



GENEVE  
AÉROPORT

# Planification Directrice 2024-2050

19.09.2025 – Immersion territoriale



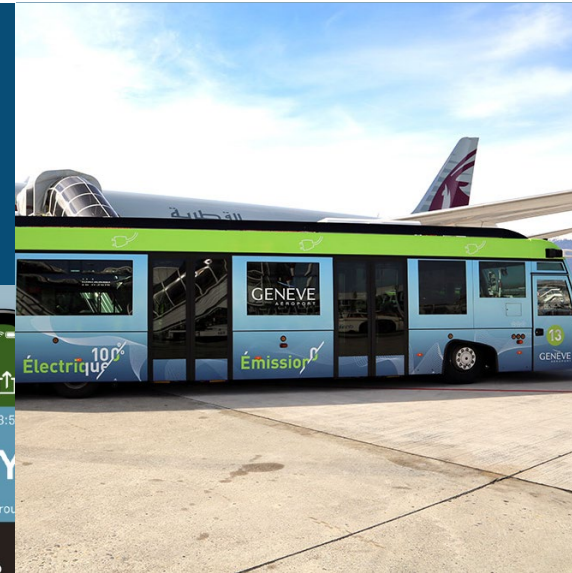
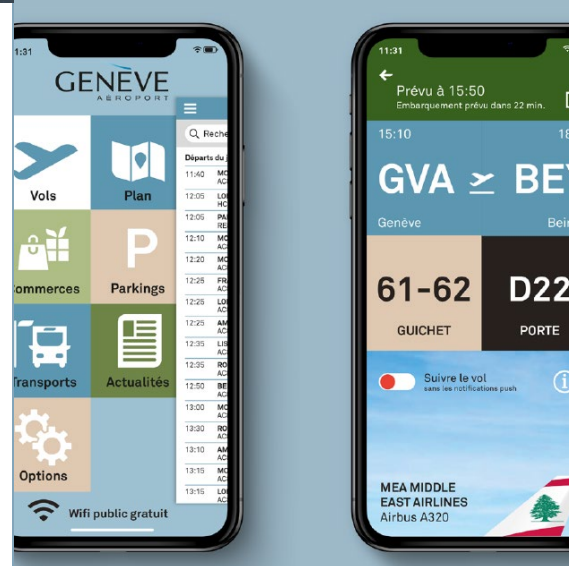
# En 2040



- Un centre de mobilité **compétitif et convivial**
- Répond aux besoins de la population, de l'économie et de la Genève internationale

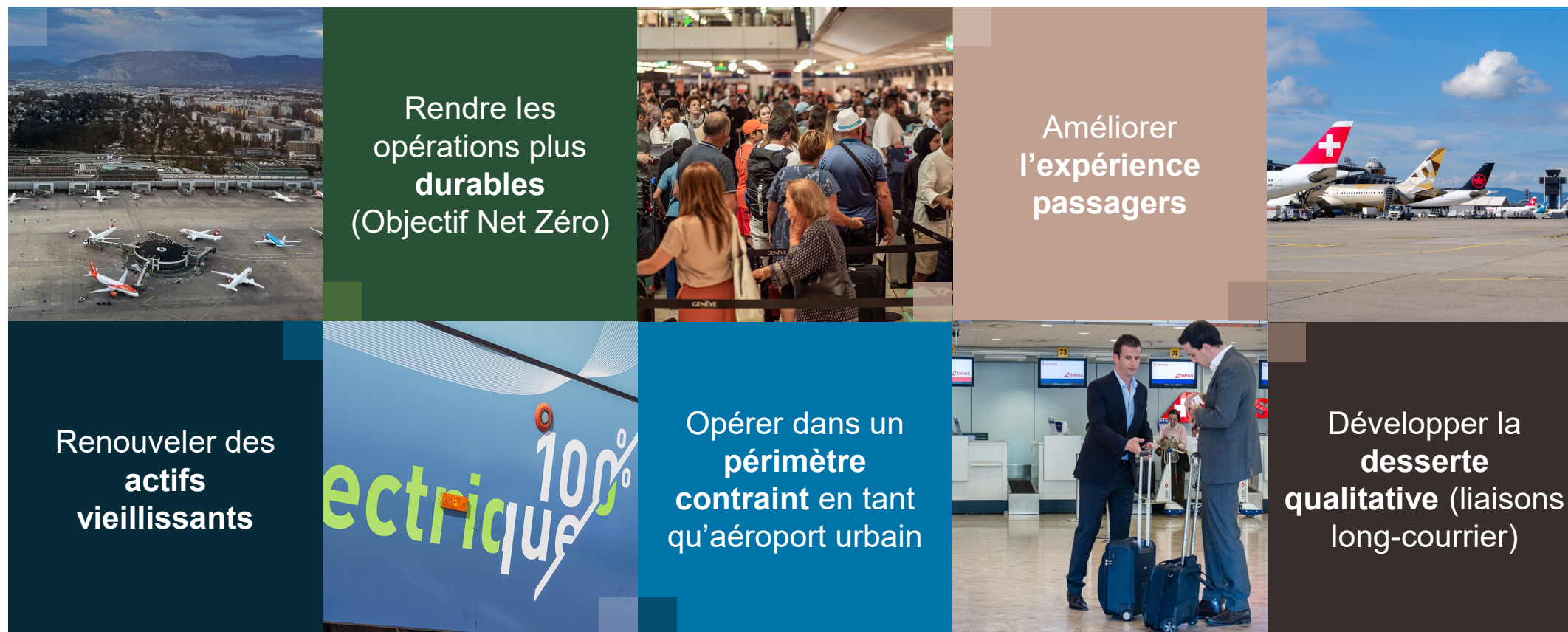
- Adapté aux évolutions **sociétales et technologiques**

## LA VISION



- Exemple dans le **développement durable et l'innovation**
- Un employeur **attractif et responsable**

# Nos défis, nos ambitions



# Le rôle de la planification directrice



- Mise en œuvre de solutions...

...visant  
un juste  
équilibre entre

le besoin de  
**développement** et  
de **rénovation** des  
**infrastructures**

et les enjeux  
environnementaux :  
**défis climatiques** et  
réduction de  
**l'impact sonore**

