	<b>-44'607'538</b>
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>45'646'124</b>	<b>67'404'230</b>
Produits d'intérêts	124'067	155'946
Charges d'intérêts	-6'139'512	-6'666'164
	<b>-6'015'445</b>	<b>-6'510'218</b>
<b>Résultat du Groupe</b>	<b>39'630'679</b>	<b>60'894'012</b>
<b>Revenant:</b>		
A l'Aéroport International de Genève	39'632'339	60'901'990
Aux intérêts minoritaires	-1'660	-7'978

GVA+

2

nouvelles  
liaisons  
transatlantiques



# Desserte aérienne dopée par l'Amérique du Nord

**L'année 2009 restera marquée par l'ouverture coup sur coup de deux nouvelles liaisons transatlantiques directes, fait particulièrement exceptionnel au vu du contexte économique du moment. Dans l'ensemble, ce sont plus de 130 destinations qui ont été desservies depuis Genève, opérées par une cinquantaine de compagnies régulières.**

## Nouveaux long-courriers

Depuis le 20 avril, la compagnie United Airlines se pose sur le tarmac genevois. Avec la desserte de Washington en Boeing 767, elle a ajouté un troisième vol quotidien sur les Etats-Unis, complétant ainsi la présence de Continental (Newark) et de Swiss (New York JFK). Cette opération s'est rapidement transformée en succès, notamment grâce à la demande des voyageurs d'affaires, qui s'est traduite par un excellent taux de remplissage en business class.

Dès le 2 juin 2009, un autre vol transatlantique est encore venu renforcer la desserte long-courrier. Air Canada a lancé son vol quotidien vers Montréal, confirmant les liens étroits entre les deux régions francophones. Comme prévu, cette nouvelle route a battu tous les records de réservation durant les mois d'été, tandis que les fréquences étaient ajustées à quatre fois par semaine pour la saison d'hiver, traditionnellement plus creuse.

## Présence accrue de Star Alliance

Ces deux transporteurs faisant partie de Star Alliance, cette dernière a ainsi pu considérablement renforcer sa présence commerciale auprès du marché local. Et une coopération étroite a pu être mise en place avec la compagnie Swiss. Corollaire: le trafic de correspondance à Genève s'est développé.

## La filiale suisse d'easyJet se renforce encore

La filiale suisse d'easyJet a poursuivi son implantation locale. L'arrivée d'un neuvième avion à fin 2009, après exactement dix ans de présence à Genève, lui a permis de renforcer encore son offre.

Après avoir lancé des nouveaux vols vers Manchester et Stockholm en hiver 2008/09, la compagnie orange a placé l'été 2009 sous le sceau des nouveautés plutôt saisonnières. Bastia en Corse et Dubrovnik sur la côte dalmate – desservies pendant la haute saison – ont rencontré un grand succès. Dans le même temps, des fréquences quotidiennes supplémentaires ont été ajoutées pour Birmingham, Bristol, Bruxelles et Porto.

Au cours de la saison d'hiver 2009/10, la capacité additionnelle d'easyJet lui a permis de lancer trois nouvelles destinations: Copenhague, Toulouse et Sharm-el-Sheikh sur la mer Rouge. Parallèlement, certaines fréquences ont été renforcées notamment sur l'axe Paris-Orly et Marrakech.

## Les autres low-cost s'étendent aussi

Parmi les autres compagnies à bas coût, Norwegian a renforcé sa présence toute l'année sur le marché lémanique. Elle a ajouté à la desserte d'Oslo, des lignes depuis Copenhague et Stockholm, répondant en particulier aux besoins d'une clientèle de skieurs. Le transporteur anglais Jet2.com a pour la première fois desservi Leeds/Bradford également pendant la saison d'été. Quant à la compagnie marocaine Jet4you, elle a renforcé ses vols vers Casablanca.

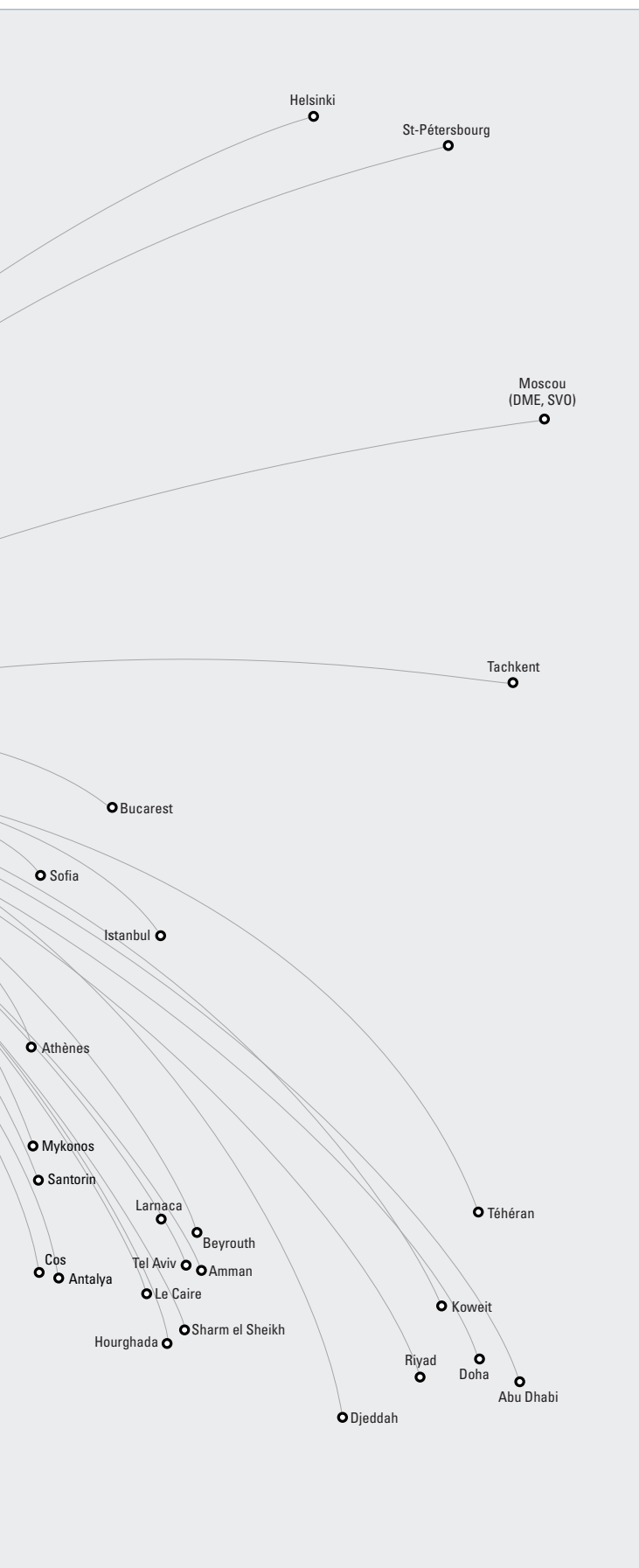
## Swiss se redéploie à Genève

En basant un nouvel avion à Genève, la compagnie Swiss a concrétisé sa volonté de se redéployer sur le marché romand. Cette capacité supplémentaire s'est traduite par le lancement de nouvelles lignes vers Budapest, Bucarest et Istanbul (ces deux derniers vols ayant cependant été retirés par la suite) et l'ajout de fréquences additionnelles vers Athènes (sept fois par semaine). La desserte de Budapest a passé en quotidien dès la saison d'hiver 2009/10. La collaboration avec les deux nouvelles lignes long-courriers (United et Air Canada) a permis à Swiss le développement du trafic de correspondance sur ses différents axes.

## Forte croissance de Baboo

La compagnie genevoise Baboo, fondée en 2003, a vécu une année de forte croissance en 2009. Elle a pleinement fait usage de sa flotte mixte de turbopropulseurs et de jets. Elle s'est rapprochée d'Air France en termes commerciaux, ce qui inclut le programme de fidélisation Flying Blue. Elle a également conclu des accords de partage de code avec Olympic Airways, Tarom et Alitalia.





Au cours de l'hiver 2009/10, toute une série de nouvelles routes européennes ont été lancées. Athènes et Bucarest ont connu un succès croissant avec l'augmentation progressive du nombre de fréquences, Bordeaux et Toulouse ont été reprises du réseau précédemment opéré par Air France.

Au cours de la saison d'hiver 2009/10, Baboo a lancé des vols vers Londres-City, mis en place des rotations triangulaires Genève-Milan-Marseille et opéré un vol hebdomadaire vers Oxford. Il vaut la peine de mentionner qu'il s'agit de la première ligne internationale depuis cet aéroport.

### Plusieurs autres nouveautés

Depuis juillet 2009, Genève possède une liaison vers les Pays Baltes, avec trois vols par semaine vers Riga, capitale de la Lettonie, opérés par Air Baltic en Boeing 737. Autre nouvelle compagnie, Uzbekistan Airlines a lancé un vol hebdomadaire vers Tachkent combiné avec Milan.

La desserte vers le Golfe s'est renforcée, avec l'adjonction d'une cinquième fréquence hebdomadaire à la fois par Etihad (Abu Dhabi) et Qatar Airways (Doha). Plusieurs compagnies du Proche-Orient ont également ajouté des vols supplémentaires: Egyptair (deux vols de plus), Royal Jordanian (un vol de plus), Middle East Airlines (vol quotidien vers Beyrouth). En Afrique du Nord, Royal Air Maroc et Tunisair ont également augmenté leur capacité en 2009.

Sur Istanbul, la compagnie Turkish Airlines est passée à dix vols par semaine en hiver 2008/09, puis à deux vols quotidiens pour la saison d'été 2009.

### Desserte aérienne 2009

Destinations	137
• européennes	108
• intercontinentales	29
Compagnies de ligne	57
• européennes	39
• non européennes	18

## Air services boosted by North America

The year 2009 was marked by the successive launches of two new direct transatlantic services – particularly exceptional events given the prevailing economic situation. Overall around 50 scheduled airlines link Geneva International Airport (AIG) with over 130 destinations.

On 20 April United Airlines launched its B767-operated Geneva-Washington service, complementing the services of Continental Airlines (Newark) and Swiss International Air Lines (New York JFK), to provide a third daily flight to the US. This operation rapidly proved a success, due in particular to demand from business travellers, and which translated into excellent load factors in business class.

On 2 June Air Canada launched Geneva-Montreal daily, confirming the close links between the two francophone regions and further strengthening long-haul services at AIG. This new route beat all sales records during the summer, although frequencies were adjusted to four-times-weekly for the quieter winter season.

These two Star Alliance airlines strengthened the alliance's commercial presence in the Geneva market. There was also close co-operation with Swiss and the growth of transfer traffic at AIG.

The Swiss subsidiary of easyJet continued its development. It added a ninth aircraft at AIG at the end of 2009, after exactly 10 years of operations at Geneva, enhancing its services.

After starting new services to Manchester and Stockholm in winter 2008/09, easyJet launched highly successful summer seasonal flights to Bastia on Corsica and Dubrovnik on the Dalmatian coast. At the same time it added extra daily frequencies to Birmingham, Bristol, Brussels and Porto.

During the winter season 2009/10, easyJet's additional capacity enabled it to launch new services to Copenhagen and Toulouse, and to Sharm-el-Sheikh on the Red Sea. Some frequencies were increased too, particularly on the Paris Orly and Marrakech routes.

Among the other low-cost carriers, Norwegian stepped up its year-round presence in the Geneva market. It added to its Oslo service by launching new services to Copenhagen and Stockholm, aimed particularly at ski traffic. In the summer season British airline Jet2.com served Leeds/Bradford for the first time, and Moroccan carrier Jet4you boosted its services to Casablanca.

