

GENÈVE AÉROPORT: UN DÉVELOPPEMENT RÉSOLUMENT DURABLE POUR CONTINUER NOTRE SOUTIEN ET RÔLE DE MOTEUR POUR LA RÉGION DEPUIS 100 ANS



source: Genève Aéroport - vue aérienne du hangare, vers 1922 env.

1920

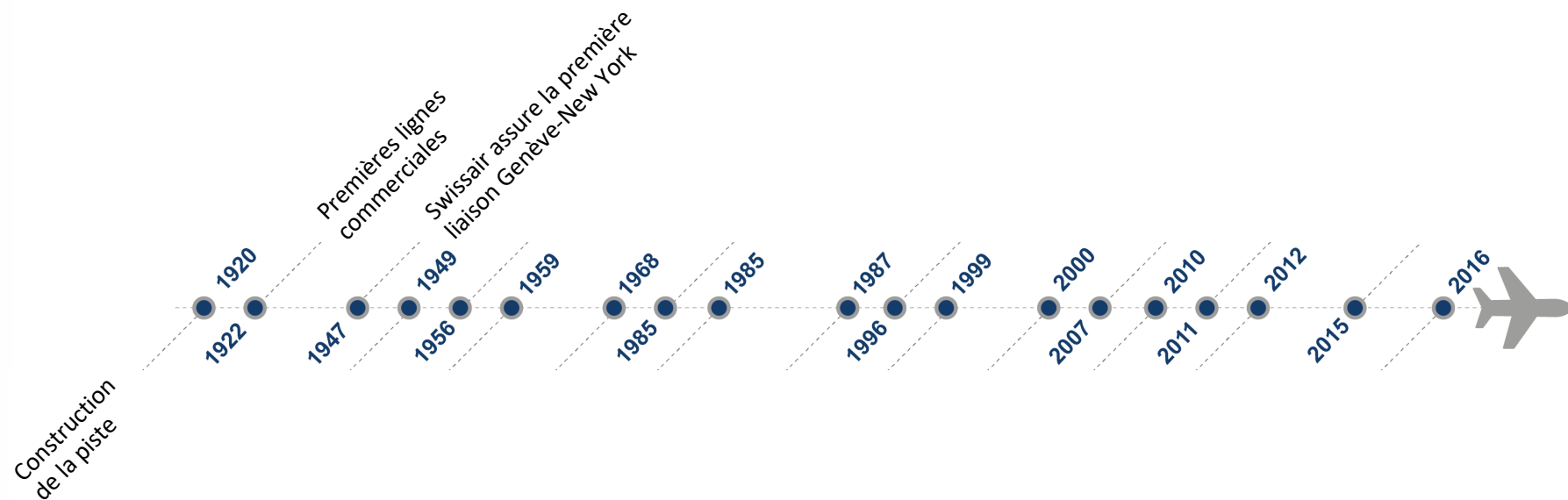


2016

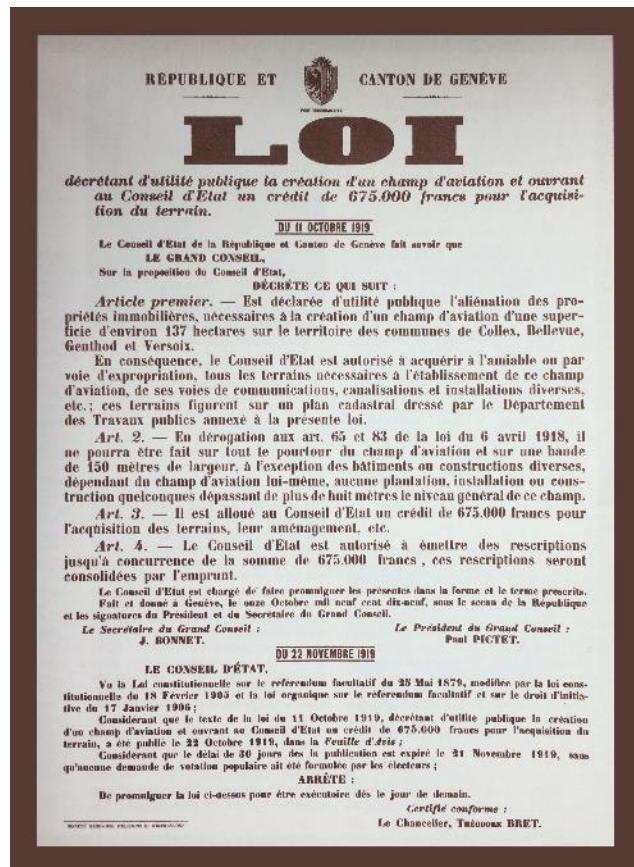
NOTRE VISION

Depuis près d'un siècle, Genève Aéroport cultive la proximité et s'engage avec passion, en collaboration avec ses partenaires, à construire durablement l'aéroport de demain, offrir une expérience de qualité innovante pour les passagers, et répondre aux besoins de connectivité de la région, de la population, des entreprises et de la Genève internationale.