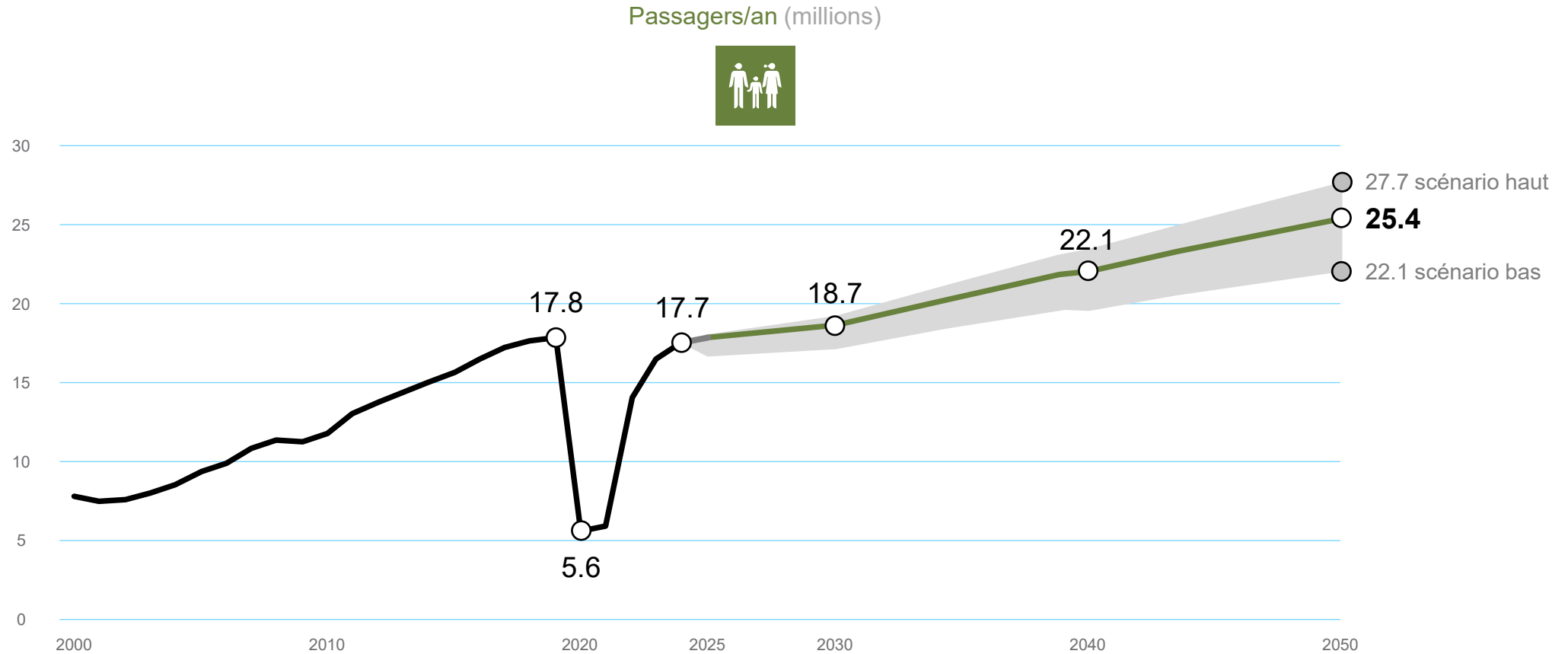




# Nos défis

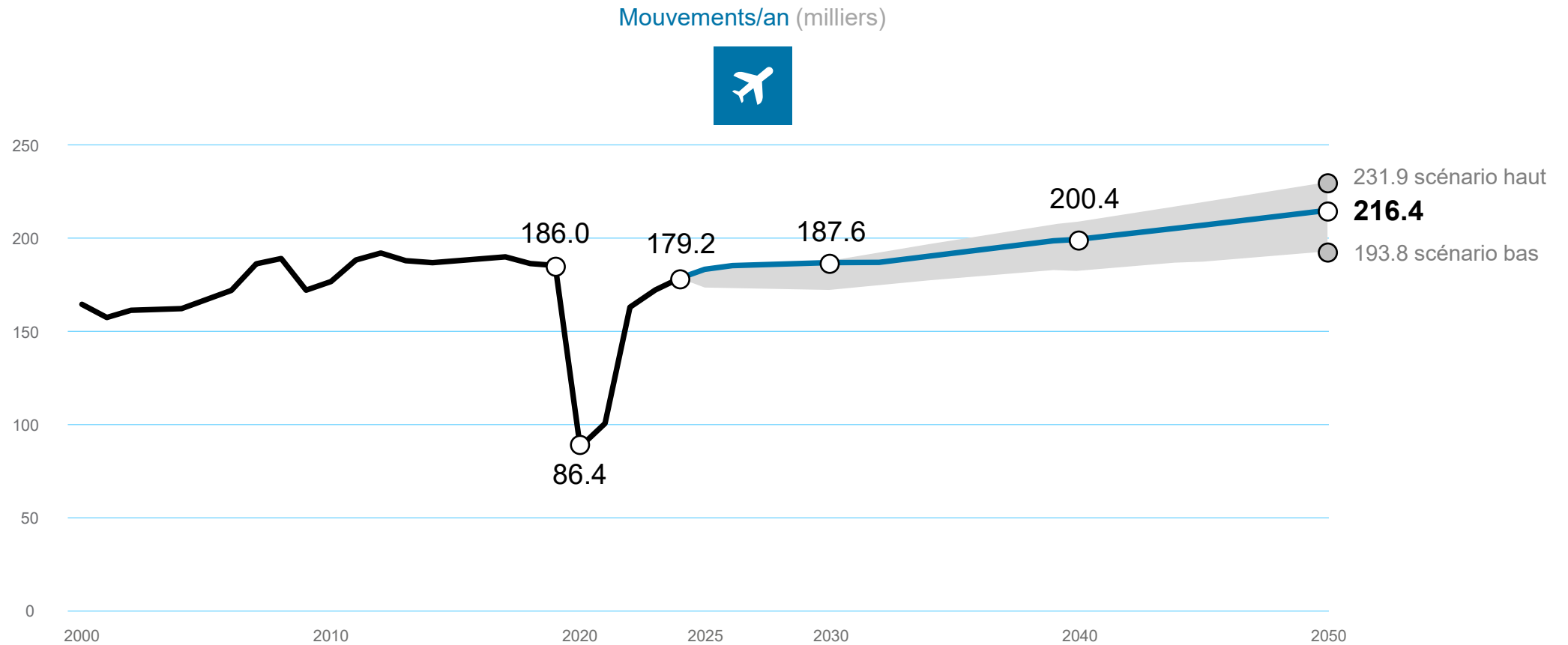


# Prévisions passagers





# Prévisions mouvements



# Ratio passagers/mouvements



**+ 1.4% par an**



**+ 0.9% par an**



# Gaz à Effet de Serre

## Parts des émissions et objectifs

## Scope 1



**0.4%**

**2037 : -90%\***

principalement grâce à GeniLac

## Scope 2



**0.1%**

## Scope 3

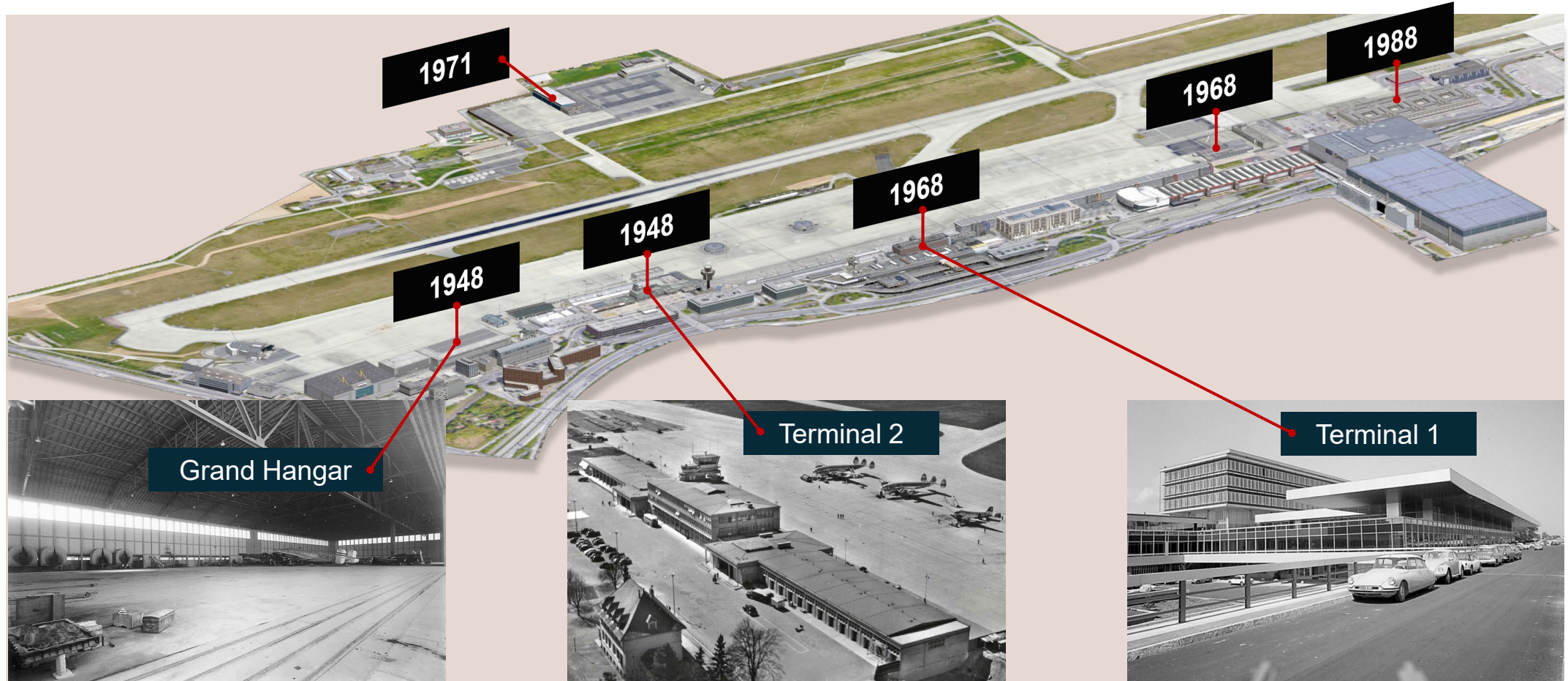


**2050 : -90%\***

## SAF et renouvellement flotte

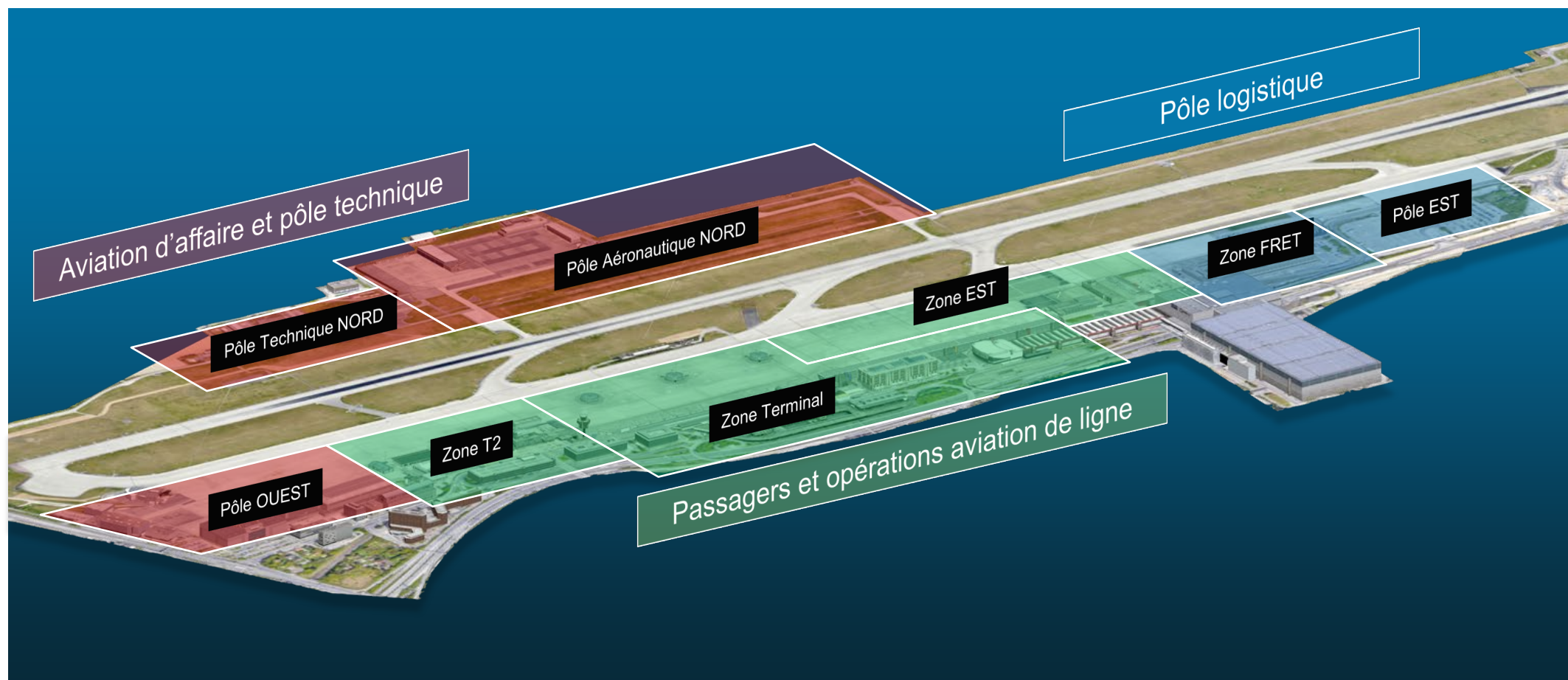
\* niveau de 10% d'émissions résiduelles considérées comme « inévitables » à séquestrer par la suite

