

IMMERSION TERRITORIALE GRAND GENÈVE

INSERTION TERRITORIALE DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE

SEPTEMBRE 2025

Programme de l'immersion

VISITE OPTIONNELLE

👉 13:15 | Visite de terrain optionnelle

PARTIE OFFICIELLE

👉 14:45 | Séance plénière

• Accueil

M. Gilles Rufenacht, Directeur Général, Aéroport International de Genève (AIG)

• Introduction

Mme Aurélie Godard-Charillon, Vice-présidente du GLCT Grand Genève

• Présentation de la Planification 2040 de l'AIG

M. Thierry Mellina, Responsable du pôle de planification stratégique, AIG

• Présentation du projet CAP2030 et de la mesure PA5

M. Philippe Moraga, Directeur des infrastructures, AIG

• Enjeux de mobilité Canton de Genève et développement des infrastructures de transport

M. Thierry Messenger, Directeur, Office Cantonal des Transports, Canton de Genève.
Benoît Lacas, Ingénieur, Office Cantonal des Transports, Canton de Genève.

• Aéroport et mobilité transfrontalière

M. Thierry Mellina, Responsable du pôle de planification stratégique, AIG

• Conclusion et perspectives pour le Grand Genève

Mme Aurélie Godard-Charillon, Vice-présidente du GLCT Grand Genève

• Échanges avec les participants

👉 16:30 | Temps convivial

À PROPOS DES IMMERSIONS

Les immersions territoriales sont des journées de découverte sur site. Elles associent présentations thématiques et visites de terrain. Elles visent à valoriser des projets structurants pour le développement de l'agglomération transfrontalière et à mettre en lumière les enjeux de la coopération transfrontalière, essentielle pour la cohérence de notre territoire partagé.

Ces rendez-vous permettent d'explorer le rôle et les missions du Grand Genève en matière de planification, d'aménagement, de mobilité et de transition écologique. Les immersions s'adressent aux élu-e-s, aux agents des administrations et au Forum d'Agglomération du Grand Genève.

L'ensemble des replays et supports de chaque immersion sont disponibles sur : www.grand-geneve.org/immersions-territoriales.

L'aéroport international de Genève : contexte et gouvernance

L'Aéroport International de Genève occupe une position singulière à 5 km seulement du centre-ville. Il joue un rôle stratégique et économique pour le territoire, au service principalement des habitants, des entreprises et des organisations internationales. Cette implantation en milieu urbain le soumet à des contraintes particulières : limites géographiques, frontière et partage de l'espace avec les réseaux urbains.

Face à ces contraintes, l'aéroport adopte une stratégie permanente de concentration, de modernisation et d'optimisation de ses infrastructures. Le suivi et le développement de cette plateforme induisent de nombreux défis liés à cette position unique, entre centre urbain et zone frontalière.

L'organisation de l'aéroport trouve son origine dans la Convention de 1956, qui structure son fonctionnement avec une partition en secteur suisse et secteur français partageant une piste unique. Cette organisation particulière génère des conséquences sur la gestion de la douane, du fret et de la route douanière.

La gouvernance reflète cette complexité transfrontalière. Elle s'articule autour de la Commission Mixte Paritaire et d'un Conseil d'administration qui réunit la société civile, les partis politiques genevois, 4 communes genevoises, l'État de Genève, le personnel de l'aéroport ainsi que les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie. Plusieurs instances consultatives complètent ce dispositif. La Loi sur l'Aéroport (LAIG) encadre son développement, notamment avec le Plan Sectoriel des Infrastructures Aéroportuaires (PSIA).

La Charte du Grand Genève, document socle du GLCT Grand Genève, signé par les 8 membres, engage par ailleurs l'aéroport dans la transition écologique, inscrivant son développement dans les objectifs métropolitains de long terme.