In basing a further aircraft at AIG, Swiss realised its aim of expanding in francophone Switzerland. This additional capacity was used to launch new services to Budapest, Bucharest and Istanbul (the latter two being later withdrawn) and increase frequencies to Athens (seven times a week). The service to Bucharest changed to daily in winter season 2009/10.

Collaboration with United Airlines' and Air Canada's new long-haul services enabled Swiss to build up transfer traffic on its various routes.

Geneva-based airline Baboo, founded in 2003, saw a year of strong growth and made full use of its mixed fleet of turboprops and jets. It moved closer to Air France commercially, including with the Flying Blue loyalty scheme, and agreed code-sharing agreements with Olympic Airways, Tarom and Alitalia.

During winter 2009/10 Baboo launched a series of new European services. It raised frequencies on the increasingly successful Athens and Bucharest routes and started new services to Bordeaux and Toulouse, routes previously operated by Air France. It also launched flights to London City, replacing its triangular Geneva-Milan-Marseille services, and began a weekly service to Oxford, this airport's first international route.

In July Air Baltic launched a three-times-weekly B737-operated service to Riga, capital of Latvia. Another new airline at AIG, Uzbekistan Airlines, launched a weekly service from Geneva and Milan to Tashkent.

Services to the Gulf were strengthened with the simultaneous addition of fifth weekly flights by both Etihad (to Abu Dhabi) and Qatar Airways (Doha). Several Near East carriers also added services: Egyptair (two more flights), Royal Jordanian (one more) and Middle East Airlines (a daily flight to Beirut). North African carriers Royal Air Maroc and Tunisair also increased their capacity.

On the Istanbul route, Turkish Airlines went from 10 flights a week in winter 2008/09 to two flights a day for summer season 2009.





GVA+

137

destinations en  
vol direct

# Baisse limitée du trafic en 2009

**En nombre de passagers, l'Aéroport International de Genève a connu en 2009 la deuxième meilleure année de son histoire. Au total, 11'324'141 voyageurs ont utilisé les infrastructures de l'AIG. Soit un léger recul de -1,7% comparé à 2008, l'année de tous les records.**

## Mieux que la moyenne européenne

La baisse du trafic passager en 2009, largement expliquée par la crise économique, a été moins marquée à Genève (-1,7%) que dans bien des aéroports. La preuve? La diminution moyenne en Europe a été de -5,7%, selon Airport Council International (ACI, l'association qui regroupe la quasi-totalité des aéroports mondiaux). Parmi les explications: une économie helvétique moins affectée que celle des grands pays européens, une forte composante de trafic liée aux organisations internationales (moins sensible aux variations conjoncturelles) et une consommation de voyages qui s'est plutôt bien maintenue au sein de la zone de chalandise de l'AIG.

Conformément à la situation conjoncturelle globale, c'est surtout la première moitié de l'année qui a vu le trafic baisser assez fortement (notamment février et mars). Les mois d'été ont ensuite été proches de l'équilibre, alors que le dernier trimestre a connu à nouveau des taux de croissance vigoureux, de l'ordre de 5%.

## Bonne tenue des vols de ligne

Sur l'ensemble de l'année, le trafic des vols charters (-3,8%) a légèrement plus souffert que la ligne (-1,4%). Cette dernière catégorie représente toujours 95% du nombre de passagers environ, contre 5% pour le charter et les autres types d'aviation.

La baisse des mouvements a été, elle, nettement plus importante (-9,2%). Elle reflète la pression des compagnies pour supprimer les vols les moins rentables, ainsi que la tendance générale à augmenter la taille moyenne des avions utilisés à Genève et à améliorer le coefficient de remplissage. Le trafic non commercial a été encore plus touché que la moyenne (-15%). Les mouvements de ligne et charters ont représenté à nouveau en 2009 près des trois quarts du trafic total (72%).

## Résultats contrastés dans le fret

Reflet de la conjoncture difficile pour l'industrie, l'activité cargo a subi un recul relativement marqué (-4,8%) pour un volume de marchandises de 46'434 tonnes traitées. Le fret postal a très bien tiré son épingle du jeu, avec une augmentation de 7,2%. Belle performance également des courriers rapides (intégrateurs) qui ont vu leur tonnage augmenter de plus de 15%.

## Classement légèrement modifié

En termes de parts de marché, easyJet a encore renforcé sa position de numéro un, en gagnant environ deux points à 35,1% du trafic passagers de ligne. La compagnie orange a amélioré ses résultats de +2,4% à Genève, malgré la conjoncture défavorable. Au total, elle a transporté environ 3,8 millions de passagers à Genève.

Swiss, avec un trafic stable, s'est située au 2<sup>e</sup> rang, avec 12,6% de parts de marché. Elle est suivie par Air France (6,7%), British Airways (6,1%) et Lufthansa (6,0%), toutes trois en baisse sensible (entre -5% et -20% de trafic).

Grâce à la forte hausse de son activité durant l'année écoulée (+56%), Baboo a bondi au 6<sup>e</sup> rang des compagnies de ligne en nombre de voyageurs, passant devant Iberia, KLM, Brussels Airlines et TAP Portugal. Parmi les grands transporteurs européens, la compagnie espagnole Iberia est l'une des seules à avoir connu une croissance à Genève, avec +4%.

## Croissance du Moyen-Orient

En dépit de la situation difficile vécue par l'ensemble du transport aérien, de nombreuses compagnies du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord ont poursuivi leur croissance à Genève, signe de la bonne santé du marché touristique notamment. Des exemples? MEA (+47%), Turkish Airlines (+24%), Tunisair (+17%), Egyptair (+14%), Royal Jordanian (+9%) et Royal Air Maroc (+8%).

La compagnie low-cost Norwegian a augmenté son trafic de 35%, grâce à des vols supplémentaires, et Air Malta a connu une hausse de 17% durant l'année écoulée.

## **Forte hausse vers l'Amérique du Nord**

Grâce aux nouveaux vols directs vers Montréal et Washington, le trafic à destination de l'Amérique du Nord a été en hausse de plus de 30% en 2009 par rapport à 2008, près de 360'000 passagers ayant emprunté cet axe. Le trafic vers l'Afrique et le Moyen-Orient a aussi été positif, contrairement à l'activité européenne, en recul de 2% environ.

Le trafic vers les grands pays européens s'est sensiblement réduit (entre -2% et -6%), reflétant les difficultés économiques de ces marchés.

En revanche, le nombre de passagers a augmenté vers plusieurs marchés secondaires comme le Portugal (+8%) et la Grèce (+7%). Forte croissance également vers plusieurs pays scandinaves (Suède +54%, Norvège +8%) et de l'Est européen (Hongrie +30%, Roumanie +130%, Russie +6%).

## **Londres en tête**

Dans le palmarès des villes, Londres figure toujours en tête avec un total de 1,8 million de passagers de et vers les cinq aéroports de la capitale britannique. Le trafic vers Paris (CDG et Orly) s'est situé à 893'000 passagers, en légère baisse. Ont suivi Amsterdam (504'000), Zurich (499'000), Bruxelles (431'000), Madrid (415'000) et Barcelone (369'000). A noter que la ville catalane a dépassé Francfort (363'000).

Le Royaume-Uni continue à générer largement le plus grand volume de voyageurs par pays (24% du trafic de ligne). Il est suivi par la France (13%), l'Espagne (10%), l'Allemagne (7%) et le Portugal (6%), qui se hisse pour la première fois à la cinquième place.

## **Minor fall in traffic**

*In terms of passenger numbers, 2009 was AIG's second-best ever year. In all 11,324,141 passengers used AIG, down 1.7% on record-breaking 2008.*

*AIG's fall in traffic, due largely to the economic downturn, was less marked than at many airports, the average reduction at European airports being 5.7%. Explanations included the relative resilience of the Swiss economy and traffic linked to international organisations.*

*AIG's traffic fell sharply in the first half of 2009, levelled off in the summer and grew strongly in the final quarter. Charter traffic slipped by 3.8%, compared with a 1.4% fall in scheduled traffic (95% of all passengers).*

*Aircraft movements dropped by 9.2%, reflecting the withdrawal of less profitable services, the use of larger aircraft and higher load factors.*

*Scheduled and charter traffic accounted for 72% of the total. Elsewhere non-commercial traffic dropped by 15%.*

*AIG handled 46,434 tonnes of cargo, down 4.8%. However postal freight increased by 7.2% and express courier tonnage jumped by 15%.*

*EasyJet increased its market share, carrying some 3.8 million passengers and accounting for 35.1% of scheduled traffic. Swiss came second, with a 12.6% market share, followed by Air France (6.7%), British Airways (6.1%) and Lufthansa (6.0%). Passenger numbers at Baboo leapt by 56%, making it sixth.*

*Middle East and North Africa services did well: MEA traffic jumped by 47%, Turkish Airlines traffic rose by 24%, Tunisair was up 17%, Egyptair up 14%, Royal Jordanian up 9% and Royal Air Maroc up 8%.*

*Norwegian was up by 35% and Air Malta up 17%. Passenger numbers to North America increased by over 30% to almost 360,000, thanks to new direct flights to Montreal and Washington. Traffic to Africa and the Middle East grew, while European traffic fell by some 2%.*

*Traffic to the major European countries fell by 2%-6% but grew in secondary markets such as Portugal (+8%), Greece (+7%), Sweden (+54%), Norway (+8%), Hungary (+30%), Romania (+130%) and Russia (+6%).*

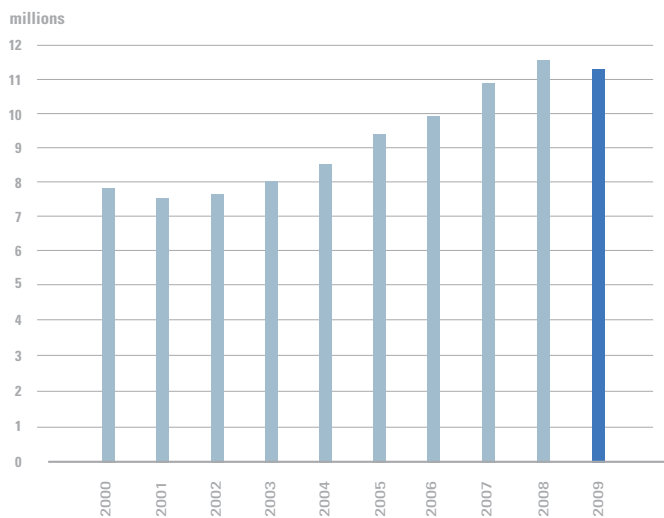
*London remained the top origin and destination with 1.8 million passengers, Paris came second with 893,000, and Amsterdam was third with 504,000. These were followed by Zurich (499,000), Brussels (431,000), Madrid (415,000) and Barcelona (369,000) and Frankfurt (363,000).*

*The UK accounted for 24% of scheduled traffic, followed by France with 13%, Spain (10%), Germany (7%) and Portugal (6%).*