# Un parc à renouveler

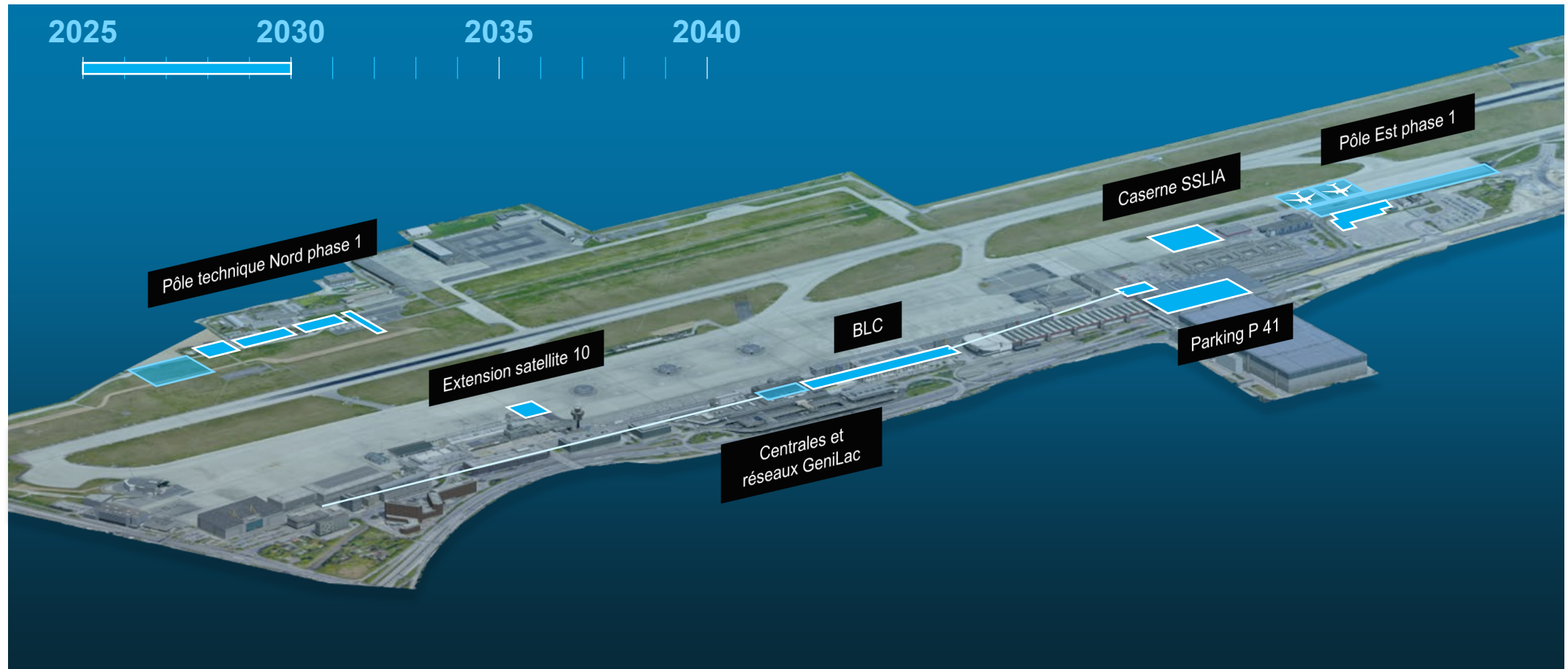




# Organisation des fonctionnalités

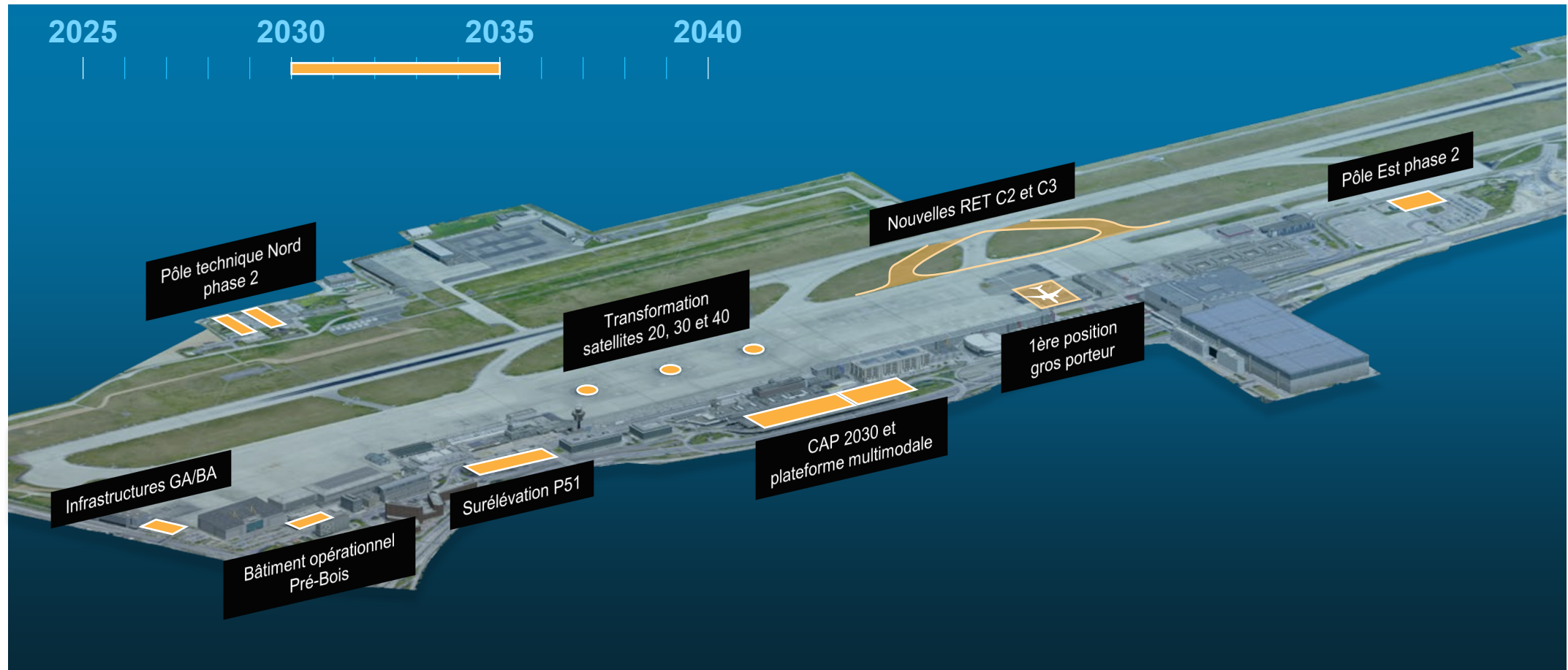


# Séquençage des projets

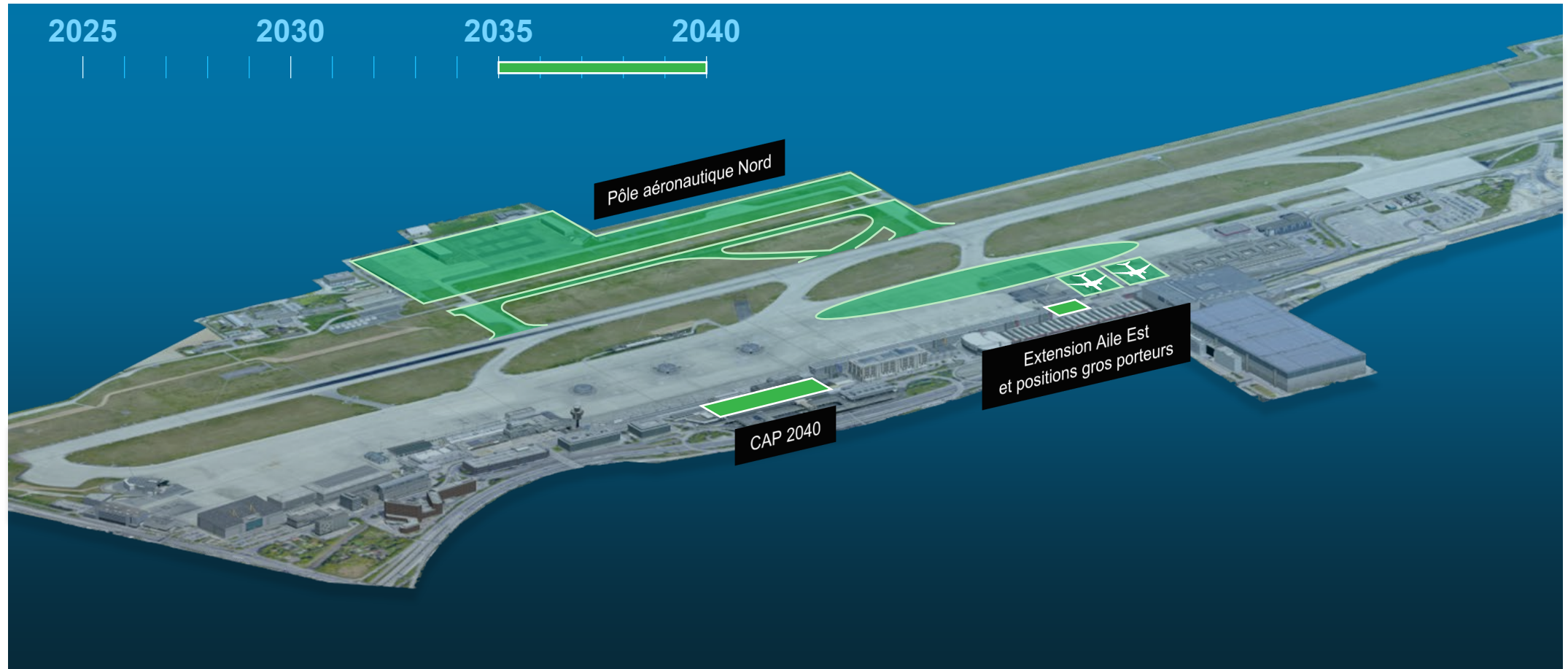




# Séquençage des projets



# Séquençage des projets



# Séquençage des projets

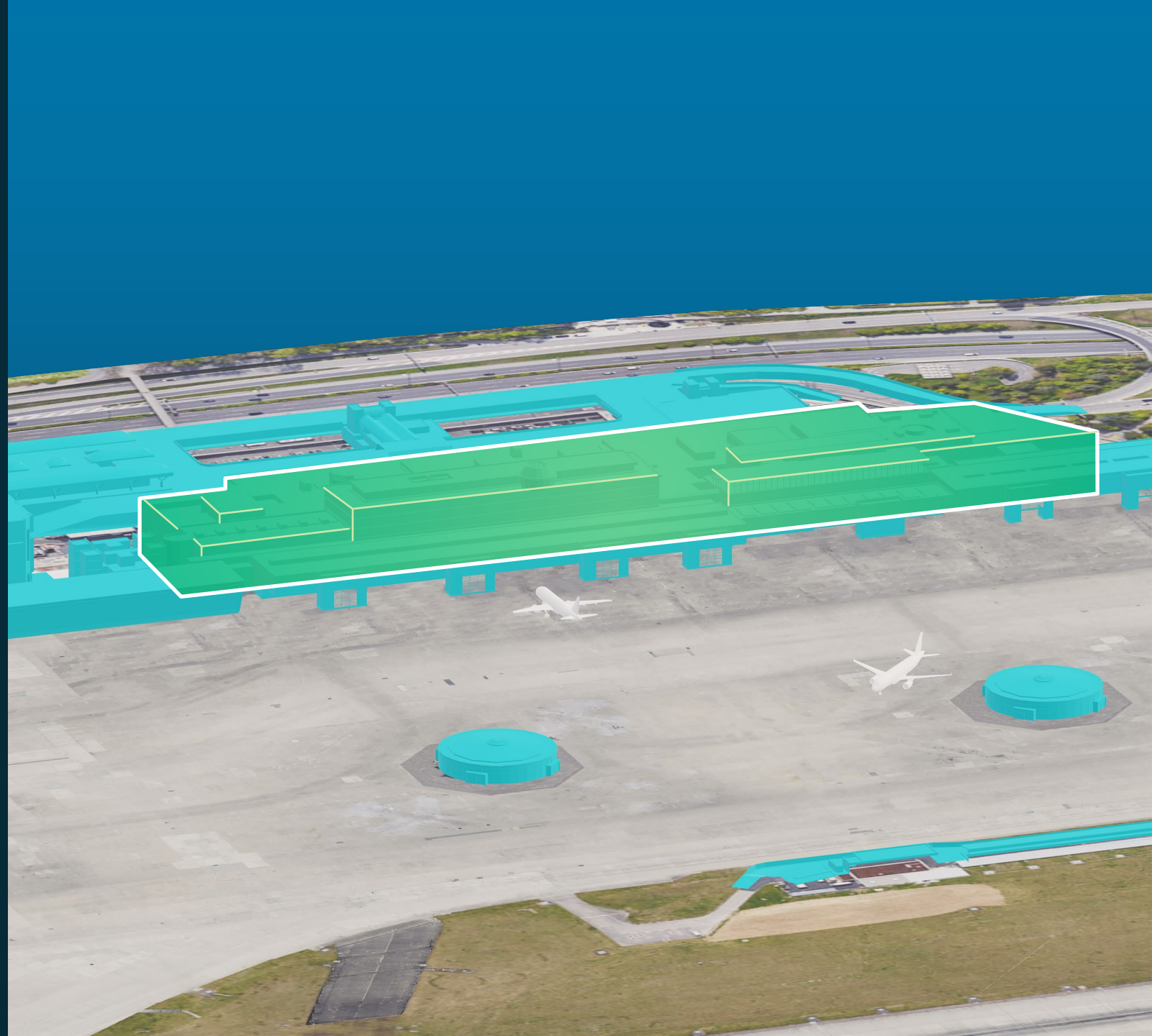






# CAP 2040

- 2039 - 2044
- Construit en 1968
- Développer offre commerciale moderne et adaptée