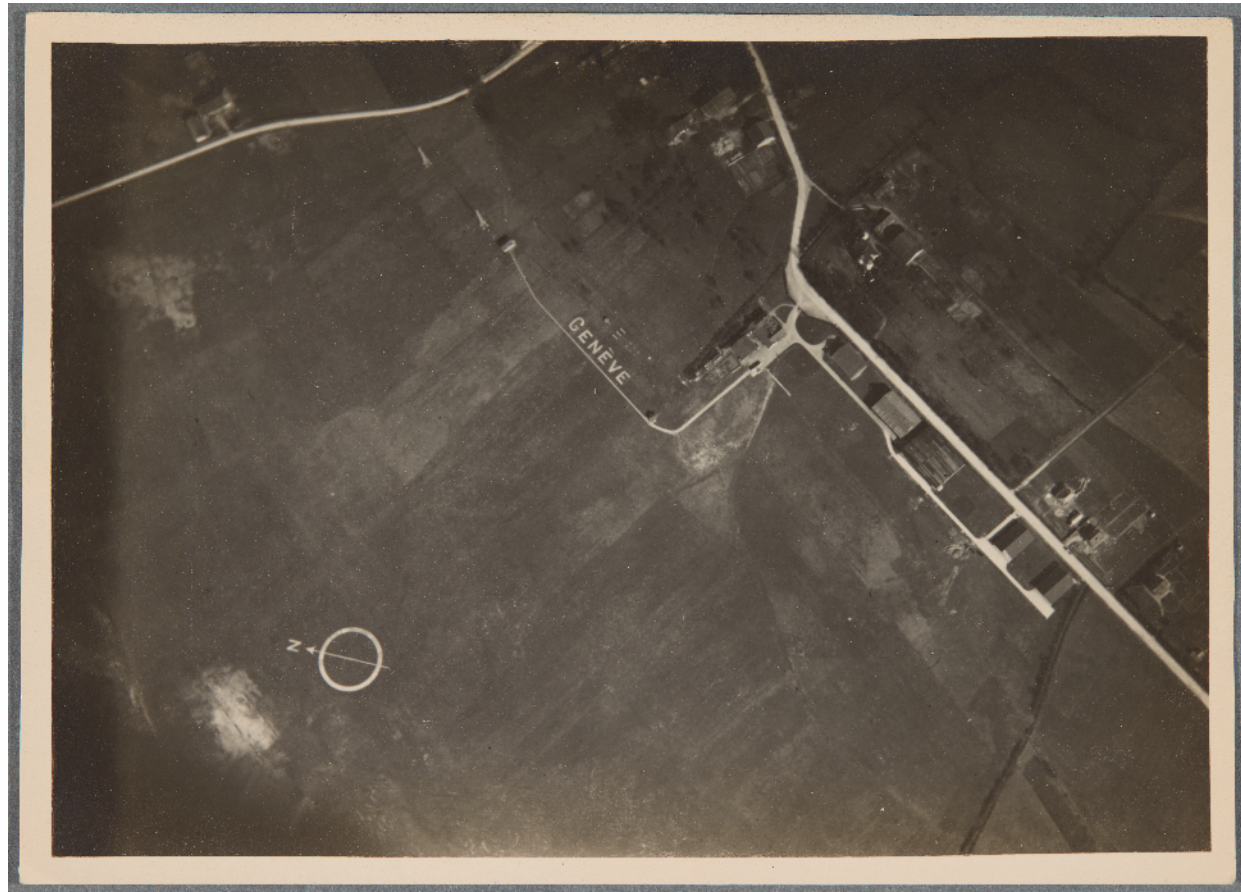
NOTRE HISTOIRE



NOTRE HISTOIRE EN IMAGES 1919-1920



NOTRE HISTOIRE EN IMAGES 1930



NOTRE HISTOIRE EN IMAGES 1937-1940

RÈGLEMENT

DE L'AÉROPORT DE GENÈVE-COINTRIN

17 JUILLET 1937

Situation

L'aéroport est situé à 4km. environ au N.-W. de Genève, le long de la route de Genève à Meyrin-St-Genis, et à 2km. à l'est du village de Meyrin, à une altitude de 430 m. au-dessus du niveau de la mer et à 55m. au-dessus du lac de Genève dont le niveau est à 375 m. s/mur.

Surface

La superficie est de 57 ha., 88 a., 44 m².

L'aéroport comprend:

une piste d'atterrissage	1000 × 600 m.
une piste de départ en béton	400 × 21 m.
une piste de Joran.	600 × 200m.

Heures d'ouverture

Art. 4. — L'aéroport est ouvert, sauf décision contraire:

Pendant la saison d'été: de 7 à 20 heures
Pendant le reste de l'année: de 8h à 18 heures } sans interruption

L'aéroport est également ouvert le dimanche et les jours fériés. Il est fermé les jours de Noël et de Nouvel-An, sauf pour l'exploitation des lignes commerciales.

En dehors des heures de service, le concierge prend toutes les mesures nécessaires pour la réception d'avions non annoncés.

Moutons

Art. 13. — Le troupeau de moutons qui pâture en permanence sur les terrains de l'aéroport doit être éloigné des pistes sur deux coups de siffène.



Genève-Cointrin HBW (Schweiz)

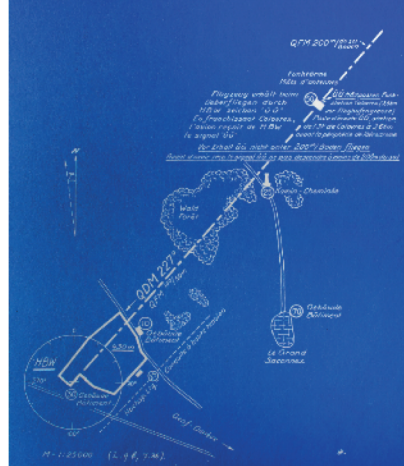
in-Vorlesung mit „Vorgang“ ist.

Anteilhaber:
100 %: 1000 ex. 101 an Billings Genève
100 %: 1000 ex. 102 an Billings Genève
Nach: 1000 ex. 103 an Billings Genève
Unterbreitung: 100 ex. 104.