# Statistiques du trafic

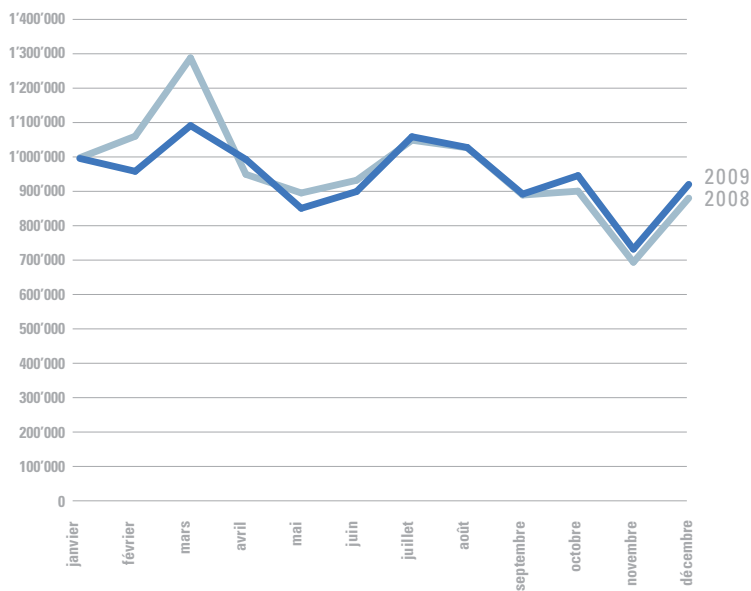
## Evolution du trafic Traffic evolution

Passagers / Passengers



## Evolution mensuelle du trafic Monthly traffic evolution

Passagers / Passengers



**Pointe de trafic passagers**  
**Passengers traffic peak**

Mars / March: **1'088'879**

# Statistiques du trafic

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

	2009	2008	Variation en %	
<b>Passagers</b>				<b><i>Passengers</i></b>
Trafic de ligne	10'766'038	10'920'836	-1.4	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic charter	471'712	490'200	-3.8	<i>Charter traffic</i>
<b>Total ligne et charter</b>	<b>11'237'750</b>	<b>11'411'036</b>	<b>-1.5</b>	<b><i>Total scheduled &amp; charter</i></b>
Taxi, sanitaire	48'205	70'074	-31.2	<i>Taxi, ambulance</i>
<b>Total trafic commercial</b>	<b>11'285'955</b>	<b>11'481'110</b>	<b>-1.7</b>	<b><i>Total commercial traffic</i></b>
Trafic non commercial	38'186	42'418	-10.0	<i>Non commercial traffic</i>
<b>Total trafic global</b>	<b>11'324'141</b>	<b>11'523'528</b>	<b>-1.7</b>	<b><i>Total global traffic</i></b>
<b>Mouvements</b>				<b><i>Movements</i></b>
Trafic de ligne	117'861	125'697	-6.2	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic charter	6'179	6'266	-1.4	<i>Charter traffic</i>
<b>Total ligne et charter</b>	<b>124'040</b>	<b>131'963</b>	<b>-6.0</b>	<b><i>Total scheduled &amp; charter</i></b>
Taxi, sanitaire, autres	23'638	28'656	-17.5	<i>Taxi, ambulance, others</i>
<b>Total trafic commercial</b>	<b>147'678</b>	<b>160'619</b>	<b>-8.1</b>	<b><i>Total commercial traffic</i></b>
Trafic non commercial	24'993	29'498	-15.3	<i>Non commercial traffic</i>
<b>Total trafic global</b>	<b>172'671</b>	<b>190'117</b>	<b>-9.2</b>	<b><i>Total global traffic</i></b>
<b>Fret (tonnes)</b>				<b><i>Cargo (tons)</i></b>
Trafic de ligne	21'359	23'294	-8.3	<i>Scheduled traffic</i>
Trafic charter	8'277	6'821	21.3	<i>Charter traffic</i>
<b>Fret aérien avionné</b>	<b>29'636</b>	<b>30'115</b>	<b>-1.6</b>	<b><i>Crafted air freight</i></b>
Fret aérien camionné	16'798	18'647	-9.9	<i>Trucked air freight</i>
<b>Total fret aérien</b>	<b>46'434</b>	<b>48'762</b>	<b>-4.8</b>	<b><i>Total air freight</i></b>
Poste locale	6'370	5'944	7.2	<i>Local mail</i>
<b>Total fret aérien et poste</b>	<b>52'804</b>	<b>54'706</b>	<b>-3.5</b>	<b><i>Total air freight and mail</i></b>

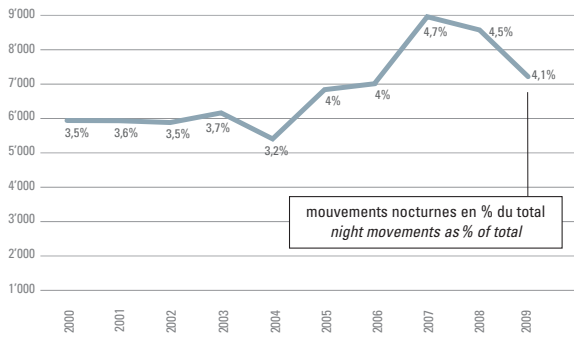




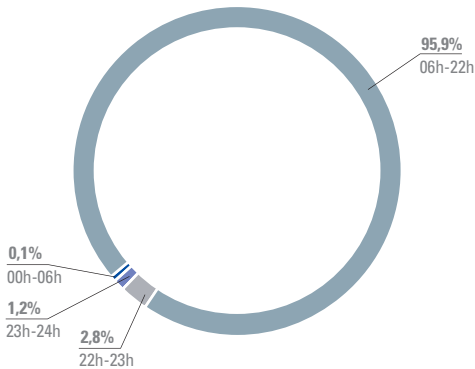
## Trafic de nuit 2009 Night traffic 2009

### Evolution des mouvements nocturnes Night movements evolution

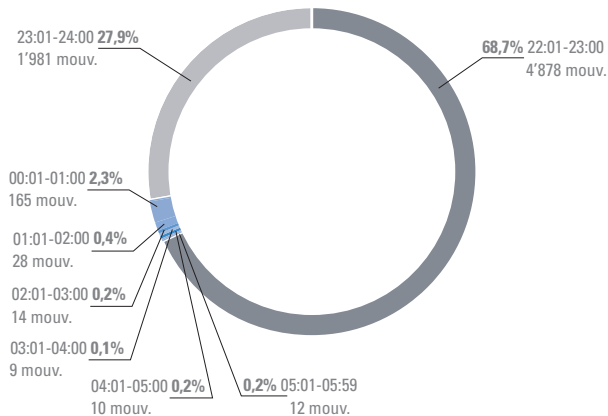
22h00-6h00



### Distribution horaire des mouvements Daily distribution of movements



### Distribution horaire des mouvements nocturnes Distribution of night movements per hour

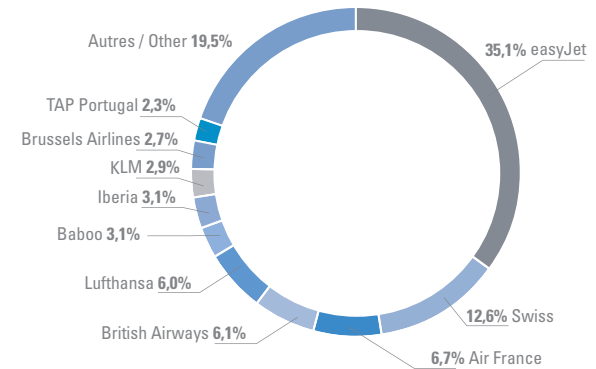


## Trafic de ligne en 2009 par compagnie Passagers en transit exclus

### Scheduled traffic in 2009 by airline Transit passengers excluded

Compagnie	Passagers	Variation 2009/2008
easyJet	3'761'739	2%
Swiss	1'348'269	0%
Air France	721'626	-18%
British Airways	649'489	-8%
Lufthansa	645'257	-6%
Baboo	327'278	56%
Iberia	327'127	4%
KLM	315'983	-7%
Brussels Airlines	287'097	-6%
TAP Portugal	248'017	-1%
SAS Scandinavian	188'142	-15%
Turkish Airlines	134'705	24%
Continental	123'253	-2%
Austrian	117'830	-9%
Alitalia	112'150	-17%
Aer Lingus	102'168	-2%
Tunisair	97'243	17%
Aeroflot	80'354	-6%
Royal Air Maroc	76'641	8%
Egyptair	72'794	14%
United Airlines	69'447	
Finnair	66'842	-8%
Jet 2	66'661	-16%
Air Canada	60'909	
Etiyah Airways	60'881	3%
Qatar Airways	50'358	-44%
Norwegian	48'735	35%
Middle East Airlines	47'604	47%
BMI Baby	45'921	-35%
Malev	42'785	-21%
Jet4you	40'566	3'936%
Darwin Airline	37'925	-12%
El Al	37'540	-16%
Lot Polish Airlines	32'962	-8%
Luxair	29'670	-13%
Air Malta	26'929	17%
Air Algérie	26'043	-5%
Atlas Blue	20'865	-42%
Royal Jordanian	19'015	9%
Edelweiss Air	17'464	-70%
Air Mauritius	16'292	-18%
Saudi Arabian	15'258	-16%
Fly Be	13'617	-12%
Iran Air	10'670	-14%
My Air	10'230	-11%
Transavia	9'938	-6%
Kuwait Airways	9'329	-19%
Air Baltic	8'762	
Blue Islands	8'407	28%
Flyglobespan	7'787	-32%
Thomson Airways	6'298	-54%
Pegasus Airlines	5'074	
Belair	2'735	
Astraeus	2'394	
Uzbekistan Airways	2'160	782%
Rossiya	2'053	
Cimber Sterling	157	-96%
<b>TOTAL</b>	<b>10'717'445</b>	<b>-1,1%</b>

### Parts de marché 2009 (trafic de ligne) Market shares 2009 (scheduled traffic)





GVA+

50

commerces  
entièrement  
renouvelés

# L'année des transformations

**Trois ans de travaux, CHF 230 millions d'investissements, 40% de surfaces commerciales supplémentaires. Avec le projet GVA+, l'AIG a véritablement pris un nouvel essor, comme le promettait le slogan à l'ouverture des travaux. La fin de ce très important chantier a été célébrée le 26 octobre par une inauguration pour laquelle se sont notamment déplacés Chiara Simoneschi-Cortesi, présidente du Conseil national, et Moritz Leuenberger, conseiller fédéral en charge du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.**

## Nouveau visage pour l'aérogare

L'aérogare principale a gagné 7500 m<sup>2</sup> de surface d'exploitation. Cette extension, qui marque la fin de la première étape de l'adaptation du terminal selon le plan directeur 2007-2015, confirme la volonté de l'AIG d'offrir des installations modernes à ses clients (compagnies aériennes et passagers). A la clé : davantage d'espace, de confort et de service pour cet endroit devenu un vrai lieu de vie. Le changement le plus visible ? Le réaménagement complet des galeries commerciales.

Après 2008 qui était l'année des restaurants (ouverture notamment de l'Altitude, du Montreux Jazz Café, du Café The Hub, de la Cuisine, du Seafood Bar Caviar House & Prunier, des Jardins de Genève, transformation complète du Swiss Chalet), 2009 a résolument été celle des commerces. Plusieurs nouvelles enseignes sont venues élargir et enrichir l'offre, avec un mélange de marques internationales et de produits typiquement suisses.

Quant aux boutiques existantes, elles ont toutes été entièrement rénovées, qu'elles se trouvent en zone publique ou en zone réservée, de l'autre côté des contrôles de sûreté. La centralisation de ces derniers a d'ailleurs permis de redessiner totalement la partie transit, transformée en un vaste espace convivial. En tout, ce sont quelque 50 commerces flambant neufs qui donnent un visage totalement nouveau à l'aérogare.