# BLC

- 2019-2025
- Renouvellement et mise aux normes sûreté tri bagages départ







# Extension satellite 10

- 2025-2027
- Adaptation de l'offre pour le trafic court/moyen courrier
- Réaffectation globale salles embarquement Schengen et Non-Schengen







# Transformation satellites 20, 30 et 40

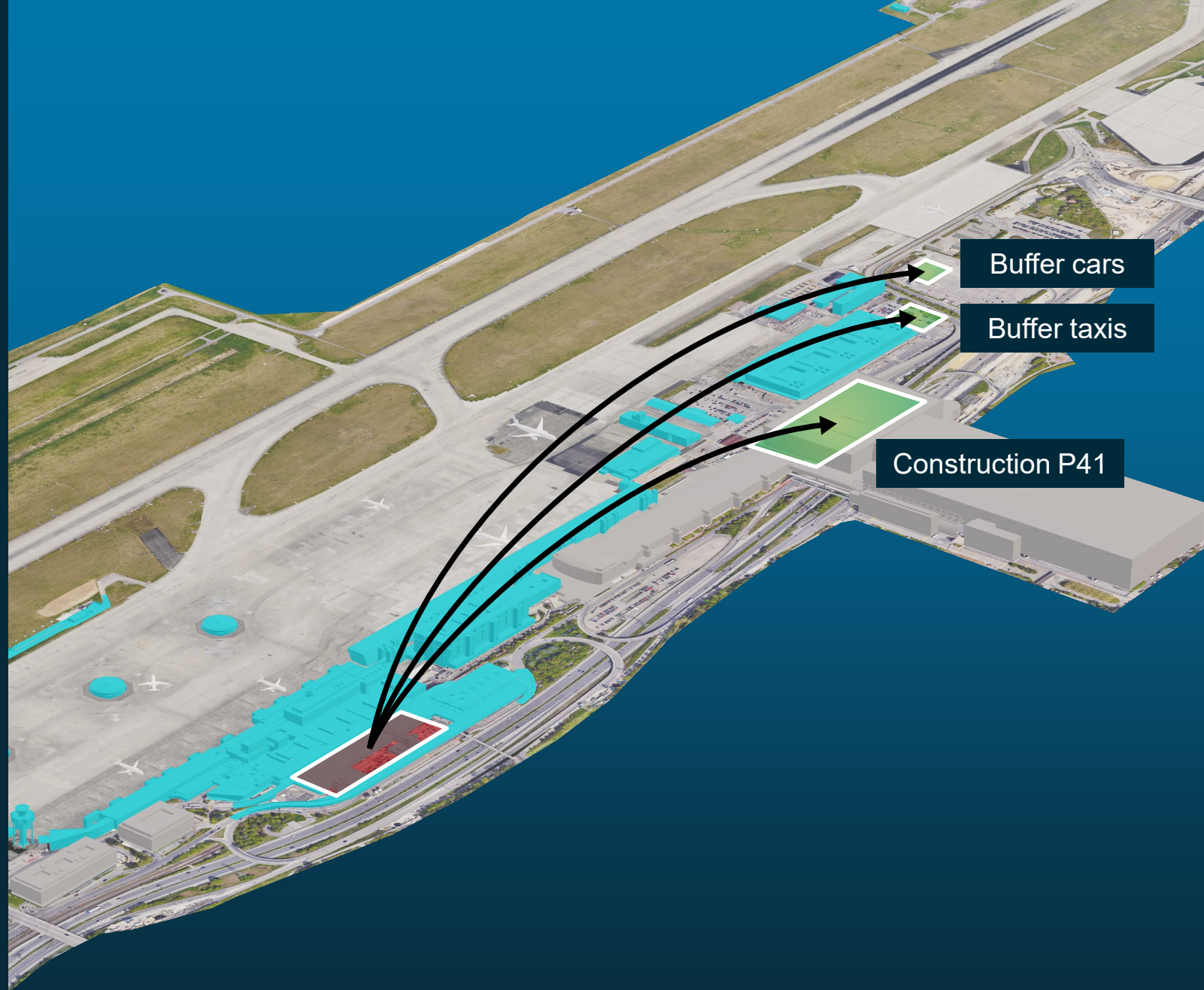
- 2028 - 2034
- Construits en 1968
- Moderniser les salles d'embarquement et augmenter le confort





# Prérequis CAP 2030

- 2024-2025
- Libération espace devant terminal principal

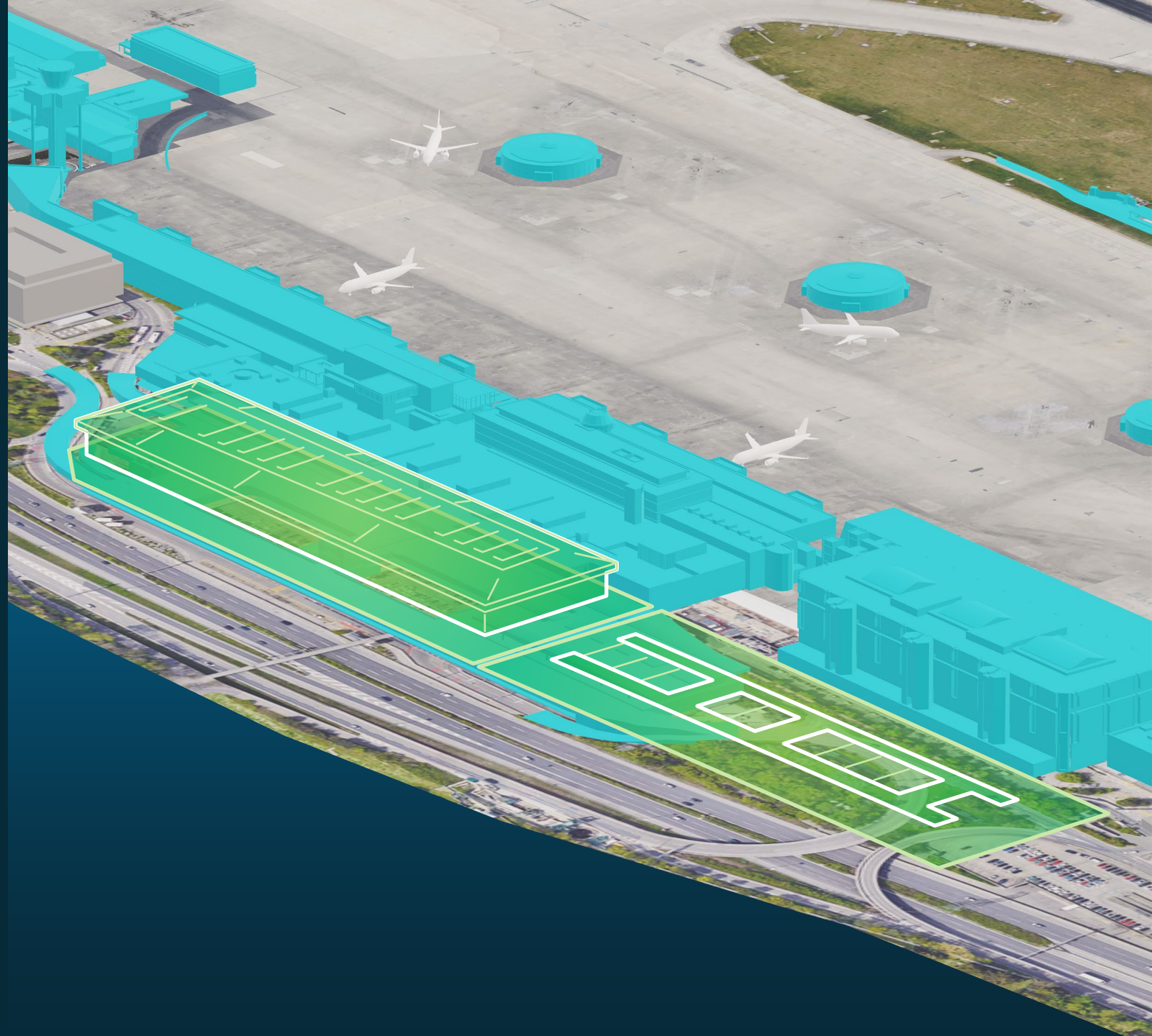






# Plateforme multimodale et CAP 2030

- 2028-2032
- Dimensionné pour 5 Mpax
- Création centre de mobilité et amélioration qualité accueil