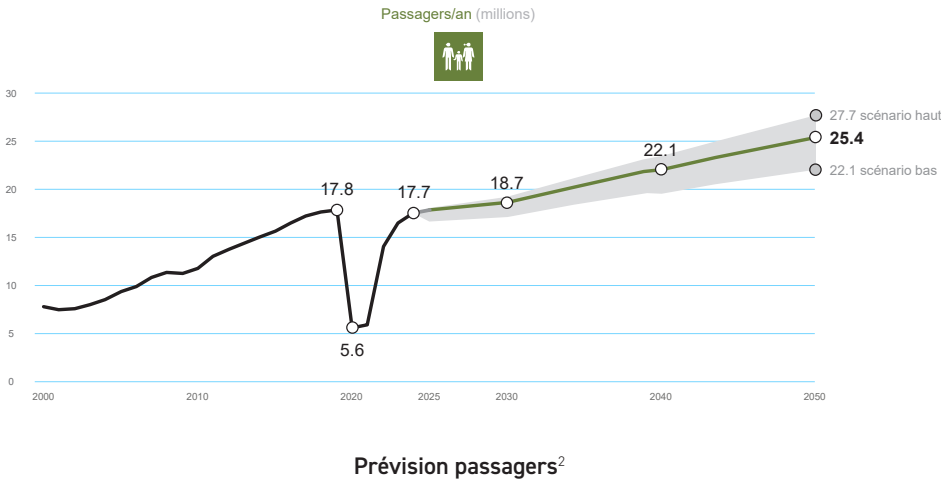


Vue Extérieur depuis Autoroute Extension Aéroport¹

1/ Crédit : AIG
2/ Source : présentation AIG - Sept. 2025
3/ Crédit : AIG

La vision 2040 et la planification directrice

L'aéroport a accueilli 17,8 millions de passagers en 2024. Les prévisions anticipent une croissance entre 22 et 27 millions à l'horizon 2040-2050 selon les scénarios.



Pour accompagner cette évolution, la planification directrice 2024 vise un juste équilibre entre le développement des infrastructures et les enjeux environnementaux. Elle met en œuvre des solutions pour répondre aux besoins de développement et de rénovation tout en intégrant les défis climatiques et la réduction de l'impact sonore. L'objectif central consiste à renouveler des actifs vieillissants tout en opérant dans un périmètre contraint, typique d'un aéroport urbain.

Cette planification s'inscrit dans une vision ambitieuse pour 2040 qui se décline en cinq axes. L'aéroport entend répondre

aux besoins de la population, de l'économie et de la Genève internationale. Il vise à devenir un centre multimodal compétitif et convivial, s'adaptant aux évolutions sociétales et technologiques. L'exemplarité en termes de développement durable et d'innovation constitue un engagement fort, tout comme l'ambition de rester un employeur attractif et responsable. Cette vision guide l'ensemble des projets d'infrastructure et contribue à leur convergence avec les objectifs de long terme de l'agglomération transfrontalière.



Vue depuis passerelle Extension Aéroport³

Le projet CAP 2030 et la plateforme multimodale

Le projet CAP 2030 incarne la transformation majeure de l'aéroport pour les vingt prochaines années. Il associe la création d'une plateforme multimodale et la modernisation complète du terminal 1. L'investissement total s'élève à 650 millions de francs à la charge de Genève Aéroport. La galerie commerciale de la gare sera également reconstruite pour un coût d'environ 30 millions, à la charge des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF).

Le Terminal 1 qui a été construit en 1968 pour accueillir 5 millions de passagers ne répond plus aux besoins actuels. Le projet CAP2030 vise à accommoder les pointes horaires, à créer un centre de mobilité performant, à améliorer significativement la qualité d'accueil des voyageurs et à traiter la vétusté de l'infrastructure actuelle qui sera très avancée à l'horizon 2040.

L'organisation des fonctionnalités sera entièrement repensée pour fluidifier les parcours et renforcer l'efficacité opérationnelle.

La réalisation s'étale sur plusieurs phases séquentielles. Les prérequis ont d'ores et déjà démarrés avec la libération de l'espace devant le terminal principal, la construction du parking P41 et l'aménagement de zones tampon pour les voitures et les taxis. La plateforme multimodale sera réalisée entre 2028 et 2032, suivi de la transformation du terminal 1 entre 2031 et 2033. Ce phasage permet d'assurer la continuité de l'exploitation tout en transformant progressivement les infrastructures pour répondre aux besoins futurs.