## Modernisations et agrandissements

Parmi les faits saillants ? La création d'une enseigne Ralph Lauren, d'un espace mode multimarques (Season's), d'un univers dédié aux montres (Hour Passion), d'une librairie (Relay-Payot), d'une boutique trimarques (Caran d'Ache, Victorinox, Mont Blanc), d'un point de restauration rapide et typique (Swiss Sandwich Bar). Quant aux rénovations et agrandissements, ils ont été nombreux, souvent assortis d'un changement de place dans l'aérogare : Caviar House & Prunier, Prêt-à-Manger, chocolaterie Canonica, salon de thé Martel, ainsi que la chocolaterie du même nom. Dans le non-alimentaire, plusieurs enseignes ont été redessinées et étendues : Bon Génie, Hermès, Manor, Cabin Size, Tie Rack, Interdiscount,

Leader's Electronic, Marionnaud, Jewellery Boy, Pharmacie Principale, Swatch, Omega, Schweizer Heimatwerk, AGS Kiosques... Les présences bancaires (UBS, American Express et Banque Cantonale de Genève) ont également été entièrement repensées à travers des installations modernisées. Enfin, le nouveau Tax & Duty Free de The Nuance Group a fortement été agrandi et a été complètement rénové.

## Guichets d'enregistrement supplémentaires

L'extension du terminal principal a permis de créer treize guichets d'enregistrement supplémentaires (dont un pour les bagages hors gabarit), ce qui porte à 108 leur nombre dans le terminal principal. Pour traiter les bagages enregistrés dans cette zone ouverte en automne 2009, une nouvelle installation de tri bagages automatique avec accès direct au tarmac a été ajoutée et permet d'absorber près du quart de tous les bagages enregistrés à l'aéroport. Ces infrastructures étaient nécessaires pour répondre à l'augmentation du nombre de passagers. Elles ont également permis d'offrir de nouveaux services. Ainsi, les tour-opérateurs et agences de voyages qui proposent des vols charters ou des voyages de groupes réguliers au départ de l'AIG ont désormais la possibilité de louer un guichet temporaire pour la journée ou la demi-journée.

## Créations de salons et salles d'attente

La surélévation du bâtiment des restaurants a permis de dégager une place importante pour créer des zones d'attente avec places assises. Après l'important lifting des salons business et first de Swiss et de Swissport entre fin 2008 et début 2009, c'est la société d'assistance au sol Dnata qui a inauguré les siens pour les passagers des compagnies qu'elle traite. Et juste à côté, une grande salle d'attente supplémentaire a été créée, comblant un manque notamment ressenti lors des week-ends d'hiver.

Plus loin, au pavillon des gros porteurs, un nouveau salon VIP a été construit et mis à disposition des passagers depuis la fin de l'été. Il permet aux voyageurs en transfert d'avoir un lieu d'attente calme et adapté à leurs besoins.

Enfin au niveau arrivée, à noter la création de deux salles de conférences et la rénovation de la poste, très utilisée tant par les passagers que par les collaborateurs de la plate-forme.

### Rénovations et économies d'énergie

Certaines modifications sont moins visibles. Elles revêtent pourtant un intérêt majeur. Ainsi, tous les couloirs d'accès aux satellites 30 et 40, ainsi que les tunnels en sous-sols ont été rénovés. Dans les tunnels, des faux plafonds ont été installés, avec un double gain à la clé : meilleure isolation et nette diminution de la consommation d'énergie. Des économies d'énergie sont également réalisées grâce au système de rétro-éclairage qui a été mis en place pour les 154 panneaux publicitaires qui se trouvent dans les tunnels : les panneaux à LED (Light Emitting Diodes ou Diode Electro-Luminescente) affichent une consommation inférieure de 40% par rapport aux installations précédentes. Economie d'énergie enfin, avec les 7215 m<sup>2</sup> de plafonds en îlots installés au niveau arrivée et dotés de nouveaux luminaires consommant 30% d'électricité en moins.

### Adaptations à Schengen

L'entrée en vigueur de l'Accord de Schengen dans les aéroports helvétiques le 29 mars 2009 a exigé de très nombreuses adaptations que l'AIG a entièrement financées. Les aéroports constituant désormais pour la Suisse les seules frontières extérieures de cet espace comptant 25 pays, ils ont dû mettre en place des systèmes permettant de séparer les flux de passagers selon qu'ils sont en provenance (ou à destination) d'un pays hors de l'Espace Schengen ou qu'ils se déplacent à l'intérieur de cette zone. Les premiers sont en effet soumis à un contrôle automatique de leur pièce d'identité, alors que les seconds en sont exemptés.

Pour les passagers en provenance de la zone Schengen (60% du trafic de l'AIG), les procédures se sont donc simplifiées. Mais pour l'aéroport, ces changements ont signifié une complexification accrue, une perte de flexibilité et d'importants travaux.

Ainsi, après l'inauguration du satellite 10 à fin 2008, notamment construit pour répondre aux exigences de cet accord européen, l'AIG a dû veiller à l'étanchéité des zones Schengen et non Schengen pour que les passagers des deux entités ne soient absolument plus mélangés à partir d'un certain point de l'aérogare. A la clé : installation de nouvelles guérites, révision importante de la signalétique et des cheminements, modification profonde des positionnements avions (certains appareils doivent désormais être stationnés au large et les passagers sont donc acheminés en bus), acquisition de bus et engagement de chauffeurs supplémentaires.

### Year of transformations

*In 2009 AIG completed its CHF 250 million GVA+ project, which changes the face of the main terminal and provides 40% more commercial space.*

*AIG's 2,200 sq m, three-floor terminal extension completes the first phase of terminal improvements included in its masterplan 2007-2015. The expanded terminal provides more space and comfort, better service and, in particular, greatly enhanced shopping facilities.*

*After the opening of several restaurants in 2008, and the transformation of Swiss Chalet, 2009 was the year of retail. Several new international and Swiss brands arrived at AIG, enlarging and enriching its retail offer.*

*Existing shops were renovated, both landside and air-side. Centralisation of security controls enabled the transit area to be transformed. In all, the new-look terminal gained some 50 new shops and a new food outlet, Swiss Sandwich Bar. Many other commercial outlets were redesigned, redeveloped, enlarged or relocated.*

*The terminal extension also brought the opening of 13 new check-in desks, including one for oversize bags, raising the total to 108. AIG also opened a new automatic baggage sort facility, capable of handling almost a quarter of all checked-in bags.*

*Tour operators and travel agents offering charter flights or group scheduled travel from AIG can now rent a check-in desk for the day or half-day.*

*Raising the restaurant building freed up space to create new waiting areas. After the raising of Swiss's and Swissport's business and first-class lounges, ground handling agent Dnata opened new lounges for its airline customers. Nearby, AIG created a large waiting room, particularly useful during winter weekends.*

*In the long-haul wing, AIG opened a VIP lounge for transfer passengers. On the arrivals level, it created two conference rooms and renovated the popular post office.*

*The corridors to satellites 30 and 40 were renovated. The basement tunnels gained new energy-saving false ceilings and efficient LED backlights for their 154 advertising panels.*

*In March the 25-country Schengen Agreement came into force at Swiss airports. AIG's self-financed alterations include the opening of satellite 10 and systems to separate Schengen-area passengers from non-Schengen passengers. Works and alterations required included installing new desks, revising signs and passenger routes, changing aircraft parking, acquiring a buses and employing extra drivers.*

B

C

D





GVA+

# 700

passagers par  
jour profitant du  
WiFi gratuit

# Les passagers au cœur des nouveautés

**WiFi gratuit, possibilité de réserver sa place de parking via Internet, bornes d'enregistrement automatiques regroupant toujours plus de compagnies, centralisation des points de sûreté... Plusieurs services ont été lancés pour améliorer le confort des 11,3 millions de passagers. Meilleure prise en charge également des personnes à mobilité réduite. Enfin, un record: plus de 4400 opérations d'accueil diplomatique ont été réalisées.**

## Nouveaux services via Internet

Les passagers bénéficient depuis octobre 2009 d'un service d'accès gratuit à Internet, appelé «Free WiFi GVA». Ils peuvent ainsi surfer sans frais pendant une heure, au travers des installations de Swisscom.

Internet toujours: le site [www.gva.ch](http://www.gva.ch) divulgue davantage de détails sur ses pages consacrées aux arrivées et aux départs, afin d'améliorer encore les informations sur les vols.

Internet enfin, avec le système de réservation «Resapark». Depuis le mois de novembre, les passagers peuvent réserver leur place de parking à l'AIG via un système on-line. Des places ont été bloquées au parking P1 (niveau -2) pour ce service payant.

## Bornes d'enregistrement: plus grand choix

Les passagers désirant procéder à leur enregistrement sur une borne électronique (les bornes «Checky») ont toujours plus de choix. Depuis fin octobre 2009, 24 installations dites CUSS dans le jargon aéroportuaire (pour Common Use Self Service) sont à disposition dans cinq zones différentes, dont une à la gare CFF de l'aéroport. Elles permettent l'enregistrement de passagers (avec bagages) auprès de plus de 25 compagnies différentes.

## Regroupement des points de sûreté

Jusqu'à l'automne 2009, les installations de sûreté (portiques de détection de métal pour les personnes et machines à rayon X pour les bagages à main) se situaient à différents endroits, notamment juste au pied des satellites. Conséquence: les voyageurs, craignant de passer du temps pour ces contrôles, s'y rendaient souvent rapidement et se retrouvaient ensuite dans des espaces relativement petits, avec peu de places assises, de boutiques et de restaurants. Depuis fin septembre, la situation a totalement changé. Les points d'inspection filtrage ont été regroupés et avancés à l'entrée de la salle d'attente principale, à l'endroit où s'effectuaient les contrôles passeports avant l'adhésion de la Suisse à l'Espace Schengen. Aujourd'hui, dès que le passager a passé les formalités de sûreté à travers l'une des treize installations prévues à cet effet, il sait précisément combien de temps il lui reste avant l'embarquement et peut dès lors, en toute tranquillité, flâner dans les commerces, surfer gratuitement sur Internet ou lire dans une des salles d'attente.

La mise en place du Contrôle de Sûreté Centralisé (CSC) comporte un autre avantage: satisfaisant aux exigences de la réglementation européenne en matière de sûreté (auxquelles la Suisse a souscrit), l'AIG a pu appliquer le concept dit «One Stop». Ce dernier permet aux passagers en provenance des pays membres de l'Union européenne en transfert d'accéder à leur correspondance sans avoir à repasser un contrôle de sûreté à Genève. Une démarche qui raccourcit le temps de transfert et augmente le confort des voyageurs en correspondance.

## Assistance aux personnes à mobilité réduite

Les passagers souffrant d'un handicap bénéficient depuis le 1<sup>er</sup> novembre d'un service dédié. Auparavant pris en charge par les agents d'assistance au sol des différentes compagnies, ils sont désormais accueillis et accompagnés par les collaborateurs de GVAssistance, société créée par les sociétés de handling Swissport et Dnata à qui l'AIG a confié ce service. En termes d'infrastructures, l'AIG a installé une série de bornes d'appel à l'extérieur du terminal et aménagé un local d'accueil à l'étage des enregistrements. Les standards de traitement de ces passagers suivent les normes européennes, ces divers changements découlant de l'entrée en vigueur d'une réglementation européenne concernant les droits des personnes à mobilité réduite lors de voyages aériens.

## Rénovation des parkings

Le parking situé en face de l'aérogare principale (le P1) a été entièrement rénové au terme de plusieurs années de travaux. Les résultats sont visibles: disponibilités mieux indiquées, meilleure lumière et nouveau système d'éclairage permettant des économies d'énergie.

Les loueurs de voitures disposent désormais de nouveaux espaces entièrement neufs (260 mètres carrés de guichets et 375 m<sup>2</sup> de salles d'attente), grâce à l'extension du terminal principal. Un service de navettes a été créé pour amener au parking les passagers ayant loué une voiture et ne désirant pas marcher (le P51 se trouve à six minutes à pied).