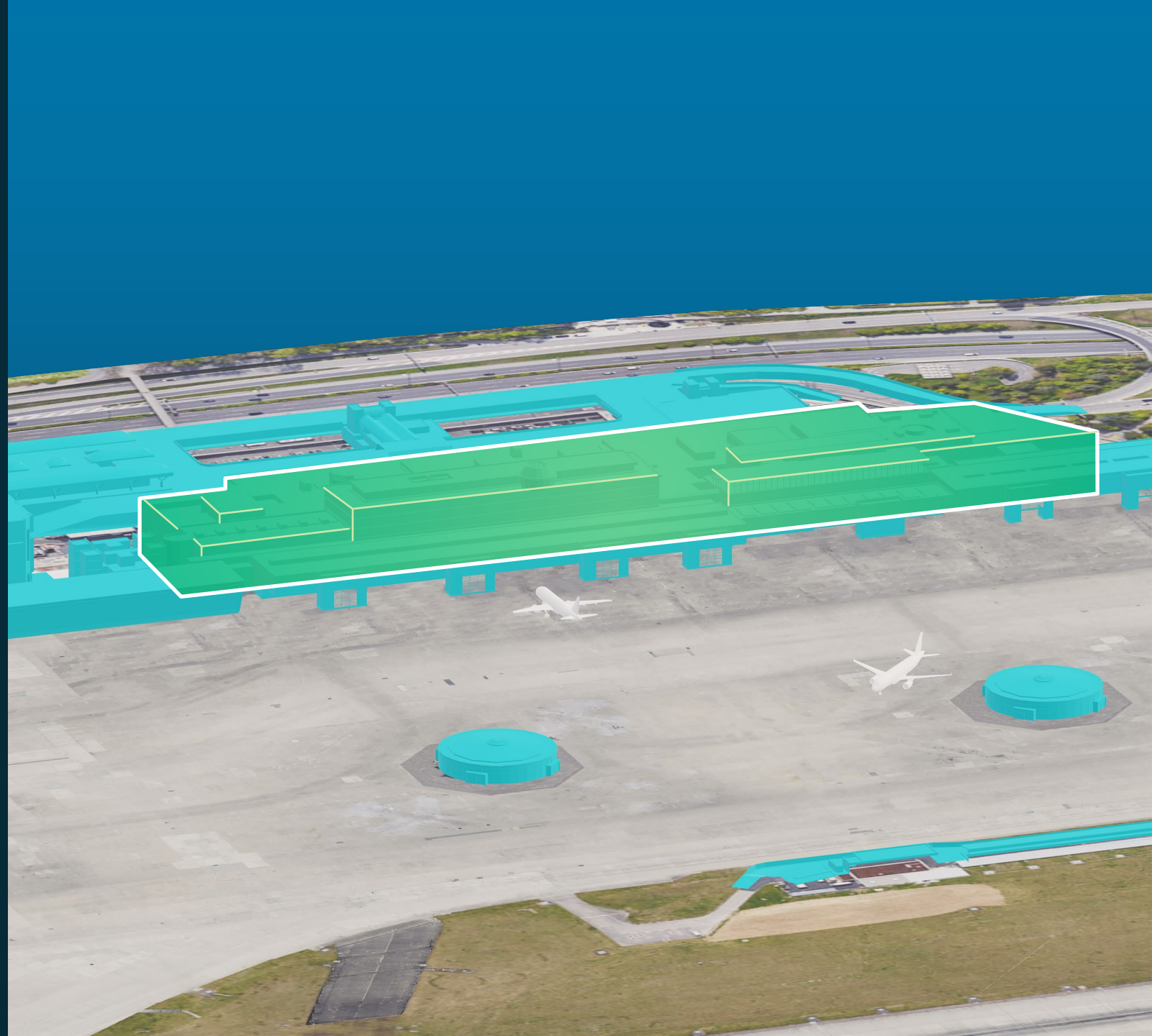






# CAP 2040

- 2039 - 2044
- Construit en 1968
- Développer offre commerciale moderne et adaptée



# SYNTHÈSE



## Mettre en œuvre notre Vision, c'est :

- Opérer une plateforme multimodale performante dans un espace contraint
- Répondre aux besoins de la région et de sa population
- Offrir une qualité de services et des infrastructures efficaces
- Atteindre nos objectifs environnementaux
- Améliorer la desserte en promouvant des liaisons long-courrier

# QUESTIONS ?







GENEVE  
AÉROPORT

CAP 2030

- 
1. Expression des besoins
  2. Étude de faisabilité
  3. Projet Lauréat
  4. Coûts d'investissements et  
planning intentionnel
  5. Renouvellement T1 – Horizon  
2040

# 1. Expression des Besoins



Infrastructure



Mobilité



Commercial



Opération



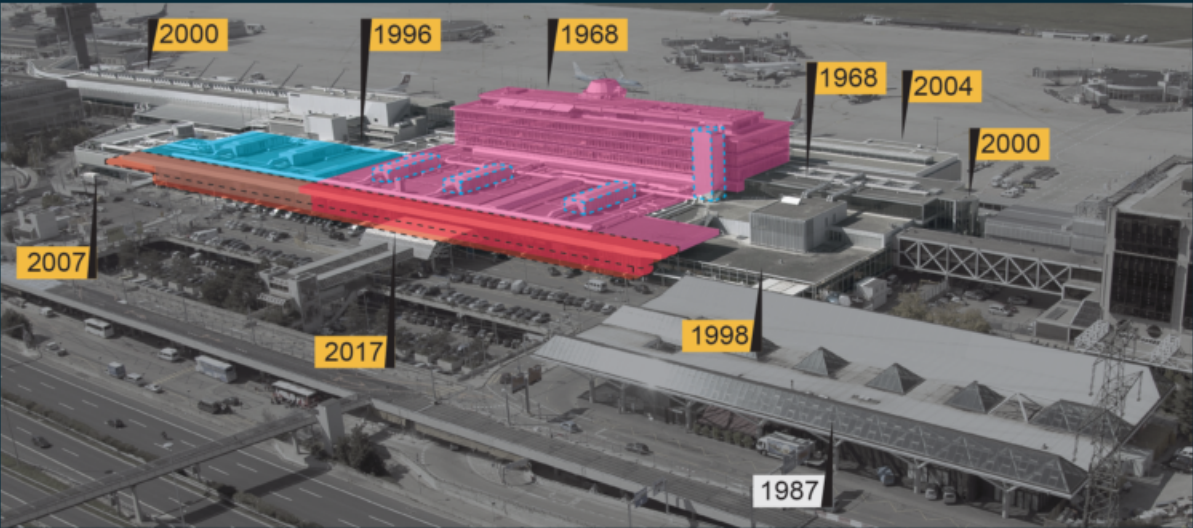


# Disponibilité Infrastructure



Évolution indice de vétusté :

Etat		Année	Z/N*	Évaluation
État moyen	→	2023	0,81	État moyen. Probablement pas de problèmes d'utilisation
		2024	0,80	
		2025	0,79	
		2026	0,77	
		2027	0,75	
		2028	0,74	
		2029	0,71	
Mauvais état	→	2030	0,69	Mauvais état. Utilisation éventuellement limitée.
		2031	0,67	
		2032	0,64	
		2033	0,61	
		2034	0,58	
		2035	0,55	
		2036	0,52	
Très mauvais état	→	2037	0,50	Très mauvais état. Utilisation limitée voire fortement limitée.
		2038	0,48	
		2039	0,46	
		2040	0,45	
		2041	0,44	
		2042	0,42	
		2043	0,41	
		2044	0,39	
		2045	0,37	
		2046	0,36	
		2047	0,34	
		2048	0,32	
		2049	0,31	
		2050	0,30	





- Les besoins sont basés sur une stratégie claire centrée sur nos objectifs de mobilité durable
- Objectif 2030: 58% des passagers utilisant les transports publics (49% aujourd'hui)
- Meilleure intégration de tous les réseaux et modes de transport avec le terminal
- Offre de transports publics adaptée avec plus de capacité et de fréquence



# Expression des besoins: Commerciale

	Aujourd'hui	Moyen terme (CAP2030)	Long terme
Surface	7'900m2	11'000m2	18'000
Augmentation	-	+40%	+60%
Répartition LS/AS	55%/45%	40%/60%	20%/80%



Grand espace traversant, avec vue sur la jetée frontale



## Expérience commerciale optimisée

- Amélioration de l'expérience passager tant dans les zones commerciales qu'au travers des différents services proposés
- Amélioration de la compréhension et de la visibilité de l'offre commerciale
- Espaces généreux et qualitatifs
- Flexibilité des zones commerciales pour une adaptation facilitée à l'évolution des attentes clients

## Optimisation des revenus commerciaux

# Opération



## Capacité

- Dimensionnement sur la base des heures de pointe
- Disposer d'infrastructures flexibles pour répondre à l'évolution sociétale (normative, capacitaire et technologique)

## Amélioration de l'expérience de voyage au départ et à l'arrivée

- Plus de lumière, d'espace, d'assises et de points de rencontre
- Orientation naturelle dans le terminal et des parcours adaptés aux personnes plus vulnérables

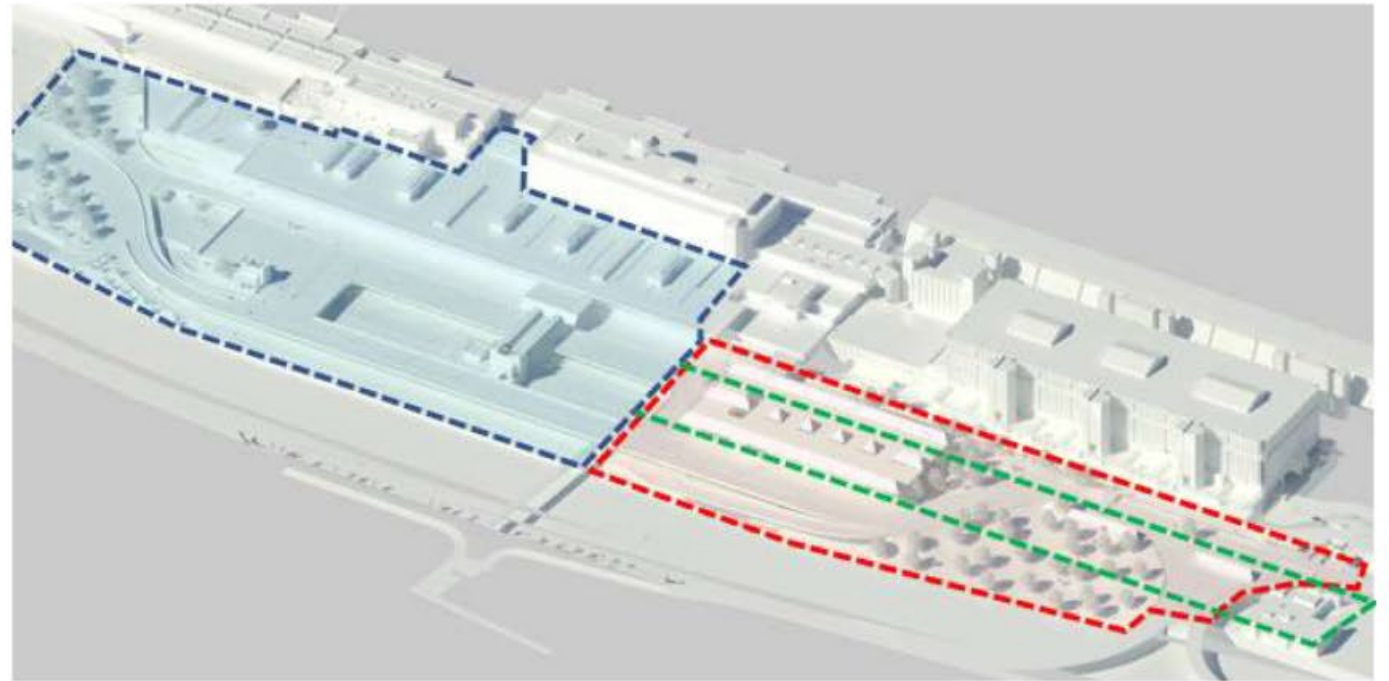
## Optimisation de nos opérations

- Réduction des points de friction aux points de contrôle



## 2. Étude de faisabilité

Périmètre intervention :



Projets :