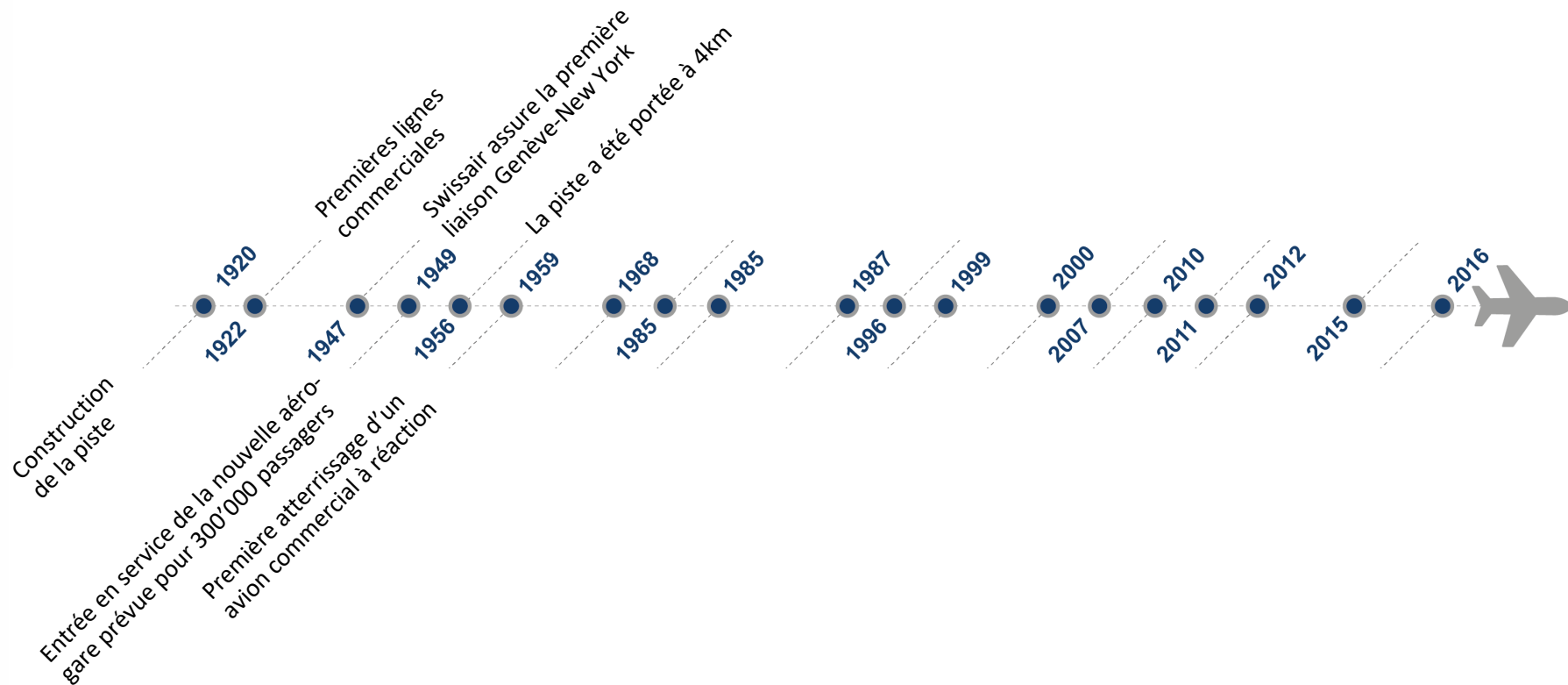
Genève-Cointrin HBW (Suisse)

Précédé de „avec“ ou „sans“ „il“.

Matrice d'origine:
100 ex. 101 (102 m. au-dessus de la mer)
ou avant de la mer.
100 ex. 102 (103 m. au-dessus de la mer)
ou avant de la mer.
100 ex. 103 (104 m. au-dessus de la mer)
ou avant de la mer.
100 ex. 104 (105 m. au-dessus de la mer)
ou avant de la mer.