## 4423 accueils protocolaires

L'activité protocolaire de l'AIG a une nouvelle fois été très intense, témoignant de la vigueur de la Genève internationale. En 2009, son service d'accueil diplomatique a enregistré un nouveau record avec 4423 opérations d'accueil, soit 199 de plus qu'en 2008, qui était déjà l'année de tous les superlatifs (à titre de rappel, 3485 accueils avaient été réalisés en 2007 et 3553 en 2006).

Durant l'année, 101 chefs d'Etat, le secrétaire général des Nations Unies et plus de 2000 ministres venus d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient, d'Asie, d'Amérique du Nord et du Sud ont passé par le service «protocole» de l'AIG. Des chiffres impressionnants, mais pourtant en deçà de la réalité: ces personnalités viennent toujours en délégation. Or, une délégation, qui réunit souvent plusieurs ministres, ne compte que pour une seule opération d'accueil.

Conseil des droits de l'homme, conférence internationale du travail, assemblée de l'Organisation mondiale de la santé et Telecom 2009 figurent parmi les centaines d'événements qui ont attiré chefs d'Etat et ministres. Sans compter les rencontres bilatérales, à l'image de celle entre Hillary Clinton, la secrétaire d'Etat américaine, et Sergei Lavrov, le ministre des Affaires étrangères russe.

Total des opérations d'accueil	4423
Dont	
Chefs d'Etat	101
Premiers ministres	72
Ministres des Affaires étrangères	196
Ministres	1937
Familles royales (jusqu'au 2 <sup>ème</sup> degré)	554

## Passengers central to new developments

*Since October 2009 passengers have been able to use 'Free WiFi GVA', which provides free internet access for up to an hour.*

*AIG's website, [www.gva.ch](http://www.gva.ch), was enhanced to provide more detailed flight information on the arrivals and departures pages.*

*Through the 'Resapark' online system, passengers can also reserve parking spaces in car park P1.*

*Passengers checking in through a 'Checky' terminal gained more choice with the opening of 24 Common Use Self Service desks. These are in five zones, including the airport station, and facilitate check-in with over 25 airlines.*

*AIG relocated its previously dispersed security controls, helping passengers to avoid spending too long in the relatively small satellites. Security controls were grouped together and brought forward to the entrance of the main waiting room. Now, once passengers have cleared any of the 13 available controls, they know precisely how much time they have before boarding and can shop, surf or read.*

*AIG's new Centralised Security Control meets the requirements of European security regulations, to which Switzerland subscribes. It also enables AIG to apply the 'One Stop' concept, which allows passengers from the EU to change aircraft without having to undergo a security check at AIG, making transfers faster and easier.*

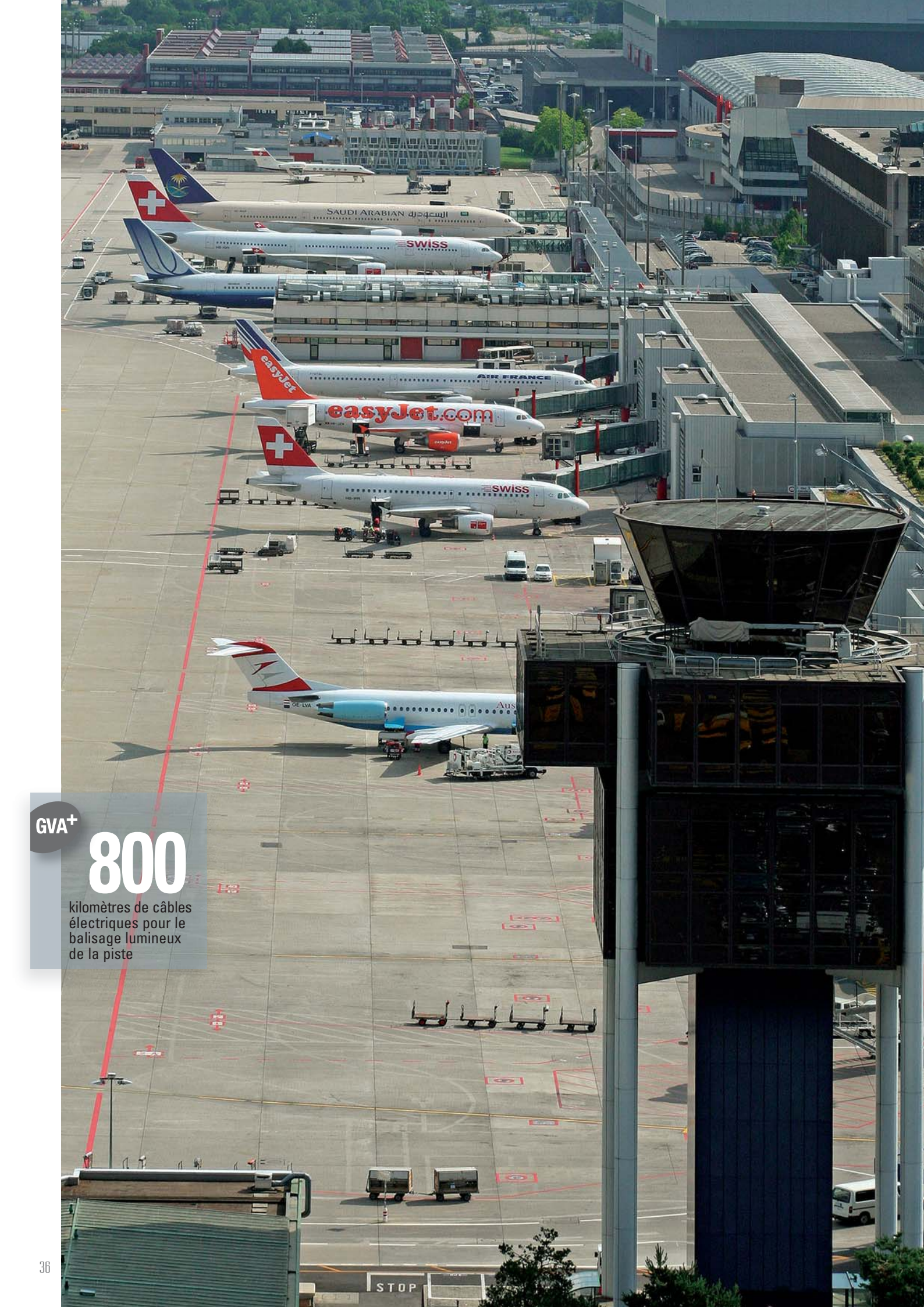
*Handicapped passengers now benefit from a dedicated service. Instead of being looked after by airline ground handling agents, they are welcomed and accompanied by the staff of GVAssistance, an AIG-appointed company created by Swissport and Dnata.*

*AIG installed call boxes outside the terminal and a reception unit on the check-in floor. Standards of treatment and facilities for mobility-impaired passengers meet all European regulations.*

*Car park P1, opposite the expanded main terminal, has been completely renovated over several years. Improvements include better availability indicators, extra light and more energy-efficient lighting. Car-hire companies now have 260 sq m of counter space and 375 sq m of waiting rooms. A new shuttle service takes car-hire customers to car park P51.*

*In 2009 AIG's diplomatic reception service carried out a record 4,423 operations, 199 more than in previously record-breaking 2008 and demonstrating the vigour of international Geneva. Visitors included 101 heads of state, 72 prime ministers and over 2,000 ministers, attending hundreds of key international events.*





GVA+

# 800

kilomètres de câbles  
électriques pour le  
balisage lumineux  
de la piste

# Améliorations opérationnelles

**Côté piste aussi, plusieurs chantiers se sont déroulés. Evidemment moins visibles pour le grand public, ils revêtent cependant une importance majeure pour la plate-forme aéroportuaire. Rénovation du balisage lumineux, mise en service d'une nouvelle vigie météo et achèvement d'un grand hangar pour l'aviation privée ont notamment marqué 2009. Quant aux mouvements nocturnes, ils ont fortement diminué.**

## Meilleure visibilité pour les pilotes

Les rénovations du balisage lumineux – indispensable pour garantir le fonctionnement de la plate-forme notamment le soir et par brouillard – se sont poursuivies. Ainsi, à l'exception des feux de bord de voies de circulation et des panneaux de signalisation, tous les dispositifs de balisage ont été basculés sur de nouveaux circuits d'alimentation.

Les alimentations électriques et les balisages à haute intensité ont été remplacés ou rénovés. Toutes les barres d'arrêt ont été équipées de nouveaux feux à LED (Diode Electro-Luminescente) et les dispositifs anti-intrusion en piste ont été modernisés.

Ces transformations devenaient nécessaires et ont permis de nombreuses améliorations. La technologie utilisée offre aux pilotes une meilleure visibilité de la piste, grâce à une intensité lumineuse uniforme d'un bout à l'autre de celle-ci. Avec la mise en service d'une nouvelle installation redondante, l'exploitation de la piste est en outre assurée sans discontinuité. A noter encore que cette technologie est moins gourmande en énergie.

Au-delà des considérations techniques, le chantier du balisage lumineux de la piste peut aussi se décliner en chiffres: 19 km de tranchées dans lesquelles ont été installées 185 km de tubes, 800 km de câbles électriques et 13 km de fibres optiques.

## Nouvelle vigie météo

La vigie météo à proximité du seuil de piste – qui permet d'avoir une visibilité aussi semblable que possible à celle des pilotes – est indispensable dans un aéroport. L'ancien bâtiment datant de 1962 et n'étant plus adapté, un nouveau poste d'observation au design très contemporain a été inauguré en mai par MétéoSuisse. Parallèlement, une nouvelle station de mesure automatique, dotée des dernières technologies en la matière, a été mise en service.

En activité 24 heures sur 24, la vigie réalise notamment des mesures et des observations très fréquentes, renseignements particulièrement utiles au pilote lors de conditions météorologiques adverses. Et si c'est ce dernier qui, in fine, décide de décoller ou d'atterrir, c'est le rôle du gestionnaire d'aéroport de lui fournir tous les éléments essentiels à ses prises de décision.

## Des hangars pour l'aviation d'affaires

Plus de 10'000 m<sup>2</sup>, c'est la surface désormais disponible pour mettre à l'abri les avions privés, depuis que le nouveau hangar de la société Geneva Airpark a été mis en service en été 2009. Créé pour parquer l'équivalent de deux Boeing 747, ce bâtiment possède des dimensions impressionnantes (longueur de 143 m, largeur de 94 m, hauteur variant entre 17 et 25 m) accentuées par le fait qu'à l'intérieur seuls deux piliers inclinés soutiennent la charpente. Le tarmac se trouvant devant est en train d'être adapté pour optimiser le stationnement des avions d'affaires. Côté ville, il comporte en outre 3500 m<sup>2</sup> de bureaux, répartis sur cinq étages. Le Geneva Airpark a intégralement été financé par la société privée du même nom, qui est au bénéfice d'un droit de superficie octroyé par le canton de Genève et par l'AIG.

Toujours concernant l'aviation d'affaires, la société TAG, basée à Genève, poursuit ses travaux pour agrandir son hangar principal et construire des nouveaux locaux administratifs afin de répondre à la demande croissante de ses clients en matière d'entretien et de maintenance de leurs avions. Leur mise en service est prévue en juin 2010.

## 17% de mouvements nocturnes en moins

En 2009, 7'097 mouvements ont été opérés entre 22h et 6h, soit 1'445 de moins qu'en 2008, ce qui correspond à une baisse de 16,9%. Ils représentent 4,1% de l'ensemble des mouvements. Il s'agit principalement d'atterrissages (87%) et ils sont à plus de 90% le fait de l'aviation de ligne et des charters. En moyenne, 90 personnes par vol sont transportées après 22h, soit bien plus que durant la journée (65 passagers par vol).