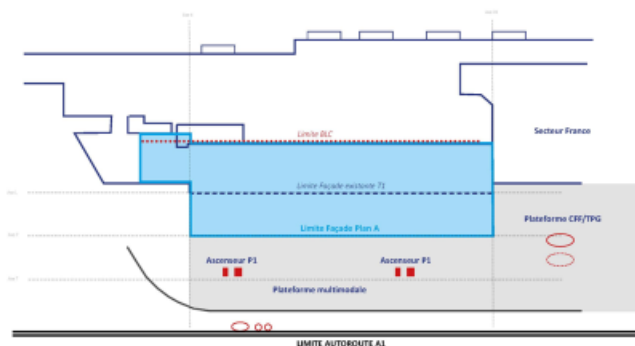
- Renouvellement du Terminal 1 (GA)
- Implantation plateforme multimodale sur la Gare CFF (GA)
- Rénovation galerie CFF (CFF)

Interne



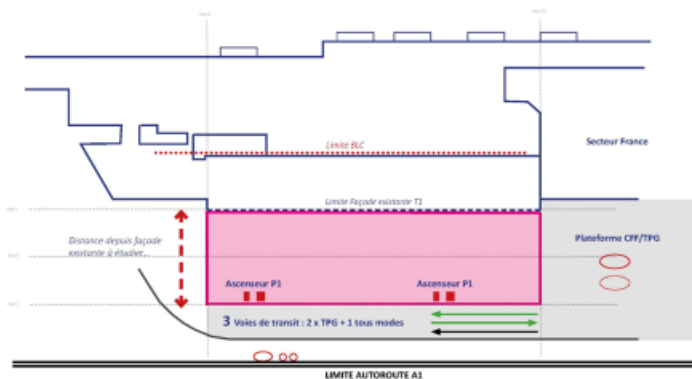
# Étude de faisabilité

## Étude de faisabilité initiale ( 2018-2019 )

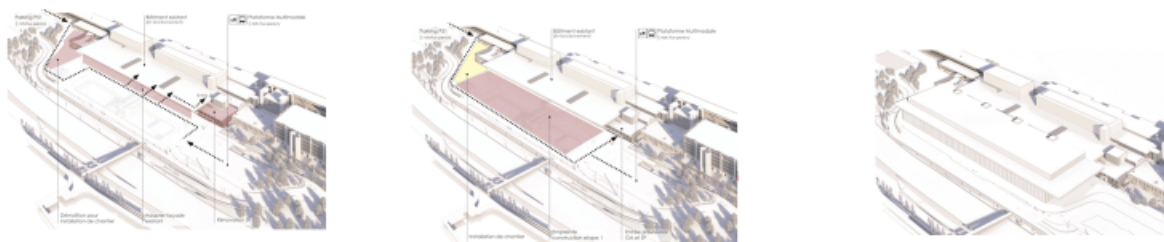


➡ 12 ans de travaux avec une forte réduction sur la capacité **NO GO**

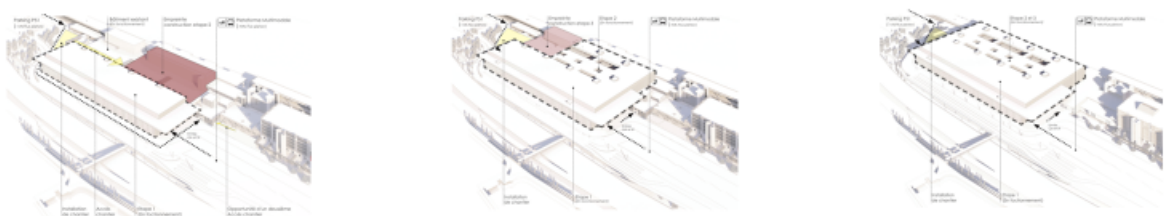
## Étude de faisabilité reprise ( 2019-2020 )



### Phase 1 -> CAP2030 (2026-2032 )



### Phase 2 -> Renouvellement Terminal 1 ( horizon 2040 )





# 3. Projet lauréat



## Film CAP2030

# 4.1 Coûts d'investissements

Plateforme Multimodale et mobilité ouest	130'878'000 F
CAP2030 et transformation T1	508'160'000 F
<b>Coûts à charge de GA*</b>	<b>638'038'000 F</b>
Galerie CFF	29'366'000 F
<b>Coûts à charge des CFF</b>	<b>29'366'000 F</b>
Food Leader	1'089'808 F
<b>Coûts à charge CFF/GA</b>	<b>1'089'808 F</b>

\* Uniquement coûts ET, hors équipements, AMO et charges interne GA

# 4.2. Planning intentionnel



Plateforme Multimodale et galerie CFF :	2028 à 2030
CAP 2030 :	2029 à 2032
Transformation T1 :	2031 à 2033



# 5. Renouvellement T1 horizon 2040

-  
Image du  
possible



# Questions







GENÈVE  
AÉROPORT

# Accessibilité transfrontalière

Immersion territoriale 19.09.25





# Origines / destinations des passagers et employés

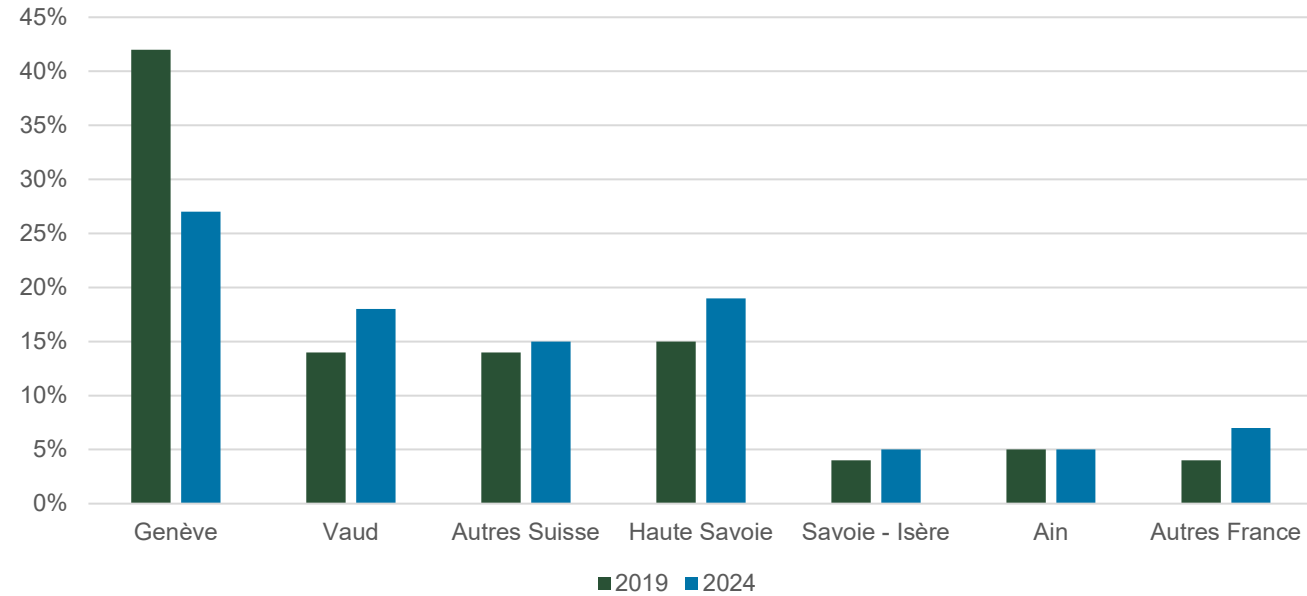
## Passagers

- 17,8 millions de passagers en 2024
- Accroissement des passagers en provenance ou séjournant en France : 36% en 2024, 28% en 2019

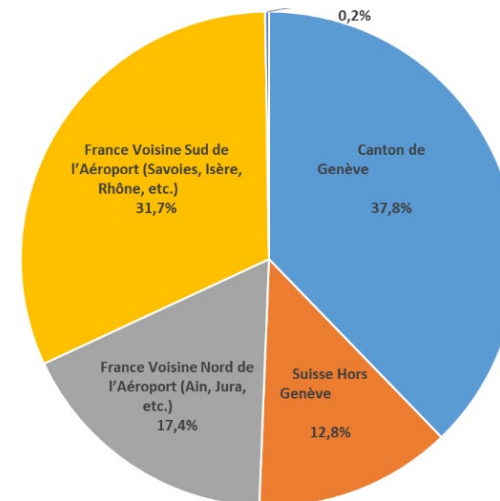
## Employés

- 11'000 employés dans plus de 150 instances et sociétés
- La moitié réside en France, en augmentation
- Plus de 60% travaillent en horaires irréguliers y compris le WE, tôt et tard

## Lieux de provenance et séjour des passagers



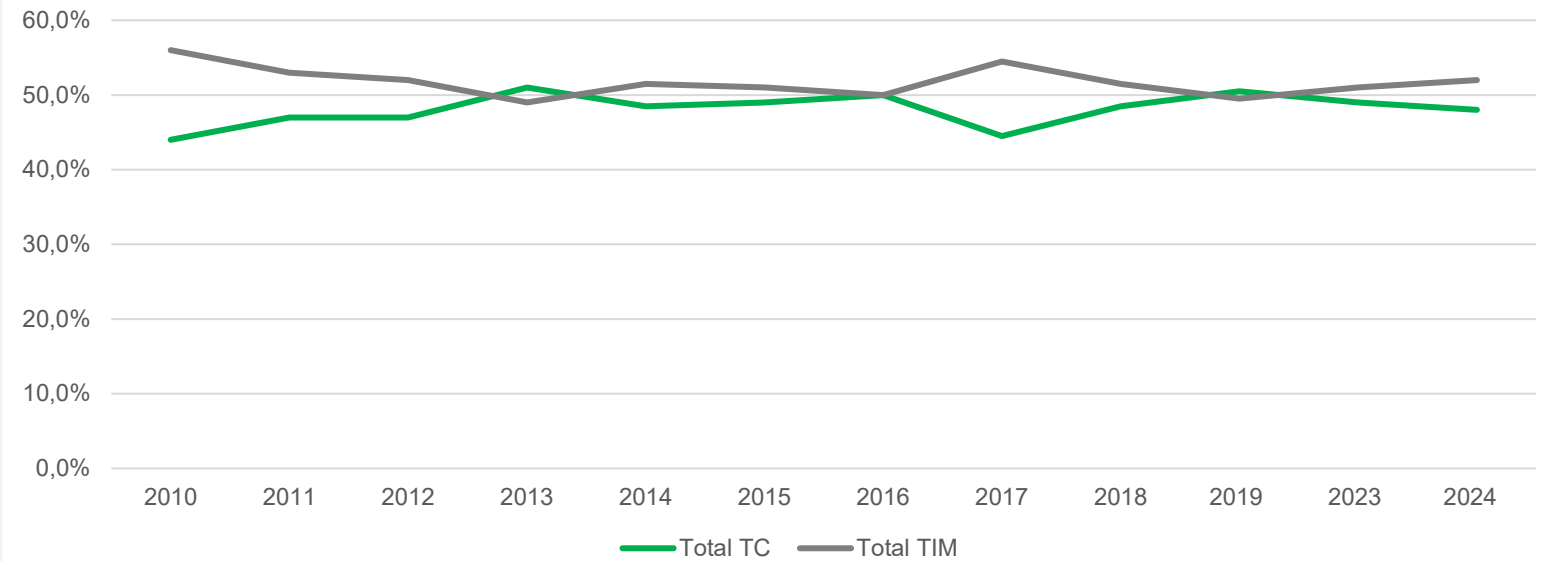
## Lieux de résidence des employés de l'aéroport 2022