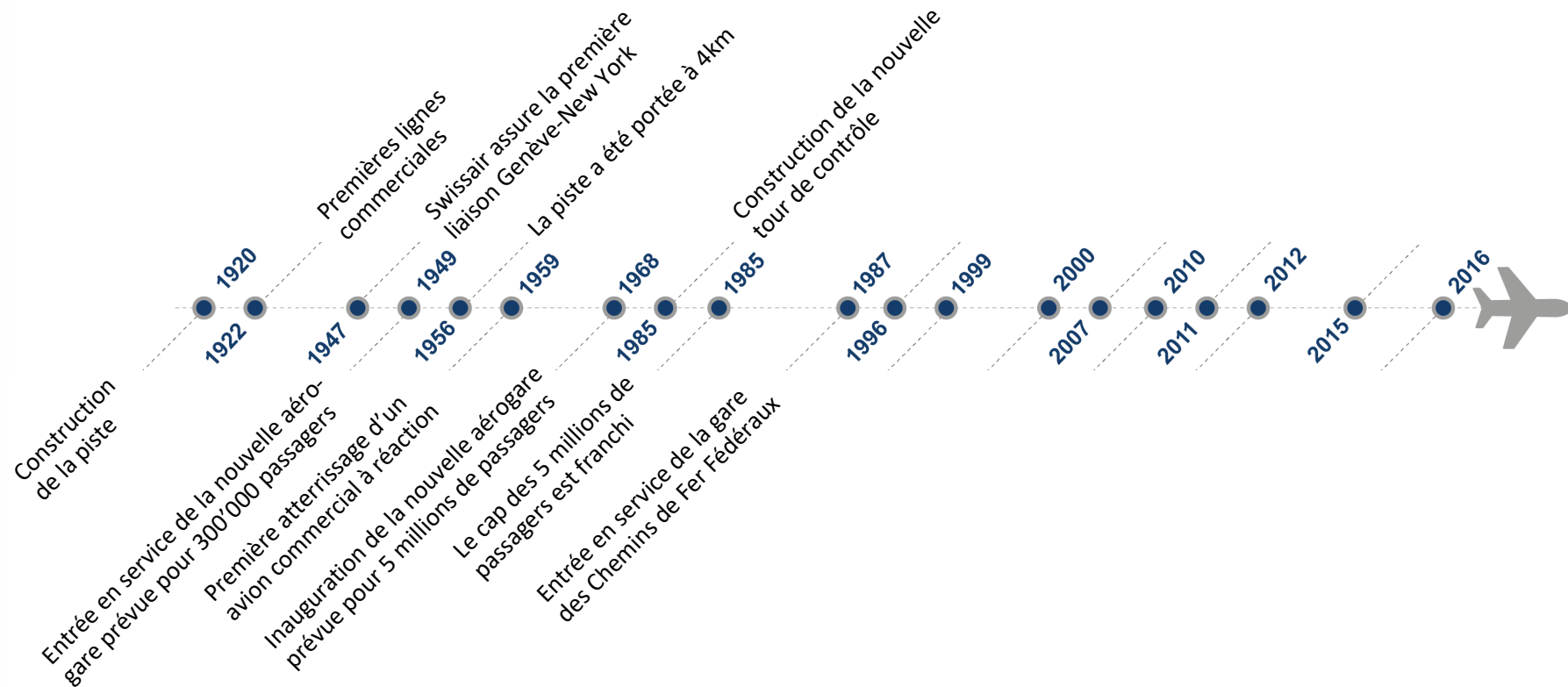
NOTRE HISTOIRE



NOTRE HISTOIRE EN IMAGES 1950



NOTRE HISTOIRE



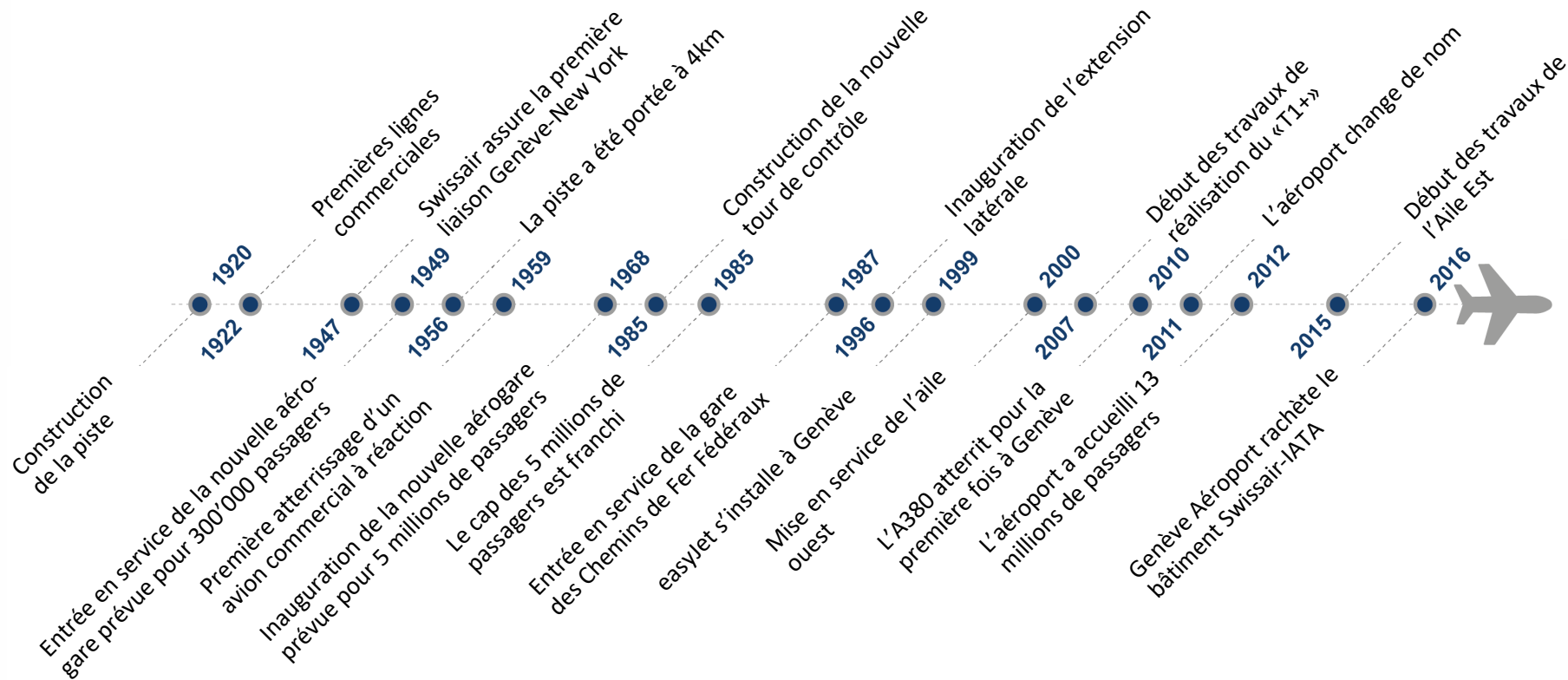
NOTRE HISTOIRE EN IMAGES 1970



NOTRE HISTOIRE EN IMAGES 1980 - 1990



NOTRE HISTOIRE

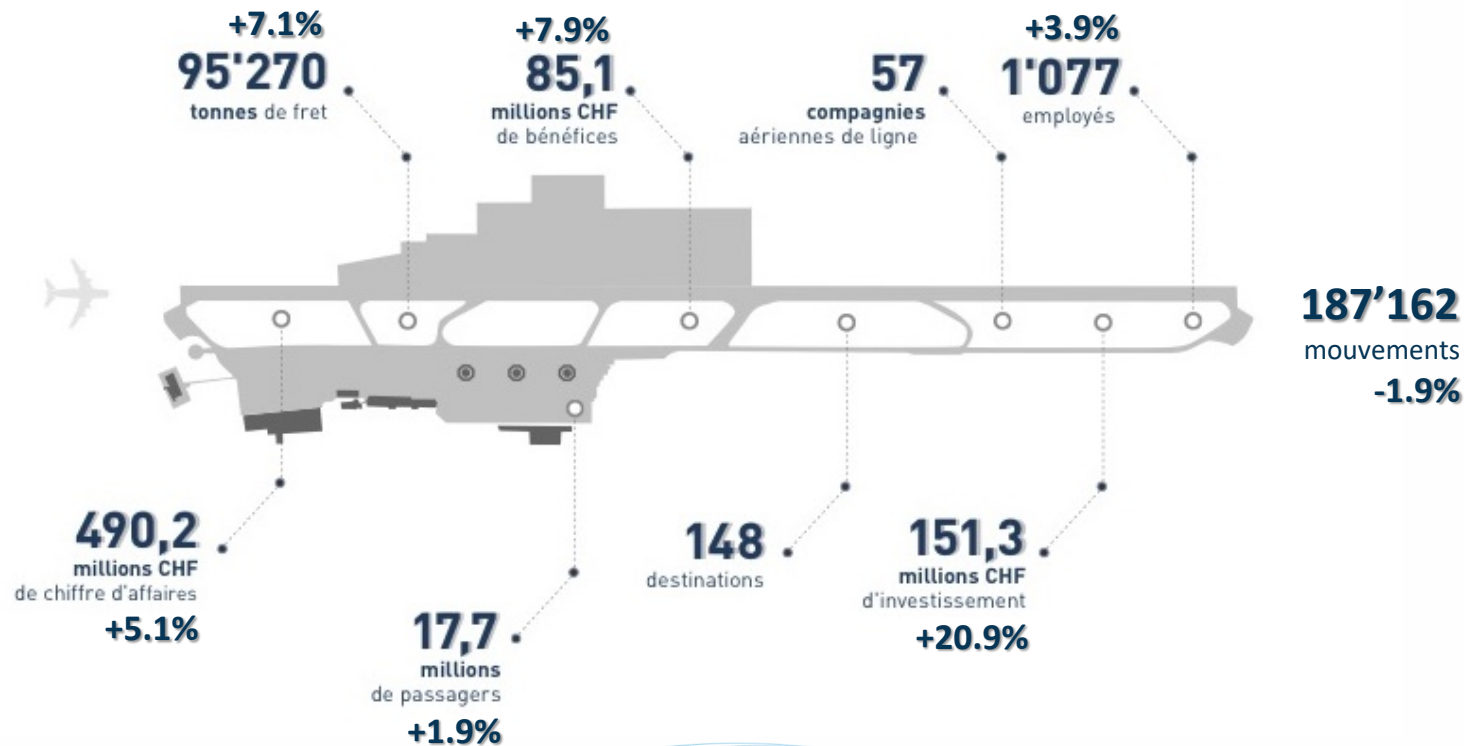


NOTRE HISTOIRE EN IMAGES 2000-2010





2018 EN BREF



AÉROPORT DE GENÈVE

- Création en **1920**
- **Aéroport suisse** avec un secteur France (≠ BSL)
- Piste 04/22, **3900m**, cat III
- Etablissement public autonome (**Etat de Genève**)
- **EasyJet** 45.0%, SWISS 11.8%, British Airways 4.9%
- **148** destinations (LON, PAR, AMS, 124 en Europe) dans 53 pays (36 en Europe)
- **Excellente connectivité** pour l'Europe (avec plus de 90% des passagers)
- Trafic **aviation d'affaires** (troisième aéroport Européen)
- **56%** des revenus proviennent de sources **aéronautiques** (redevances atterrissages, passagers, etc.)



UN ACTEUR CLÉ AU SERVICE DE LA RÉGION

- Plus de **200** entreprises
- Bassin de population de **6,5 millions d'habitants** (CH, FR, IT)
- **33'600 emplois** liés à l'activité du site (avec 11'000 emplois sur le site)
- CHF **4,1 milliards** de valeur ajoutée pour la région
- Plus de CHF **200 millions** de contributions à l'Etat sur cinq ans
- Plus de CHF **750 millions** d'investissements en cinq ans
- Acteur essentiel de la **Genève Internationale**



International
Geneva

SITUATION TERRITORIALE DE L'AÉROPORT



LES TROIS DÉFIS

- Trouver un équilibre entre
 - ✓ le maintien et le développement du rôle économique de Genève Aéroport et
 - ✓ la limitation de l'impact de Genève Aéroport sur ses voisins mais aussi sur le développement territorial du canton et de ses communes.
- Répondre aux besoins des passagers et des compagnies en tenant compte des capacités financières et de l'exiguïté du foncier de Genève Aéroport.
- Assurer une pérennité économique de Genève Aéroport.