Le secteur de Genthod-Bellevue a été survolé par 58% des mouvements entre 22h et 6h (dont 415 décollages par piste 05), la proportion de ceux ayant survolé le secteur Vernier-Meyrin s'élevant à 42% (dont 611 décollages par piste 23).

La majorité des vols nocturnes (68,7%) a été opérée dans la première heure de la nuit (22h-23h).

Les mouvements effectués pendant le couvre-feu nocturne (entre 0h et 6h) restent dans une proportion faible (238 mouvements, dont 131 avant 0h30), correspondant à 3,3% des mouvements nocturnes. Ces mouvements sont au bénéfice d'un régime dérogatoire (vols sanitaires, vols d'Etat) ou autorisés au cas par cas en fonction des circonstances (vol en retard sur l'horaire pour des raisons imprévues, problème technique).

La diminution des mouvements nocturnes s'explique en partie par la réduction du trafic aérien en général. Elle résulte aussi de la politique stricte menée par l'AIG en matière d'autorisations accordées pendant la période de couvre-feu (seulement en cas de circonstances exceptionnelles), ainsi que par les mesures mises en œuvre pour éviter un retard des vols planifiés avant 22h.

### **Salon dédié à l'aviation d'affaires**

L'intense activité en termes d'aviation d'affaires à Genève – fruit notamment de la structure économique et sociale de la région – se lit au quotidien avec les nombreux mouvements d'appareils privés. Elle se traduit également au printemps, avec EBACE, le seul salon européen dédié exclusivement à l'aviation d'affaires. Malgré la morosité économique, la 9<sup>e</sup> édition de l'European Business Aviation Convention & Exhibition – tenue du 12 au 14 mai – s'est terminée sur un constat réjouissant: 11'000 personnes ont visité cette exposition, ce qui représente le troisième meilleur résultat de son histoire. Cet événement, qui se tient simultanément sur le tarmac de l'AIG et à Geneva Palexpo, doit notamment son succès aux nouveaux modèles qui sont présentés chaque année.

### **Operational improvements**

*Renovation of runway lighting – vital for operations at night and in fog – continued in 2009. Work included the substantial renewal or renovation of electrical feeds and high-intensity lighting. AIG also equipped stop lines with new LED lights and modernised anti-runway incursion systems.*

*AIG's new, energy-efficient technology provides uniform lighting intensity at all times, improving runway visibility. Installation of a new back-up system ensures uninterrupted operations.*

*A total of 185 km of tubes, 800 km of electric cables and 13 km of fibre-optic cables were laid in 19 km of trenches.*

*In May MétéoSuisse opened a new weather observation post at the runway threshold, replacing the former post dating from 1962. A new automatic measuring station also entered service.*

*Operational 24 hours a day, the weather post takes frequent measurements and observations. This is particularly useful for pilots in adverse meteorological conditions and when making decisions about take-off and landing.*

*In 2009 there were 7,097 movements between 10pm and 6am, 4.1% of all movements and 1,445 fewer (-16.9%) than in 2008. Landings accounted for 87% of night-time movements and 90% of all flights were scheduled or charter. Each night flight carried on average 90 passengers, compared with 65 during the day. Some 58% of night flights flew over Genthod-Bellevue, while 42% flew over Vernier-Meyrin.*

*Most night flights (68.7%) operated between 10pm and 11pm. There were only 238 movements – 3% of all night flights – during the midnight to 6am curfew period, of which 131 were before 12.30am. These have special dispensation (medical and state flights) or are allowed for reasons such as unexpected delay or technical difficulty.*

*Geneva Airpark opened a new, self-financed 10,000 sq m hangar for private aircraft. There is 3,500 sq m of new office space nearby and the apron is being adapted to optimise the parking of business aircraft. Geneva Airpark's building rights were granted by Geneva Canton and AIG.*

*Geneva-based business aviation company TAG continued to expand its main hangar and build new administrative offices. TAG aims to meet growing client demand for aircraft maintenance.*

*In addition to handling many business aircraft daily, AIG is host to the European Business Aviation Convention & Exhibition. Held on AIG's apron and at Geneva Palexpo, the ninth EBACE show attracted 11,000 visitors.*



GVA+

39%

des passagers  
utilisant les transports  
publics



stpg

WTC

23

Blandonnet  
Cité Lignon  
→ Le Rolliet  
→ ZIPLO

28

Blandonnet  
Vernier-Village  
→ Parfumerie

57

Blandonnet  
Gare ZIMEYSA  
→ Gare Vernier-Meyrin

Y

Blandonnet  
Gare ZIMEYSA  
→ Val-Thoiry

10

22-Cantons (Gare)  
Bel-Air  
→ Onex-Cité

stpg

WTC

# Nombreuses actions environnementales

**Deux prix reçus en 2009 à quelques jours d'intervalle récompensent des années d'efforts en matière de mobilité des personnels. De nouvelles mesures concernant la qualité de l'air et la gestion des déchets ont été prises. Quant au programme d'insonorisation, sa mise en œuvre sur Ferney-Voltaire a été précisée.**

## Distinction européenne

Le mois de mai a été fleuri par deux distinctions. En l'espace de quelques jours, l'AIG a reçu le «Prix européen des plans de mobilité d'entreprise» ainsi que le «Prix vélo des entreprises cyclophiles suisses». Une reconnaissance après les efforts consentis depuis de nombreuses années par l'AIG en matière de mobilité des personnels. Ce qu'ont particulièrement relevé les jurys? L'esprit d'innovation en matière de réglementation des parkings, la qualité de la communication ciblée faite en direction des utilisateurs de chaque moyen de transport, ainsi que la politique de promotion des déplacements en vélo (prime écomobilité, infrastructures).

## Programme d'insonorisation: en France aussi

Au cours de l'année écoulée, 350 logements ont été insonorisés dans les communes riveraines suisses, pour un montant de plus de CHF 6 millions. L'importance de cet investissement témoigne de l'ampleur de l'effort consenti par l'AIG en 2009 dans l'avancement du programme d'insonorisation dans sept communes. Des travaux conséquents ont ainsi été effectués ou remboursés aussi bien dans des villas individuelles que dans des immeubles locatifs.

En octobre 2009, l'AIG a signé avec la Ville de Ferney-Voltaire une convention de coopération portant sur la mise en œuvre d'un dispositif d'aide à l'insonorisation des habitations sises sur cette commune du Pays de Gex. La nomination prochaine d'un expert acousticien et d'une personne dédiée à ce projet à la Mairie de Ferney-Voltaire permettra le lancement des premiers dossiers, au terme d'une campagne d'information auprès des propriétaires concernés.

## Qualité de l'air: véhicules sous la loupe

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, même les véhicules non immatriculés circulant dans l'enceinte aéroportuaire sont soumis à un test anti-pollution, conformément aux prescriptions légales relatives aux gaz d'échappement. Les nouveaux véhicules introduits sur le site doivent quant à eux respecter la dernière norme d'émission en vigueur (Euro 4). Ces mesures permettent de limiter les émissions de polluants en s'assurant ainsi que les moteurs sont bien réglés et en favorisant le remplacement des véhicules anciens par des véhicules neufs de dernière génération.

## Gestion des eaux: plan d'évacuation

Afin de répondre aux exigences en matière de protection des eaux et d'assurer la pérennité du système d'assainissement de l'aéroport, l'AIG réalise un Plan Général d'Evacuation des Eaux (PGEE). But: évaluer les performances environnementales du système d'assainissement et en optimiser le fonctionnement selon l'état de la technique et les contraintes imposées par les milieux récepteurs. Le PGEE se partage en trois phases distinctes: un diagnostic de la situation existante, l'élaboration d'un concept et finalement la mise en œuvre du concept. En 2009, la phase de diagnostic du système d'assainissement a été menée à terme. Plusieurs rapports ont été finalisés, notamment sur l'état des cours d'eau, des bassins versants et des canalisations.

## Evacuation des déchets

L'AIG a mis en application les nouvelles dispositions fédérales concernant l'évacuation des déchets carnés (sous-produits animaux), conformément à la réglementation européenne en la matière. Concrètement, les restes d'aliments en provenance des vols internationaux sont dorénavant évacués dans les 24 heures, selon une filière impliquant l'utilisation de conteneurs spécifiques ainsi qu'une procédure particulière d'incinération.

## Limitations des risques

Afin de limiter les risques liés au transit des marchandises dangereuses dans la halle fret, une procédure de travail particulière (en flux tendu) a été mise en place pour l'exportation. Cette mesure implique qu'aucune marchandise dangereuse n'est entreposée dans les locaux des transitaires. Autrement dit, aussitôt déchargées, ces marchandises sont directement consignées auprès du manutentionnaire fret. En cas de refus de dernière minute et sans possibilité de retour à l'expéditeur, les marchandises dangereuses sont déposées provisoirement chez une société agréée de la halle fret, qui se charge de les remettre au transitaire le lendemain.

## Numerous environmental actions

*In 2009 AIG received two awards, only days apart, that rewarded years of efforts in the area of staff mobility. During the year AIG also took measures on air quality and waste management. In addition, it specified the implementation of a soundproofing programme for Ferney-Voltaire.*

*There was a flourish in May with the receipt of two honours. In the space of a few days AIG received the 'European workplace mobility plan award' and the 'Swiss cycle award for cycle-friendly organisations' – recognition after years of efforts concerning staff mobility. The judges noted in particular the spirit of innovation in parking regulation; the quality of communication targeted towards users of each mode of transport and the policy of promoting movement by bike (ecomobility subsidy, infrastructure).*

*In 2009, 350 dwellings were soundproofed nearby Swiss communes at a cost of over CHF 6 million. The size of this investment demonstrates the scale of AIG's effort in progressing the soundproofing programme in seven communes. The resulting works were carried out or reimbursed in both detached homes and rented apartments.*

*In October 2009, AIG signed a cooperation agreement with the town of Ferney-Voltaire on implementing a system of aid for residential soundproofing in this commune.*

*Nomination of an expert acoustician and a person dedicated to this project at Ferney-Voltaire town hall will enable the first projects to be launched. This will follow an information campaign aimed at concerned owners.*

*Since 1 January 2009, even non-registered vehicles operating within the airport boundary have been subjected to an anti-pollution test, conforming to legal prescriptions on exhaust gases. For new vehicles introduced to the site, they must respect the latest emission standard in force, Euro 4. These measures limit emissions of pollutants by ensuring engines are well tuned and by encouraging the replacement of old vehicles by new-generation vehicles.*

*AIG carried out a General Plan for Water Evacuation (PGEE) to address water-protection requirements and ensure the continuity of the airport's purification system. The aim was to evaluate the system's environmental performance and optimise its operation according to the technical situation and constraints imposed by receiving waters. The PGEE is divided into three distinct phases: diagnosis of the current situation, development of a concept and, finally, implementation of the concept. In 2009 AIG completed the purification system's diagnostic phase. It finalised several reports, notably on the condition of surface water courses, catchment areas and canalisations.*

*AIG implemented new federal measures on the removal of meat-based waste (animal by-products), conforming to applicable European regulations. In practical terms, food leftovers from international flights are now removed within 24 hours, through a channel involving the use of specific containers and a special incineration procedure.*

*To minimise risks linked to the transit of dangerous goods in the freight hall, a particular work procedure (just in time) was put in place for exports. This measure means that no dangerous goods are stored on forwarding agents' premises. In other words, immediately after being unloaded, these goods are consigned directly to the freight handler. In the case of a last-minute refusal and no possibility of return to the sender, the dangerous goods are provisionally left with an authorised freight-hall company, which takes responsibility for returning them to the forwarding agent the next day.*





GVA+

# 870

participants à  
l'exercice grandeur  
nature GVA09

# La sécurité: toujours et partout

**Une sécurité sans faille est le premier objectif de tout aéroport. Et une bonne sécurité passe par des efforts de prévention constants. Campagnes de sensibilisation, exercices de simulation, procédures régulièrement mises à jour, collaborateurs quotidiennement entraînés... Autant de pistes suivies par l'AIG.**

## Exercice GVA09

Dans la nuit du 26 novembre, un exercice grandeur nature – le plus important jamais organisé jusqu'alors en Suisse – a simulé une catastrophe aérienne au nord de Nyon. Il a permis de tester la coordination entre les différents acteurs de la sécurité, genevois comme vaudois. Les sapeurs d'aviation du Service de sécurité de l'aéroport (SSA) étaient bien sûr en première ligne, mais ils n'étaient pas seuls. Outre les sections sanitaire et de surveillance du SSA, de nombreux autres intervenants extérieurs (médecins, infirmiers, policiers...) ont pris part à cet exercice qui a duré plus de huit heures. En tout 870 personnes (600 intervenants, 150 figurants bénévoles et 120 évaluateurs) ont participé à cet exercice baptisé GVA09.