Séquençage des projets⁴

4/ Source : présentation AIG - Sept. 2025

Les enjeux de mobilité transfrontalière

Chaque jour, l'aéroport attire plus de 60'000 visiteurs (passagers, collaborateurs et autres). Le choix entre voiture et transports publics pour se rendre sur le site dépend essentiellement de la qualité et de la disponibilité des alternatives. La répartition entre transport individuel motorisé, transport collectif et la mobilité douce est directement influencée par la qualité de l'infrastructure dédiée.

Pour l'aéroport, cette question se pose avec une acuité particulière. Des disparités d'accès marquées persistent entre les deux côtés de la frontière. Côté suisse, les passagers disposent d'une offre complète : Transports Publics Genevois (TPG), voiture, taxis, train. Pour le secteur français (accès par la route douanière), l'offre se limite à la voiture et aux taxis. Cette asymétrie soulève la question cruciale d'un accès unique pour tous à un pôle multimodal unifié.

L'évolution de la fréquentation renforce cet enjeu. Sur les 17,8 millions de passagers accueillis en 2024, la part de ceux provenant ou séjournant en France atteint 36% contre 28% en 2019. Parallèlement, 11 000 employés travaillent sur le site aéroportuaire au sein de plus de 150 instances et sociétés. La moitié de ces employés réside en France, une proportion en augmentation. Plus de 60% travaillent en horaires irréguliers incluant les week-ends, les horaires matinaux et tardifs. Ces évolutions démographiques et ces contraintes horaires

renforcent l'importance d'une desserte transfrontalière performante et équitable pour tous les usagers.

CHAQUE JOUR, L'AÉROPORT ATTIRE PLUS DE 60'000 VISITEURS (PASSAGERS, COLLABORATEURS ET AUTRES).

Les projets d'infrastructure de mobilité

Le réseau de transports publics autour de l'aéroport poursuivra son développement avec des projets structurants échelonnés sur plusieurs horizons. L'amélioration du Léman Express s'inscrit dans cette dynamique. En 2026, un nouveau parcours de la ligne 7 sera mis en service, améliorant les connexions vers l'aéroport.

Parallèlement, le réseau tramway se développera. La future ligne Nation – Ferney (2028) desservira le parking P47 qui deviendra un nouveau hub complémentaire pour la desserte est du secteur aéroportuaire. Un axe tangentiel de 7 km reliera également l'Aéroport au Grand-Lancy via Châtelaine et les Esserts avec 15 arrêts. Ce projet générera 66 000 voyages par jour attendus, pour un investissement de 320 millions de francs. Il permettra des liaisons directes entre périphéries et l'aéroport sans passage par le centre, réduira les correspondances et offrira un gain de plusieurs minutes par trajet.

La liaison ferroviaire Jura Léman Salève représente un autre projet structurant à plus long terme. Elle créera un nouvel axe nord-sud et une nouvelle ligne Genève-Lausanne. Ce projet permettra l'accroissement de l'offre au centre de l'agglomération et à l'aéroport, assurera la desserte par transport à grande capacité et haute fréquence des zones denses non desservies par le Léman Express, et créera une offre transfrontalière supplémentaire vers le Pays de Gex et la façade Sud du canton.

L'axe fort aéroportuaire

La transformation de la façade aéroportuaire constitue un projet structurant pour l'accessibilité du site. Un axe fort permettra aux transports collectifs et à la mobilité douce de desservir efficacement l'ensemble des adresses aéroportuaires depuis le nouveau pôle multimodal. Cet axe comprendra un site propre pour les bus et des aménagements dédiés à la mobilité douce.

De nouveaux ouvrages de franchissement de l'autoroute amélioreront considérablement la circulation. Ces infrastructures optimiseront les parcours et réduiront les distances pour tous les modes de transport.