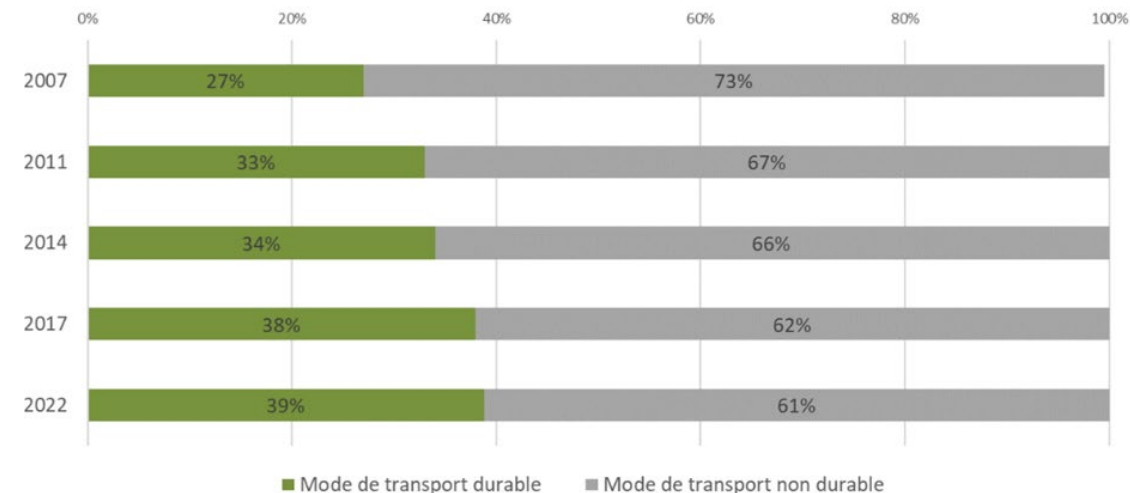
# Modes de transport: Évolution des parts modales

- Engagements PSIA à l'horizon 2030
  - 58% des passagers utilisant les TC
  - 44% des employés utilisant les TC, le covoiturage et les modes actifs

## ■ Évolution des parts modales passagers (tendances ASQ)



## ■ Évolution des parts modales employés



ASQ 2023  
\*2019: autre questionnaire  
2022: sans 1<sup>er</sup> trimestre

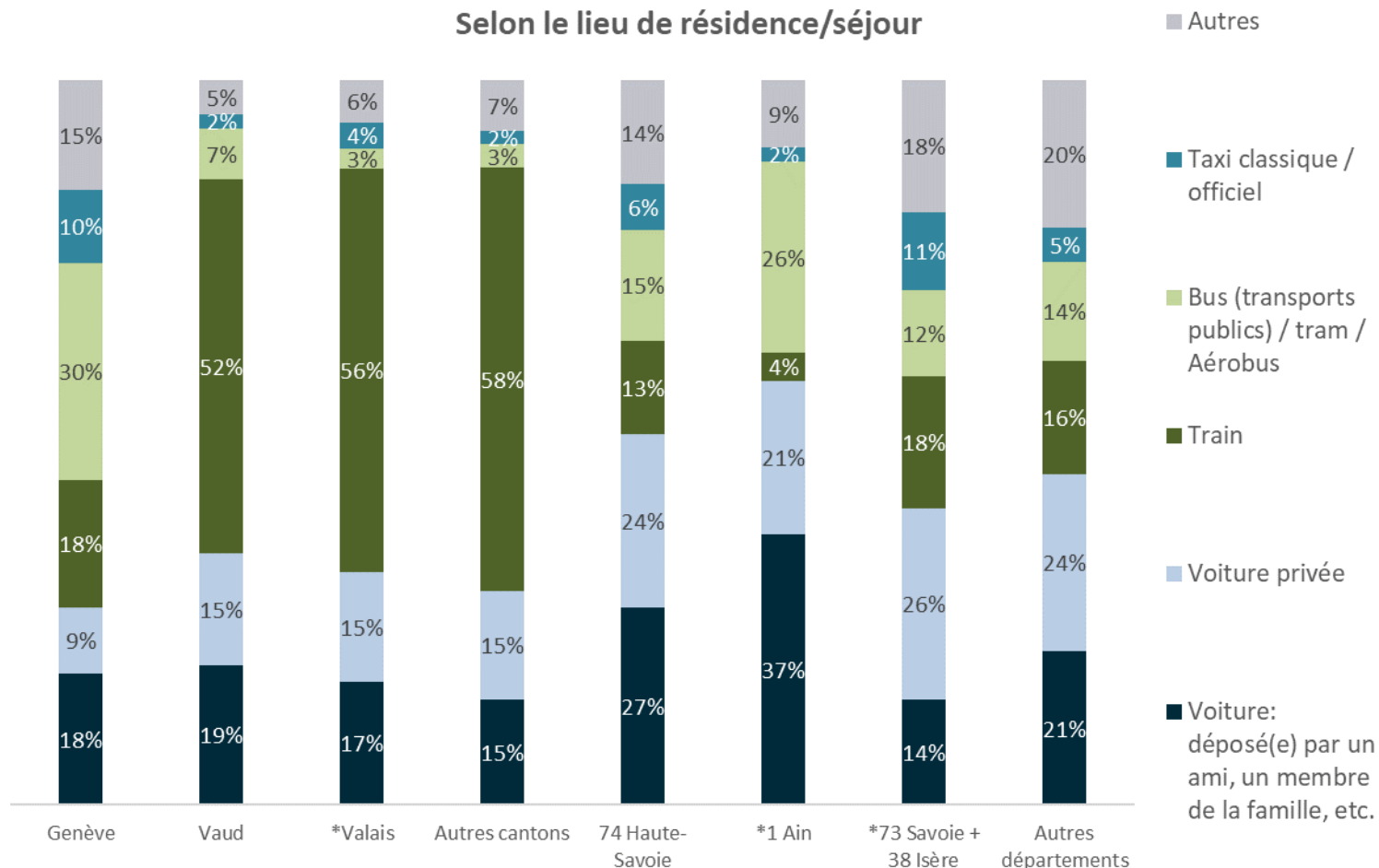
# Évolution géographique

- Les passagers provenant de Genève utilisent davantage les bus que les autres passagers
- Les passagers provenant des cantons de Vaud et plus éloignés viennent davantage en train que ceux venant de France ou de Genève
- Les passagers provenant de France viennent davantage en voiture (privée et déposée) que ceux venant de Suisse

\*Base faible pour le Valais, l'Ain et la Savoie/Isère



Selon le lieu de résidence/séjour





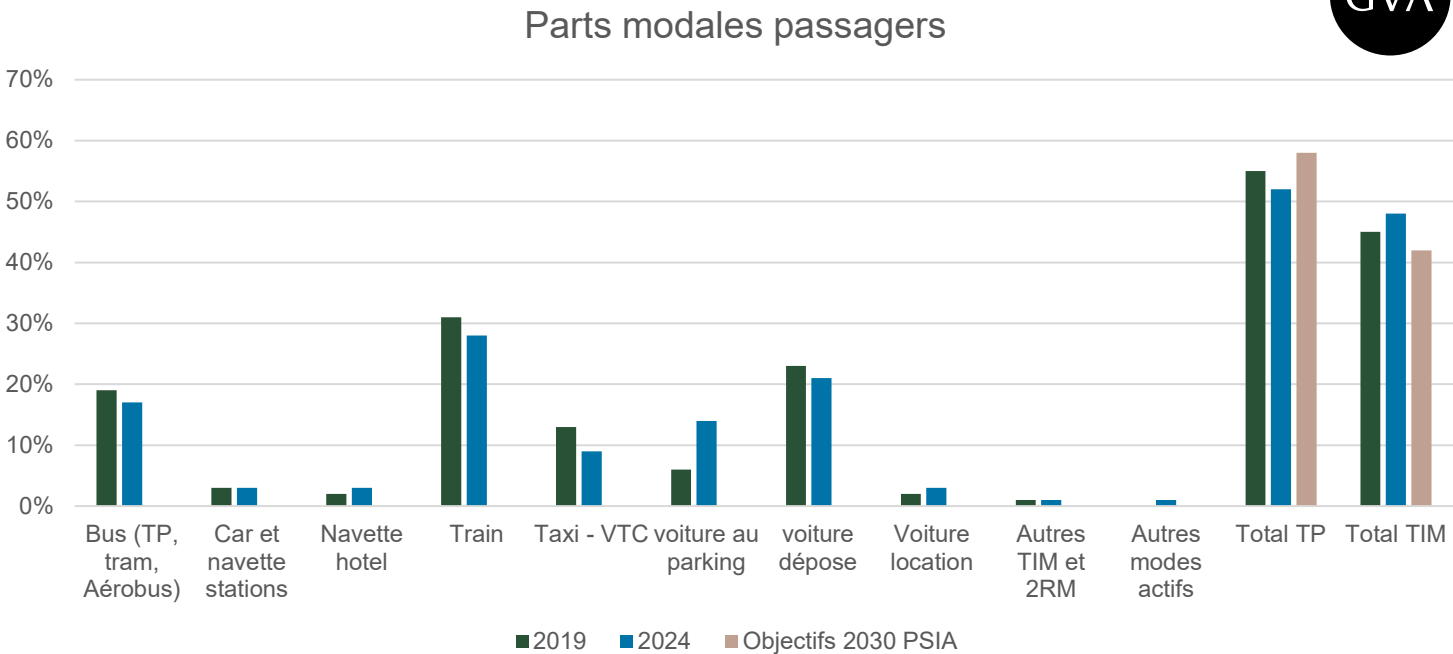
# Modes de transport utilisés par les passagers aériens

## Parts modales actuelles des modes durables en baisse

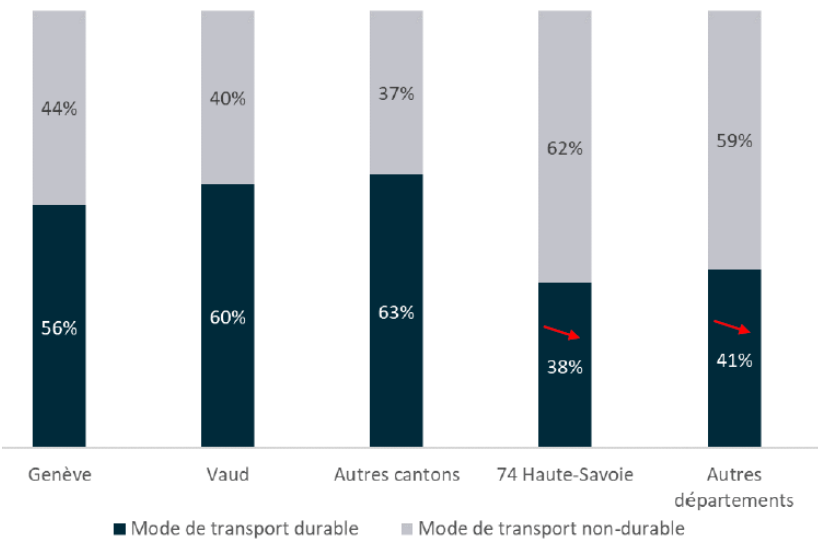
- 52% des passagers, en baisse depuis 2019 et 2023
- 59% des pax provenant ou séjournant en suisse
- 40% des pax provenant ou séjournant en France