C'était aussi l'occasion de tester deux cellules de crise qui sont déclenchées en cas d'accident d'aéronef ou de catastrophe dans le canton de Genève. Le Centre de renseignements et d'informations aux compagnies (CRIC) a ainsi été activé: la ligne téléphonique d'urgence a rapidement été enclenchée et moins d'une heure après le crash fictif, les premiers volontaires étaient à l'aéroport pour répondre aux appels des proches des passagers et accélérer de la sorte le processus de mise en relation entre la police et les familles. En parallèle, une cellule d'accueil a été déployée pour réceptionner les familles.

## Politique de sécurité

L'AIG s'est doté de nouveaux outils pour anticiper les risques et améliorer de manière continue sa sécurité. D'une part, il a procédé à une importante mise à jour son Manuel d'Aérodrome, qui contient toutes les informations pertinentes relatives au site aéroportuaire. Durant le deuxième semestre 2009, près de la moitié des informations sur les procédures d'exploitation et les mesures de sécurité ont en effet été révisées. D'autre part, le «Safety Office» de l'AIG a créé un manuel présentant le Système de Management de la Sécurité (SMS). Ce manuel et son contenu sont nouveaux pour l'AIG, dans le sens où, auparavant, seules des notions de gestion de la sécurité étaient présentées (directement dans le Manuel d'Aérodrome). Ils détaillent notamment la mise en application de chaque pilier du SMS, à savoir la gestion des risques (rapports et données, identification des changements...), la garantie de la sécurité (suivi de la performance, indicateurs de sécurité, audits...) et la promotion de la sécurité (formation continue, campagnes de sécurité...).

## Plan de continuité des opérations performant

L'AIG avait créé en 2006 un plan de continuité des opérations en cas de pandémie (le BCP-P-AIG, pour Business Continuity Plan -Pandémie), en prévision du risque lié à la grippe aviaire (A/H5N1). But d'un tel dispositif: préserver la santé des collaborateurs et permettre le bon fonctionnement de l'aéroport – infrastructure majeure pour l'économie de toute la région. Ce bon état de préparation a permis de réagir très rapidement à l'annonce du nouveau virus A/H1N1. A peine l'Organisation mondiale de la santé (OMS) avait-elle relevé d'un cran son niveau d'alerte sanitaire à fin avril, que l'AIG a pu mettre en place les premières actions prévues par son BCP-P: information aux personnels de la plate-forme, vérification des stocks, commandes de matériel.

Les différentes mesures prises ont permis de limiter très fortement le degré de contamination des employés du site aéroportuaire. Avec du recul, on peut même dire que cette nouvelle grippe, très contagieuse, mais moins virulente que prévu, a permis à l'AIG de roder son dispositif et de vérifier que son BCP-P est réellement performant.

## Actions de prévention

La sécurité passe par la prévention, l'un des maîtres mots à l'AIG. Outre les actions constantes pour réduire les risques sur le tarmac, une campagne de prévention destinée à tous les collaborateurs est mise sur pied chaque année. Celle de 2009 se déclinait sous le titre en forme de clin d'œil «La sécurité, c'est aussi se rePAUSEr». Ouverte également aux employés des sociétés d'assistance Swissport et Dnata, elle comportait des modules sur trois thèmes: les équipements de protection individuelle (orienté sur la protection de l'ouïe, mais traitant aussi des autres équipements, tels gants, chasubles, casques...), la gestion du temps de pause et la relaxation rapide.

## Formation reconnue à l'étranger

Les chocs avec la faune constituent l'une des principales causes d'accident d'avion et provoquent des dégâts chiffrés par les compagnies aériennes à plus de 1 milliard de dollars par an. Depuis de nombreuses années, la plate-forme genevoise, par le biais de son unité de prévention du péril animalier (PPA), développe des moyens et des techniques pour effrayer les animaux.

Une étape supplémentaire a d'ailleurs été franchie: pour pouvoir faire bénéficier d'autres acteurs du monde aéronautique de leur expérience et exporter leur savoir-faire hors des frontières cantonales, l'AIG et le Bureau de travaux et d'études en environnement (BTEE SA) ont réuni leurs forces en créant AIRTRACE (Centre international de formation en environnement aéroportuaire).

Ces efforts ont obtenu en 2009 une belle reconnaissance à l'étranger: la formation initiale en matière de PPA des personnels des aéroports français va être dispensée à Saint-Yan, aéroport du sud de la Bourgogne, où un centre d'excellence aéronautique est en train de se développer. Reconnue et conventionnée par la Direction de la sécurité de l'aviation civile, cette formation va servir de vitrine à l'expertise qu'a développée Genève au cours des années.

### Faits et chiffres du Service de Sécurité de l'Aéroport (SSA)

82 interventions avions

---

2859 conduites sanitaires

---

4630 pleins avec passagers à bord

---

205 alarmes SCA (alarmes automatiques et techniques)

---

6704 interventions de l'infirmierie

---

6458 enfants accueillis à la nurserie

---

43'145 convoyages effectués

---

577'014 personnes contrôlées dans les accès de service

---

## Safety: always and everywhere

*On 26 November a full-scale exercise – the largest ever in Switzerland – simulated an aviation disaster north of Nyon. This tested coordination between safety organisations based in Geneva and Vaud. AIG's Airport Safety Service (SSA) firefighters were in the front line, joined by SSA medical and surveillance sections and external medical staff and police. In all, 600 participants, 150 volunteer extras and 120 assessors took part in this 8 hour exercise, called GVA09.*

*Also tested were two crisis centres established to respond to an aircraft accident in Geneva canton. Intended to provide information and reception services for next of kin, and to speed up contact between the police and families, these centres were quickly operational following the fictitious crash.*

*AIG set up new tools to anticipate risks and enhance security. It updated its Airfield Manual, revising almost half the information on operating procedures and safety.*

*AIG's Safety Office produced a manual for its Safety Management System (SMS). Replacing a safety-only approach, it details the implementation of each pillar of the SMS: risk management (reports and data, identifying changes...); guaranteeing safety (monitoring performance, safety indicators, audits...); and promoting safety (ongoing training, safety campaigns...).*

*In 2006 AIG produced its 'Business Continuity Plan – Pandemic' to maintain both the health of staff and airport operations. In 2009 AIG's preparedness enabled it to react swiftly to the arrival of new virus A/H1N1 by providing information to airport staff, checking stocks and ordering equipment. This greatly limited staff contamination.*

*AIG launched the latest of its prevention-based safety campaigns, aimed at the staff of handling agents Swissport and Dnata. It comprised modules on personal protection equipment, managing break time, and rapid relaxation.*

*To export their experience and expertise, AIG and the Environmental Works and Studies Office joined forces to create AIRTRACE, the International Airport Environment Training Centre.*

*For many years AIG's Animal Danger Prevention (PPA) unit has developed techniques to deter animals. In 2009 this know-how was recognised abroad: AIG will deliver initial PPA training for airport staff in France. This will take place at Saint-Yan, an airport in Bourgogne, a developing centre of aviation excellence.*



Aéroport International de Genève

1515V

GVA+

1

million pour le  
perfectionnement  
des compétences



Aéroports Internationaux



# Plusieurs actions pour renforcer l'esprit d'équipe

**L'aéroport est une grande famille, dit-on souvent. Mais quand une entreprise emploie plus de 700 personnes dans plus de 200 fonctions différentes, il faut leur permettre de mieux se connaître. La rédaction du premier bilan social et la création d'un site Intranet sont notamment allées dans ce sens. 2009 a également été marquée par la promotion de la santé au travail et par la poursuite des efforts de formation.**

## Premier bilan social

Donner un autre regard sur l'entreprise, tel était l'objectif du premier bilan social, paru en juin 2009. Support de communication qui place les collaboratrices et collaborateurs au centre de ses préoccupations, ce document met en avant les actions prises en termes de gestion des ressources humaines et présente de très nombreuses informations concrètes. Idée sous-jacente: donner des chiffres à tous les employés et créer un lien entre les divisions. Des informations qui vont de la pyramide des âges à la gestion du temps, en passant par la commission consultative du personnel et la formation continue. Ce dernier point est d'ailleurs très développé à l'AIG, qui consacre un budget annuel supérieur à CHF 1 million pour le perfectionnement des compétences, et ce sans compter les formations techniques. Les formations se déclinent en quatre types: savoir-faire (langues, informatique...), savoir-être (sensibilisation à l'accueil du client), savoir-faire faire (cours pour nouveaux cadres, pour nouveaux responsables d'équipes...) et savoir devenir (MBA, adaptations aux conditions métiers, management...)

## L'AIG a son Intranet

Lui-même fruit d'une collaboration entre divisions, l'Intranet de l'AIG a été mis en service en février 2009. Dernières informations concernant la plate-forme aéroportuaire, annonces d'emplois, revues de presse, accès aux formulaires, règlements et procédures... ce site est une mine de renseignements. Il permet de savoir ce qui se passe dans les autres divisions et dans tout l'AIG. On y trouve également l'agenda des activités de la Commission des sports et loisirs, modèle de transversalité.

## GPS pour orienter la politique de santé

Un Groupe de Pilotage de la Santé (GPS) a été créé en novembre 2008 pour analyser les risques d'atteinte à la santé et définir des mesures préventives, mais aussi pour promouvoir la santé et la sécurité au travail. Pour 2009-2010, deux objectifs ont été fixés. Le premier: créer des indicateurs et des outils statistiques pour piloter la santé au travail basés sur des données mesurables. Le tableau de bord ainsi constitué se transforme alors en véritable outil décisionnel. Il permet notamment

d'établir une hiérarchie des besoins en vue d'une planification sanitaire et de mesurer l'efficacité des actions entreprises. Deuxième objectif: réaliser un plan d'actions visant à améliorer la santé et le bien-être au travail au sein du service sûreté passagers (notamment: identification et maîtrise des facteurs de stress principaux). Des résultats qui pourraient mener à d'éventuels développements futurs au sein d'autres services.

## Chasse au gaspillage

Chaque année, l'AIG fixe un objectif à l'ensemble de ses collaborateurs. Celui de 2009 était placé sous le signe de la chasse au gaspillage. Toutes les divisions ont été invitées à soumettre leurs propositions pour éviter la surproduction, la perte de temps ou les actions superflues. L'objectif a été atteint, puisque plus de 100 mesures d'améliorations quantitatives ou qualitatives ont été validées et mises en place.