Vue Aérienne Extension Aéroport⁵

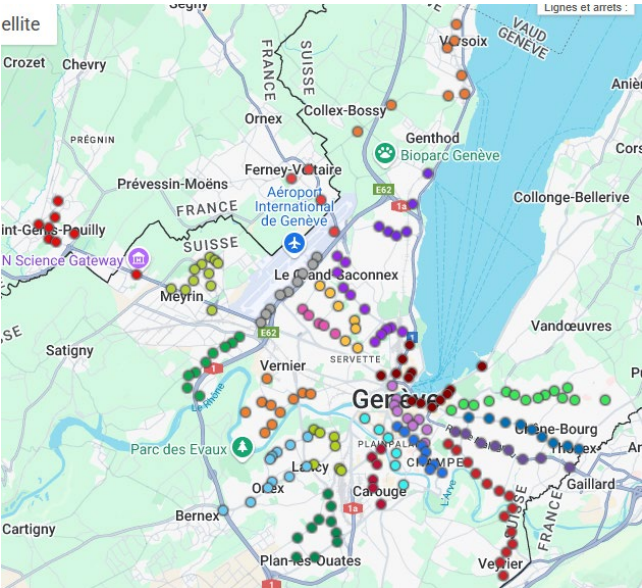
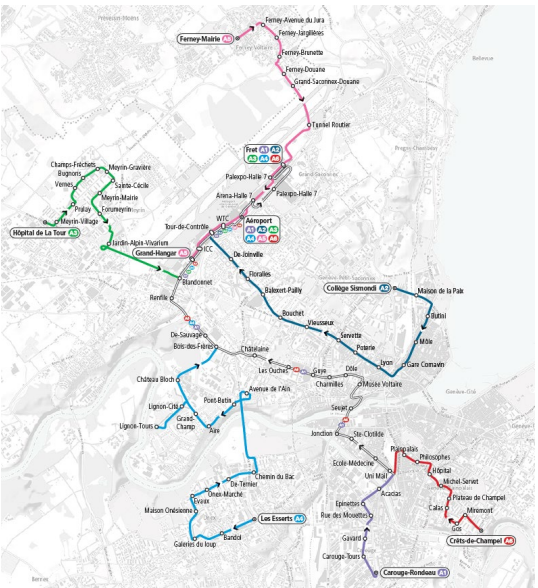
La mobilité des passagers et des employés

En 2024, 52% des passagers utilisent les transports collectifs, une proportion en baisse par rapport à 2019 et 2023. Cette diminution s'explique par la progression des passagers provenant ou séjournant dans des zones mal desservies par les transports publics. Les parts modales varient sensiblement selon l'origine : 59% des passagers provenant ou séjournant en Suisse utilisent les transports publics, contre seulement 40% pour ceux provenant ou séjournant en France.

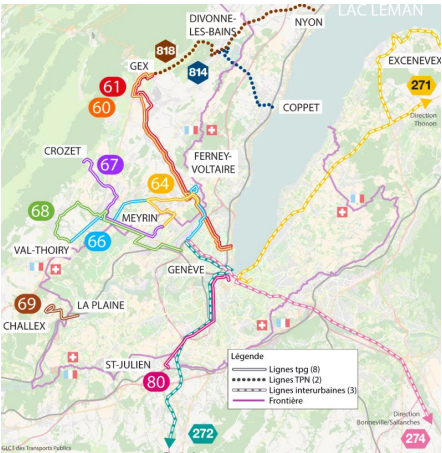
Cette situation préoccupe les gestionnaires de l'aéroport qui se sont fixés des objectifs ambitieux pour 2030 dans le cadre du PSIA. L'enjeu consiste à augmenter la part des transports collectifs et des modes actifs en améliorant l'offre et son accessibilité.

Comme expliqué précédemment, la mobilité des employés représente un défi spécifique, renforcé par les plages de travail matinales ou tardives, complexifiant l'accès aux transports publics traditionnels.

Face à ces enjeux, l'aéroport a développé un plan de mobilité complet. De nombreuses offres sont disponibles pour les employés : subventions pour les abonnements de transports publics et modes actifs, partenariat avec Blablacar Daily avec cofinancement des trajets, et une politique restrictive d'attribution des abonnements de parking basée sur l'accessibilité en transports collectifs. Des navettes desservent Ferney-Voltaire et Saint-Genis-Pouilly aux heures creuses matinales et tardives pour répondre aux besoins spécifiques des employés. Ces navettes représentent un coût annuel supérieur à 2,5 millions de francs. L'aéroport développe également des services comme l'Aérobis et travaille sur une nouvelle plateforme multimodale pour faciliter les correspondances.



Plan de mobilité employés et incitations passagers



Desserte vers / depuis la France

PLUS DE 60% DES EMPLOYÉS TRAVAILLENT EN HORAIRES IRRÉGULIERS INCLUANT LES WEEK-ENDS, LES HORAIRES MATINAUX ET TARDIFS, CE QUI COMPLEXIFIE LEUR ACCÈS AUX TRANSPORTS PUBLICS TRADITIONNELS.