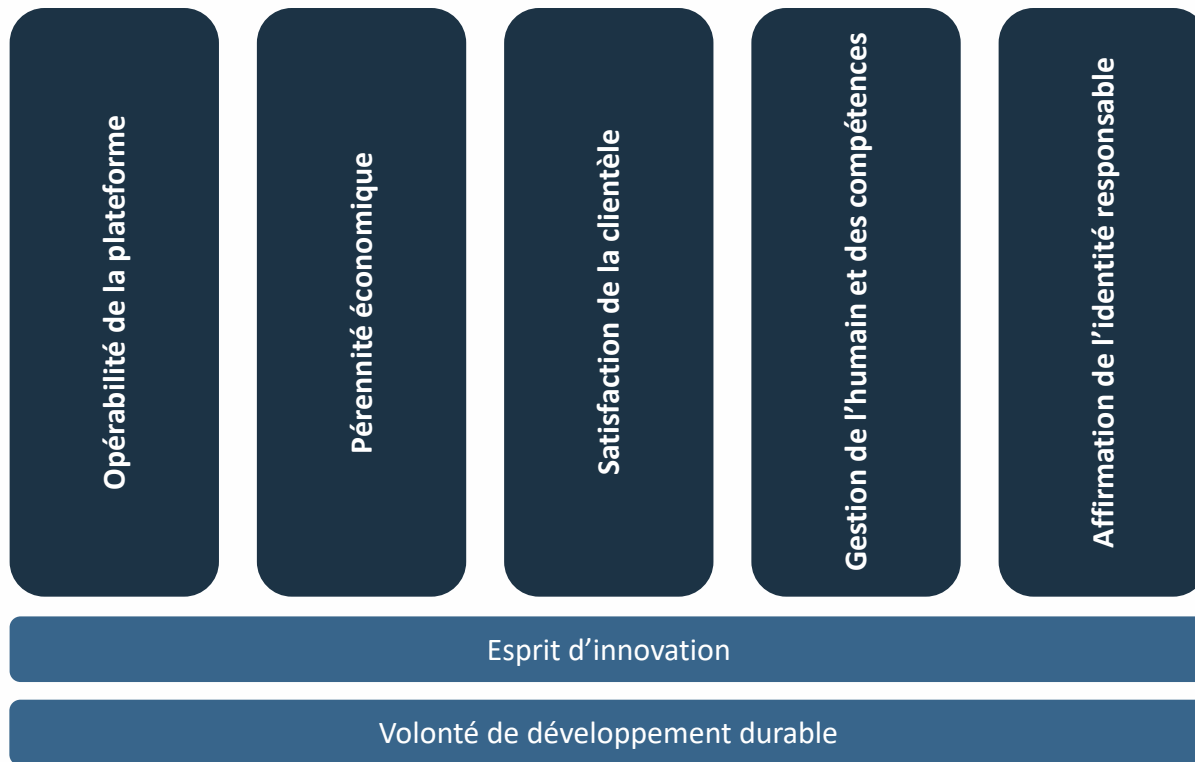
LES SOLUTIONS

- Une orientation stratégique claire
- Un engagement pour un développement équilibré et de qualité de la plateforme
- Le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique: Un cadre pour le développement qui réduit l'impact
- Un engagement pour le développement durable
- Un nouveau modèle économique pour Genève Aéroport

LES SOLUTIONS

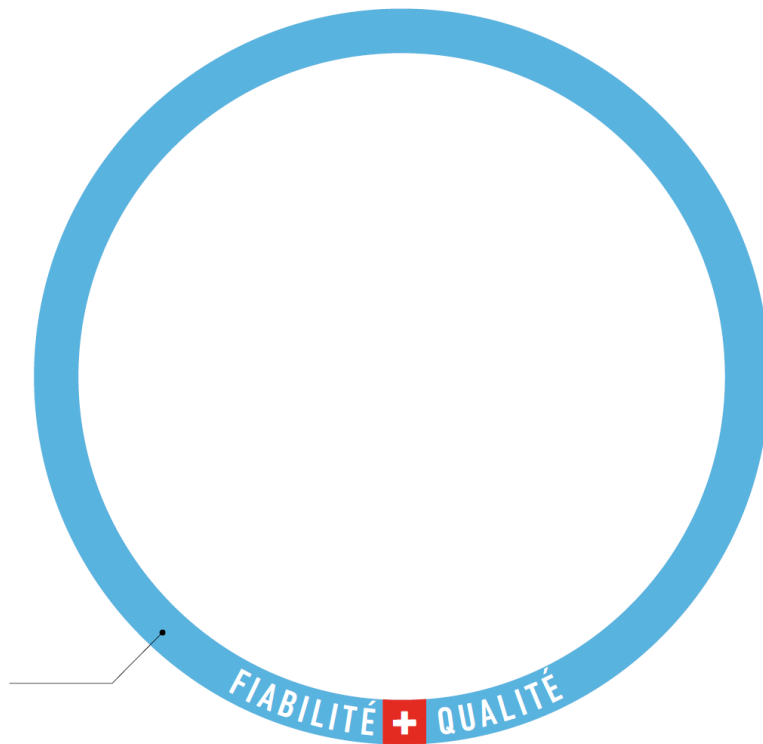
- **Une orientation stratégique claire**
- Un engagement pour un développement équilibré et de qualité de la plateforme
- Le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique: Un cadre pour le développement qui réduit l'impact
- Un engagement pour le développement durable
- Un nouveau modèle économique pour Genève Aéroport