## Enquête d'engagement

La première enquête d'engagement, réalisée en 2008, avait reflété un niveau de satisfaction relativement élevé des collaboratrices et collaborateurs. Il est néanmoins ressorti des points d'améliorations, notamment l'efficacité organisationnelle. Autrement dit, il était demandé davantage de transversalité entre les divisions. Outre les différentes actions présentées ci-dessus, d'autres mesures ont été décidées, telle la mise sur pied d'un Management Par Projets. Un coordinateur de projets a été engagé, dont l'une des missions consiste à améliorer la communication sur les nombreux projets en cours. De manière générale, cette enquête a donné lieu à plusieurs plans d'actions institutionnelles et de divisions (notamment en termes de communication interne).

Une autre enquête d'engagement va être réalisée à fin 2010 pour voir dans quelle mesure ces plans ont porté leurs fruits.

## Several actions to strengthen team spirit

*It is often said that the airport is one big family. However when an organisation employs more than 700 people in over 200 different roles, they should get to know each other better. To help do this, AIG compiled the first social audit and created an intranet site. The year was also marked by the promotion of health at work and continued training.*

*Published in June 2009, AIG's first social audit gives a different view of the organisation. A communication medium focused on staff, this document highlights actions taken in terms of managing human resources and provides much practical information. The basic idea is to provide employees with numbers and create a link between divisions. The information concerned ranges from AIG's age pyramid to time management, via the staff consultative committee and further training. The latter is highly developed at AIG, which invests over CHF 1 million in perfecting skills, not counting technical training.*

*Four types of training are available: know-how (for example languages and IT), knowing how to be (customer welcome awareness), knowing how to get to do (courses for new managers and team managers) and knowing how to become (MBA, meeting job requirements, management).*

*Itself the result of collaboration between divisions, AIG's intranet entered service in February 2009. The site is a mine of information and includes the latest information on the airport, job adverts, press reviews and access to forms, regulations and procedures. It enables staff to know what is happening in other divisions and across AIG. Also included is the activities agenda of the sports and leisure committee, a model cross-airport organisation.*

*AIG created a health steering group in November 2008 to analyse risks to health, define preventative measures and promote health and safety at work. For 2009-2010 it set two objectives. The first was to create the indicators and statistical tools required to guide workplace health using measurable data. In this way the indicators formed become a valid decision-making tool. In particular they enable AIG to establish a hierarchy of needs for health planning and to measure the effectiveness of actions taken. The second objective was to complete an action plan aimed at improving health and wellbeing in the passenger security department (particularly identifying and controlling the main stress factors). The results could lead to potential developments in other services.*

*Each year AIG sets a goal for all its staff. In 2009 it was to reduce waste, and all divisions were invited to submit their proposals to avoid waste, lost time and unnecessary actions. The goal was reached, with over 100 quantitative and qualitative improvements being approved and implemented.*

*AIG's first engagement survey, undertaken in 2008, reflected a relatively high level of staff satisfaction. It nevertheless produced areas for improvement, particularly organisational effectiveness and inter-divisional links. In addition to the various actions above, other measures were decided such as setting up Management By Project. A project coordinator was taken on, whose roles include improving communication about the many projects underway. More generally, this survey has led to several organisational and divisional action plans, notably in internal communication.*

*AIG will carry out another engagement survey in 2010 to see what these plans have achieved.*



GVA+

3

nouvelles  
compagnies  
aériennes



# Des campagnes marketing remarquées

**L'ouverture de deux nouvelles lignes sur l'Amérique du Nord a donné lieu à de très nombreuses actions marketing. L'offre locale n'a pas été oubliée pour autant : une vaste campagne de publicité a été réalisée pour sensibiliser la population aux transformations de l'AIG et promouvoir les nouveaux commerces.**

## **Une destination très demandée**

L'arrivée des compagnies United Airlines et Air Canada, fruit de plusieurs années de discussions intenses, avait déjà été annoncée fin 2008. La préparation pour le lancement de ces lignes, tant du point de vue commercial qu'opérationnel, a néanmoins nécessité plusieurs mois.

Le lundi 20 avril 2009 a eu lieu le premier vol Genève – Washington, opéré par la compagnie United Airlines en Boeing 767. L'appareil, configuré en trois classes – 6 sièges en première, 26 en business et 151 en économique – offre un produit particulièrement adapté aux différents segments de clientèle. Les études de marché ont fait ressortir notamment une demande des agences onusiennes et de plusieurs multinationales et ONG pour une liaison directe vers la capitale américaine.

## **Engouement du public**

Le premier vol vers Montréal a, lui, eu lieu le 2 juin 2009. Le Boeing 767 d'Air Canada a décollé vers midi sous les applaudissements d'invités venus nombreux pour cette occasion. Le succès de la liaison a été immédiat, entre autres, grâce à la forte communauté québécoise dans la région, à l'engouement du public pour Montréal et pour l'ensemble du Canada, et aux échanges commerciaux étroits entre les deux régions.

Lors des deux ouvertures, un événement VIP de grande envergure a été organisé, réunissant des personnalités du monde politique, économique et touristique, ainsi que la presse généraliste et spécialisée. Les retombées dans les médias et auprès de l'opinion publique ont été à la hauteur des attentes de la région en matière de réseau aérien intercontinental.

## **Connaissance du marché local**

L'AIG a apporté à ces deux nouvelles compagnies un soutien commercial substantiel. Il a surtout amené sa connaissance du marché local, ainsi que les méthodes et canaux de promotion les plus adaptés pour diffuser ces nouveaux produits auprès des clients. Ainsi, dans les deux cas, une grande campagne de publicité a été mise en place en plusieurs vagues (affichage public, habillage de tram, annonces dans la presse écrite). Elle a été accompagnée par des outils marketing tant classiques (brochures, stands, événements) qu'électroniques (mailings, bannières Internet, etc.).

## **Campagne de sensibilisation GVA+**

Depuis 2008, un concept de communication sur l'ensemble des travaux du plan directeur de l'AIG a été mis en place, sous le nom de «GVA+ 2008-2010». Ces actions se sont donc poursuivies en 2009, avec une importante campagne de communication auprès du grand public, centrée sur les mois de juin et septembre essentiellement. L'objectif était à la fois de sensibiliser la population de la région aux transformations en cours à l'aéroport (extension du terminal, refonte complète du transit, etc.) et de promouvoir l'ensemble des nouveaux services, commerces et restaurants implantés ces deux dernières années.

Après un message plus général au cours des premières vagues de 2008, les visuels de la campagne 2009 ont ainsi mis l'accent sur les nouveaux restaurants et surfaces de vente, avec une sélection de photographies montrant des points de vue atypiques pour un aéroport. Des enquêtes sur l'impact des campagnes permettaient d'ajuster le tir au fur et à mesure et ont notamment confirmé le fort capital de sympathie dont jouit l'AIG auprès du grand public. L'affichage sur les transports publics et les annonces radio se sont révélées être les supports ayant le meilleur impact publicitaire.

## **Billets de transport gratuits**

Dans le domaine de l'accessibilité, l'AIG a poursuivi sa stratégie de promotion des transports publics, notamment en reconduisant le système de billet Unireso gratuit pour les passagers à l'arrivée et en relayant la promotion de différentes améliorations apportées au réseau TPG vers l'aéroport. À noter qu'aujourd'hui, environ 40% des passagers viennent en bus ou en train à l'aéroport.

### **Forte participation extérieure**

L'équipe marketing a assuré la représentation de l'AIG à une bonne dizaine de salons et de «workshops» dans le domaine touristique, au sein de la zone de chalandise, tant du côté suisse que français. Par ailleurs, une forte présence de l'aéroport a eu lieu à la Foire de Fribourg, en tant qu'hôte d'honneur, et au Comptoir Suisse de Lausanne en septembre.

L'AIG a poursuivi ses démarches de prospections et de suivi auprès des compagnies aériennes, tant par des contacts directs qu'en participant à toute une série d'événements majeurs dans le domaine du transport aérien aux quatre coins du monde.

### **Lancement d'une ligne tout cargo**

Après plusieurs années d'effort, 2009 a vu se concrétiser le lancement d'une ligne tout cargo vers la Chine, répondant à des besoins très spécifiques de l'industrie locale. La compagnie chinoise Jade, en collaboration avec Lufthansa Cargo, a ainsi commencé une liaison – dans un premier temps bihebdomadaire – avec Shanghai en Boeing 747 tout cargo.

Toujours dans le domaine du fret aérien, le congrès annuel de la FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) s'est déroulé à Genève en septembre. L'occasion pour l'AIG de se profiler auprès des grands acteurs du secteur.

### **Mesures de qualité**

L'aéroport de Genève participe depuis quelques années au programme de benchmarking «Airport Service Quality», réunissant sous l'égide de l'ACI (Conseil Mondial des Aéroports) plus d'une centaine de plates-formes. En 2009, l'AIG a complété ces enquêtes par un programme très complet de mesures quantitatives des prestations offertes aux passagers (temps d'attente à l'enregistrement, passage au contrôle de sûreté, durée d'embarquement, etc.), sous le label «ASQ-Performance».

### **High-impact marketing campaigns**

*On 20 April 2009 United Airlines' first flight from Geneva to Washington took off, operated by a B767 configured with six seats in first, 26 in business and 151 in economy. Market research has highlighted particular demand from United Nations agencies and several multinationals and non-governmental organisations.*

*Air Canada's first Geneva-Montreal flight took off on 2 June. The service was immediately successful, thanks in part to the two regions' strong personal and trade links and the public's keen interest in Montreal and Canada.*

*AIG provided substantial commercial support for these two airlines, particularly through its knowledge of promotion to the local market, and implemented comprehensive advertising campaigns.*

*AIG's 'GVA+ 2008-2010' communications efforts continued with a campaign designed to increase public awareness of all the major improvements at the airport (such as the terminal extension and transformation of the transit area) and promote its many new shops, restaurants and services.*

*Surveys of the campaigns' impact enabled them to be refined over time and confirmed AIG's strong public approval.*

*AIG renewed the Unireso ticket system, free for passengers in arrivals, and took over the promotion of improvements to the airport public transport (TPG) network. Around 40% of passengers now come to the airport by bus or train.*

*The marketing team represented AIG at 10 tourism exhibitions and workshops in its catchment area, in both Switzerland and France. AIG also had a strong presence at the Fribourg Fair as guest of honour, and at the Lausanne Comptoir Suisse.*

*AIG continued marketing to airlines through direct contact and participation at major air transport events worldwide.*

*After several years of effort, 2009 saw the launch of an all-cargo B747 service to Shanghai. The biweekly flights are operated by Chinese airline Jade, working with Lufthansa Cargo.*

*The annual congress of FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) in Geneva gave AIG a high profile among the industry's major players.*

*AIG regularly participates in the Airport Service Quality benchmarking programme, which brings together more than 100 airports under the auspices of the Airports Council International. In 2009 AIG went through a comprehensive quantitative assessment of its service (including time at check-in, security and boarding), called ASQ Performance.*



Aéroport International  
de Genève

IU2  
SUI

ΣΕΑ  
632



Αεροπορικό κέντρο  
de Genève  
Aéroport International  
de Genève



GE52675 Aéroport International  
de Genève





Conception: AIG  
Maquette: Dune Graphic  
Photos: Etienne Delacrétaz  
Rédaction: AIG  
Traduction: Airstream Copywriting Services  
Crédit photos: AIG (Jean-Luc Altherr), Achitecture & Construction (Serge Du Pasquier),  
Jean-Claude Brutsch (Swiftcopter), CER, Frank Mentha

Imprimé en Suisse chez Atar Roto Presse SA  
Papier Satimat Green (60% de fibres recyclées et 40% de fibres vierges FSC)