5/ Crédit : AIG

Transition écologique et innovation

L'engagement dans la transition écologique constitue un axe majeur du développement de l'aéroport. Une stratégie de décarbonation a été élaborée pour les opérations et la plateforme aéroportuaire.

L'objectif Net Zéro (programme pour rendre les opérations plus durables) guide les transformations des infrastructures. Les nouveaux projets intègrent systématiquement les enjeux de développement durable et d'innovation technologique. L'aéroport vise à devenir exemplaire dans ces domaines tout en maintenant son rôle économique et en améliorant la qualité de service offerte aux passagers et aux employés.



Au-delà de ces transformations physiques, l'aéroport ambitionne de devenir un pôle d'innovation en matière de mobilité et d'énergie, développant et expérimentant des solutions nouvelles applicables à l'ensemble du territoire. Il s'affirme comme un acteur majeur du Grand Genève dans la transition écologique, contribuant activement aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ et d'adaptation au changement climatique. La synthèse de ces ambitions se résume ainsi : opérer une plateforme multimodale performante dans un espace contraint, atteindre les objectifs environnementaux, répondre aux besoins de la région et de sa population, offrir une qualité de services et des infrastructures efficaces.

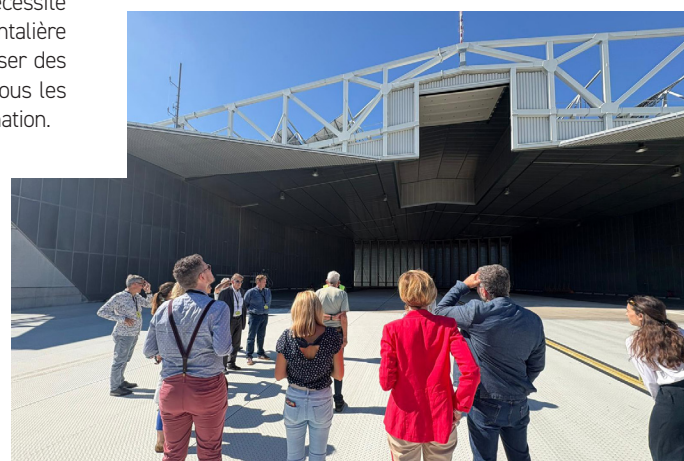


Perspectives et défis

L'avenir de l'aéroport se dessine autour de plusieurs défis stratégiques qui guideront son développement dans les décennies à venir. La coordination des chantiers constitue un enjeu opérationnel majeur. Il s'agit d'optimiser l'espace et le temps pour minimiser les impacts sur l'exploitation tout en poursuivant la planification des infrastructures et leur modernisation dans un calendrier maîtrisé s'étendant de 2025 à 2040.

Le développement de l'offre en transports publics nécessite un travail continu sur la qualité de la desserte transfrontalière et les amplitudes horaires. L'objectif consiste à proposer des alternatives crédibles à la voiture individuelle pour tous les usagers, quelle que soit leur provenance ou leur destination.

L'intégration de l'aéroport dans l'urbain représente sans doute le défi le plus ambitieux. L'aéroport doit évoluer d'une infrastructure isolée vers un véritable quartier urbain intégré au tissu métropolitain. Cette transformation passe par l'optimisation de l'accessibilité terrestre : réduction des distances de marche, amélioration de la lisibilité des itinéraires et création d'une entrée unique pour tous vers un pôle multimodal performant.



L'INTÉGRATION DE L'AÉROPORT DANS L'URBAIN REPRÉSENTE SANS DOUTE LE DÉFI LE PLUS AMBITIEUX



L'AÉROPORT AMBITIONNE DE DEVENIR UN PÔLE D'INNOVATION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET D'ÉNERGIE



GLCT Grand Genève

Présidence du Conseil d'Etat
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3964 - 1211 Genève 3

**Pôle métropolitain
du Genevois français**

T +33 (0)4 50 04 54 08
infos@grand-geneve.org

Région de Nyon

T +41 (0)22 361 23 24
info@regiondenyon.ch

**République et
Canton de Genève**

T +41 (0)22 546 73 40
grand-geneve@etat.ge.ch