La progression des passagers provenant ou séjournant dans des zones mal desservies par les TC fait baisser les parts modales

## ■ Parts modales passagers 2024 (enquête GA+)



## ■ Part modale selon le canton / département



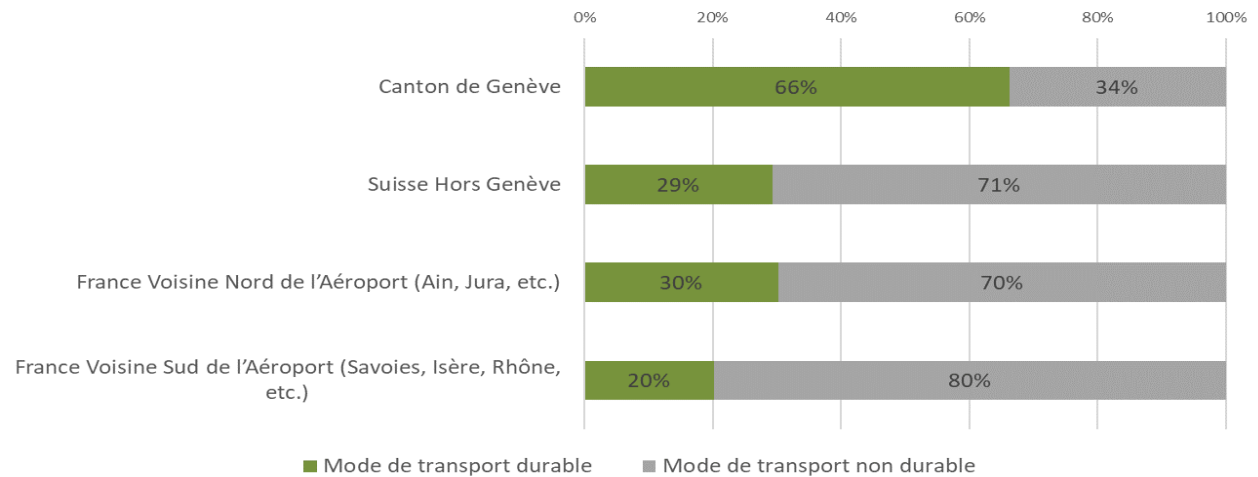
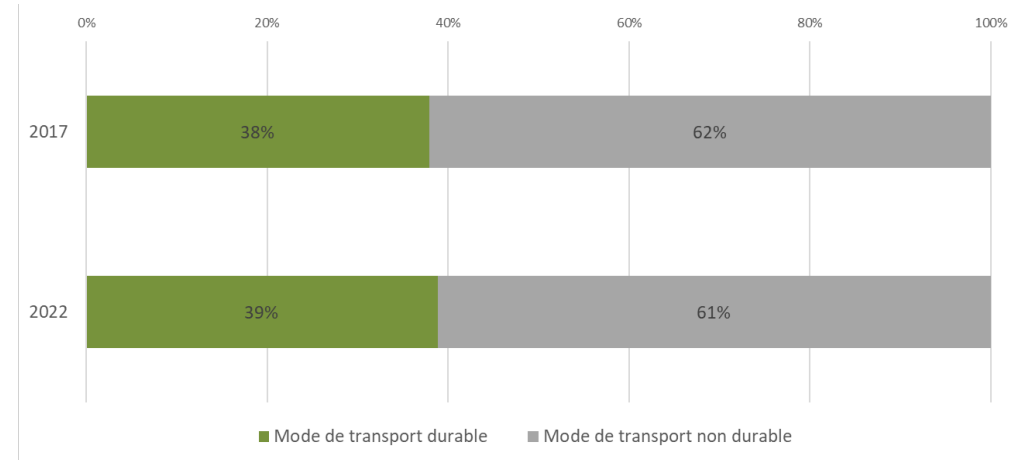
# Modes de transport utilisés par les employés du site

## Parts modales 2022 des modes durables en faible progression

- 39% des employés utilisant les TC, le covoiturage et les modes actifs



### ■ Parts modales employés 2022



# Offres mobilité GA Plan de mobilité employés et incitations passagers

Nombreuses offres disponibles pour les employés du site aéroportuaire

- Subventions abonnements TP et modes actifs
- Partenariat avec Blablacar Daily avec cofinancement des trajets
- Politique d'attribution des abonnements de parking restrictive basée sur l'accessibilité TC

## Navettes NPA tôt et tard et Aérobus

- Desserte Ferney-Voltaire et Saint-Genis-Pouilly
- Cout > 2,5 millions par an

## Nouvelle plateforme multimodale



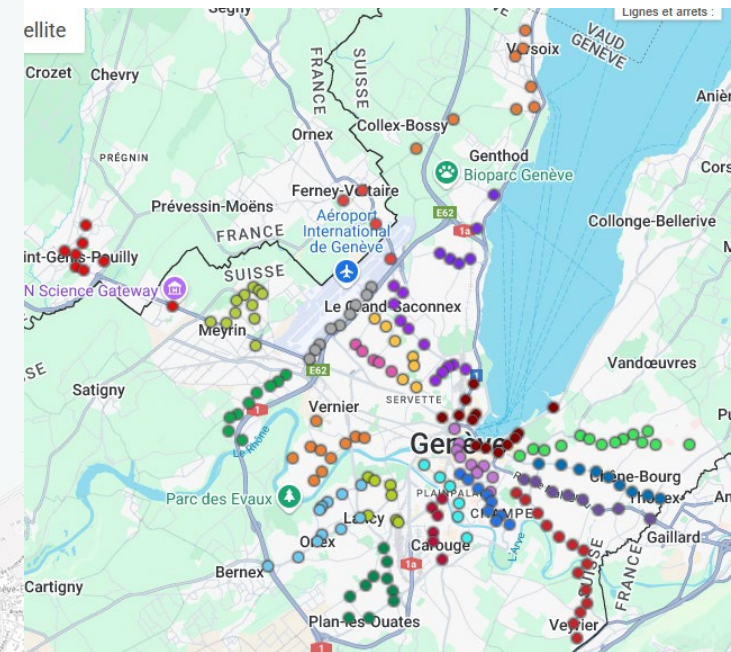
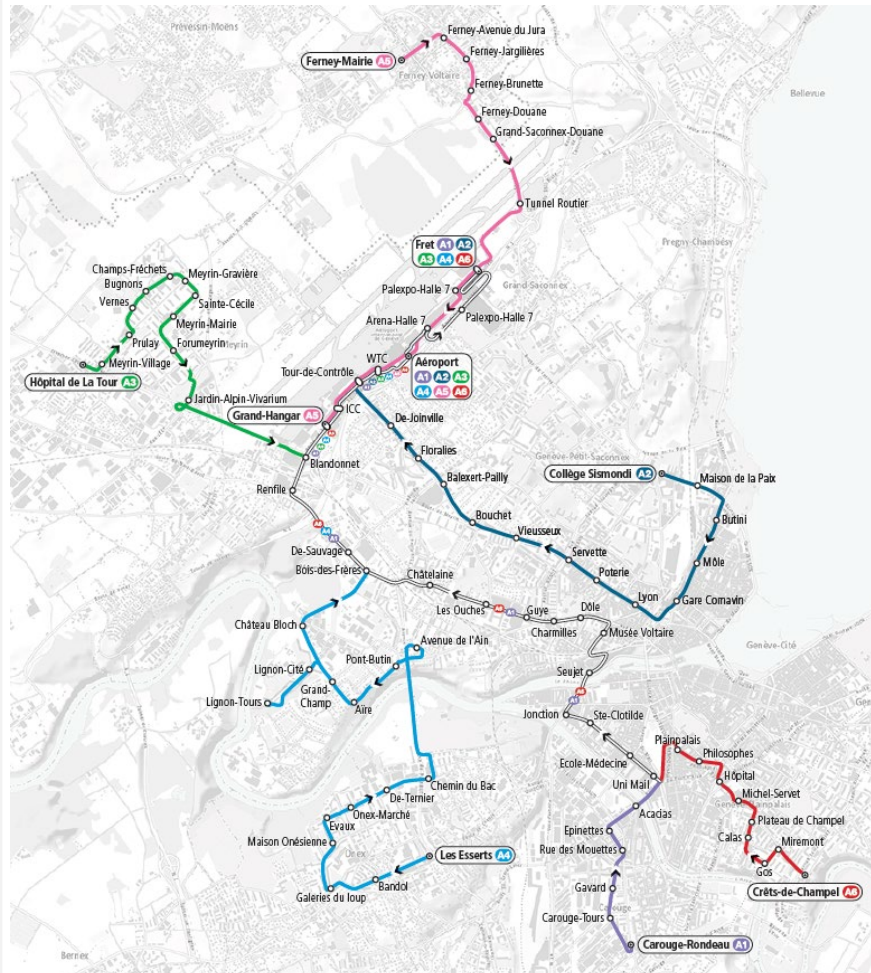
planmobilité



léman»pass  
nos voyages sans frontière



σtpg





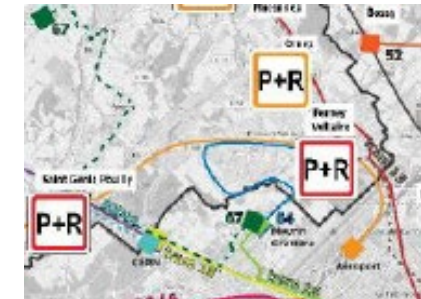
# Desserte vers / depuis la France - enjeux

- Horaires de fonctionnement de l'aéroport 7 jours / 7, dès 4h du matin
- Transbordements péjorant pour des passagers aériens avec bagages ou en famille : connections dégradées à Cornavin pour le Lex, P47, Blandonnet
- Fréquences et amplitudes horaires des lignes de bus et cars insuffisantes en dehors des heures de pointe
- Attractivité des TC à améliorer, notamment sur l'autoroute et aux douanes
- Tarification peu attractive



# Desserte vers / depuis la France – pistes d'actions

- Amélioration des correspondances - Lex à Cornavin
- Voies réservées aux douanes principales (Bardonnex, Ferney, Meyrin, etc.)
- **Augmentation des fréquences et amplitudes horaires des lignes desservant l'aéroport (66, 272, 274), en particulier en HC et le WE**
- Desserte des futurs P+R de Saint Genis et Ferney, prolongement de lignes (68)





# Questions