NOS OBJECTIFS STRATÉGIQUES

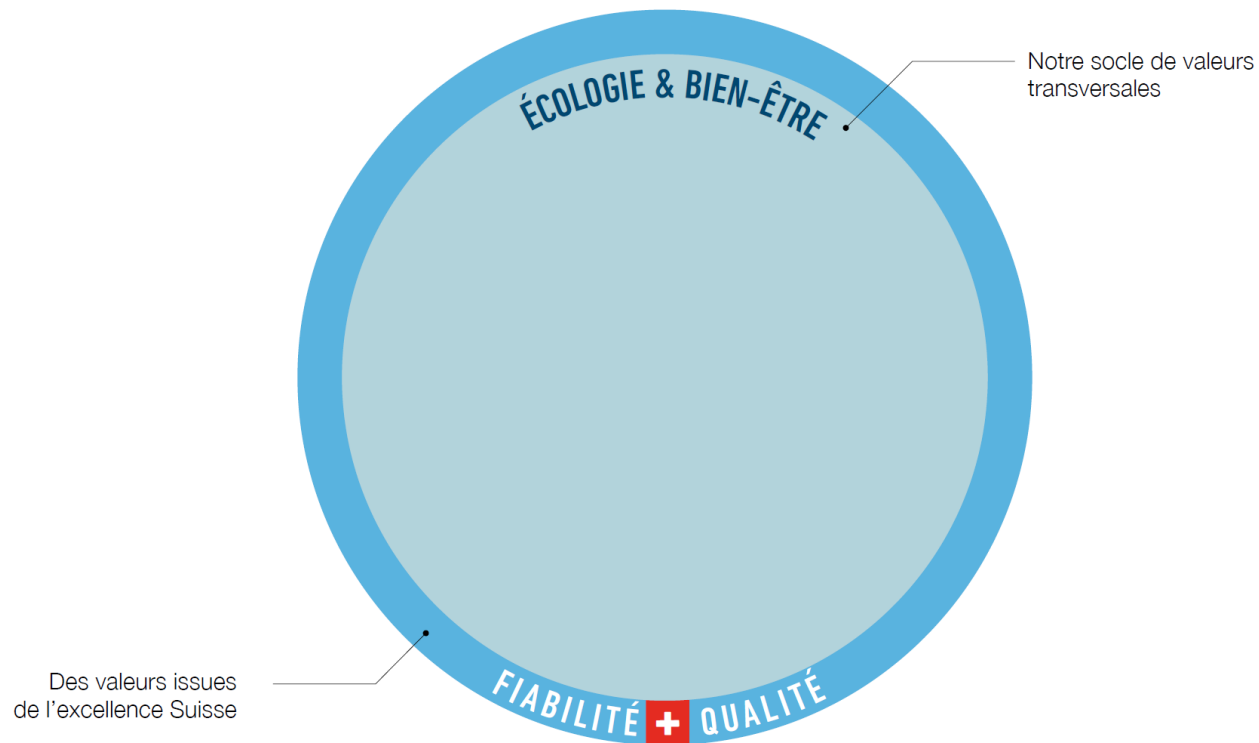


NOS VALEURS

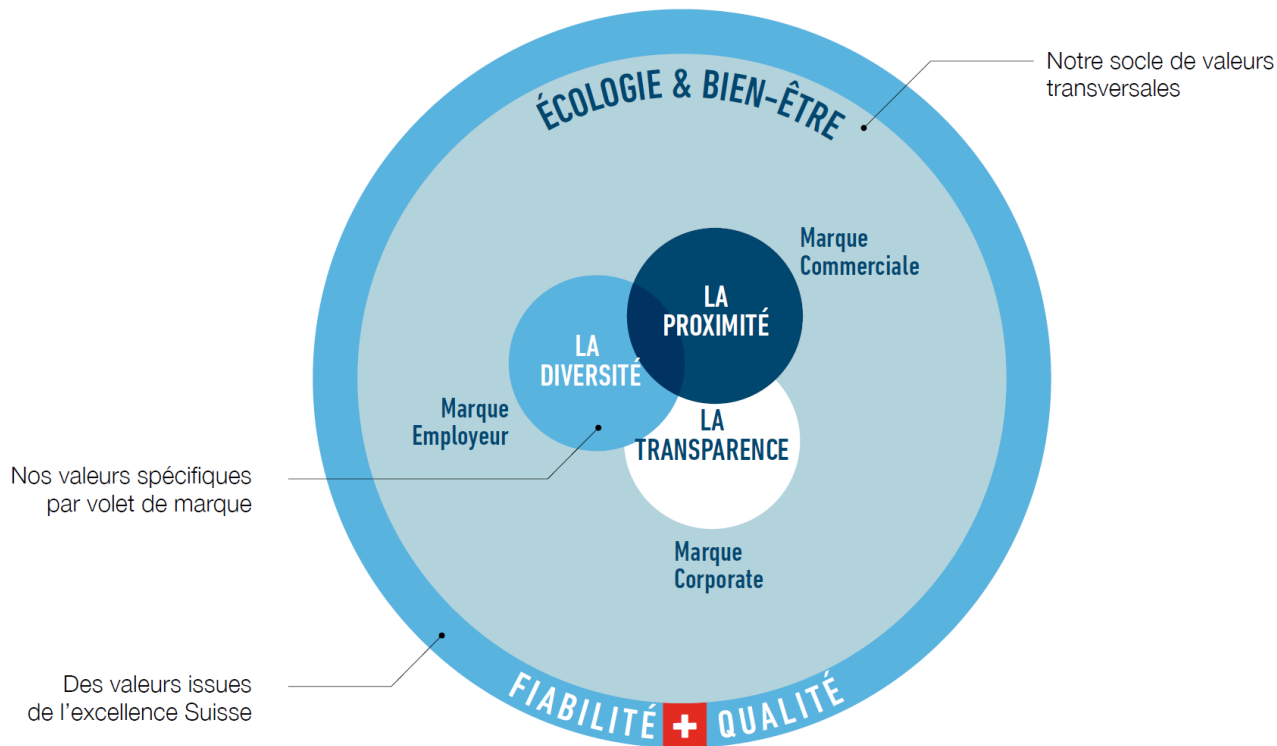
Des valeurs issues
de l'excellence Suisse



NOS VALEURS



NOS VALEURS



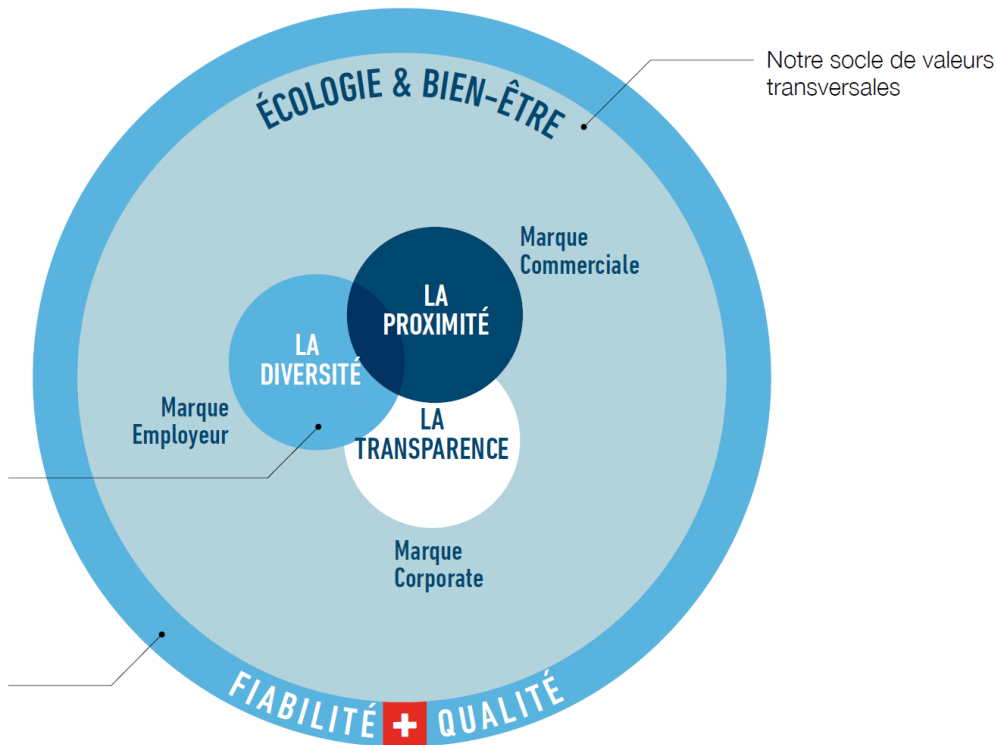
NOS VALEURS

Notre
moteur

LA CRÉATIVITÉ

Nos valeurs spécifiques
par volet de marque

Des valeurs issues
de l'excellence Suisse



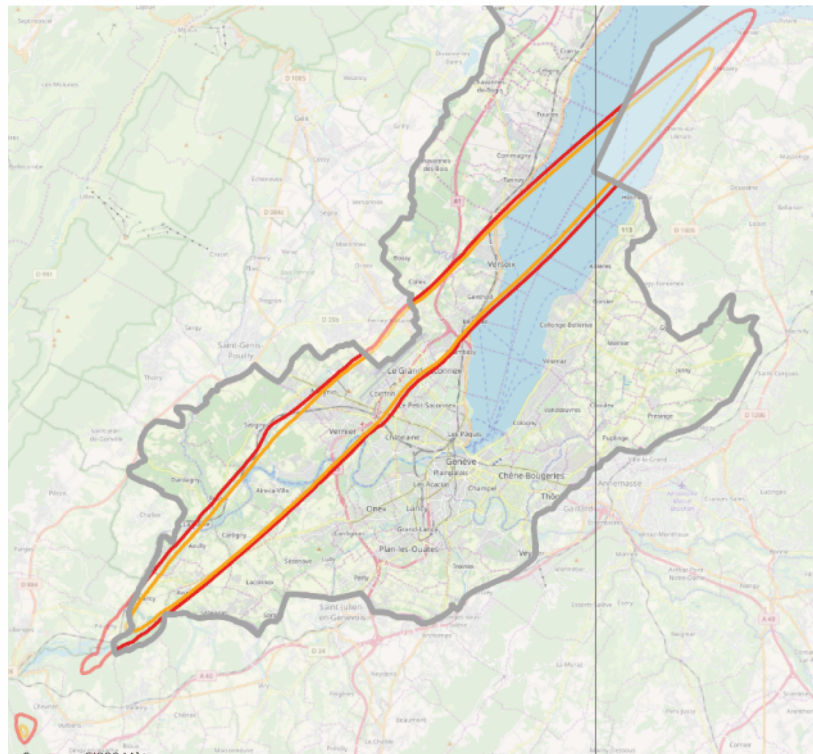
LES SOLUTIONS

- Une orientation stratégique claire
- Un engagement pour un développement équilibré et de qualité de la plateforme
- **Le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique: Un cadre pour le développement qui réduit l'impact**
- Un engagement pour le développement durable
- Un nouveau modèle économique pour Genève Aéroport

PSIA: NOS ENGAGEMENTS

- Heures d'ouverture clarifiées
- Limitation des décollages après 22h
- Stabilisation puis réduction de l'impact bruit
- Gestion des émissions de gaz à effet de serre
- Desserte
- Accès aéroport en transports publics
- Infrastructure aéroportuaire

L'INNOVATION DU PSIA: DEUX COURBES DE BRUIT



Deux courbes de bruit

- La courbe à moyen terme, pour stabiliser le bruit dès maintenant
- La courbe de bruit à long terme, pour donner une cible pour la réduction du bruit au plus tard en 2030

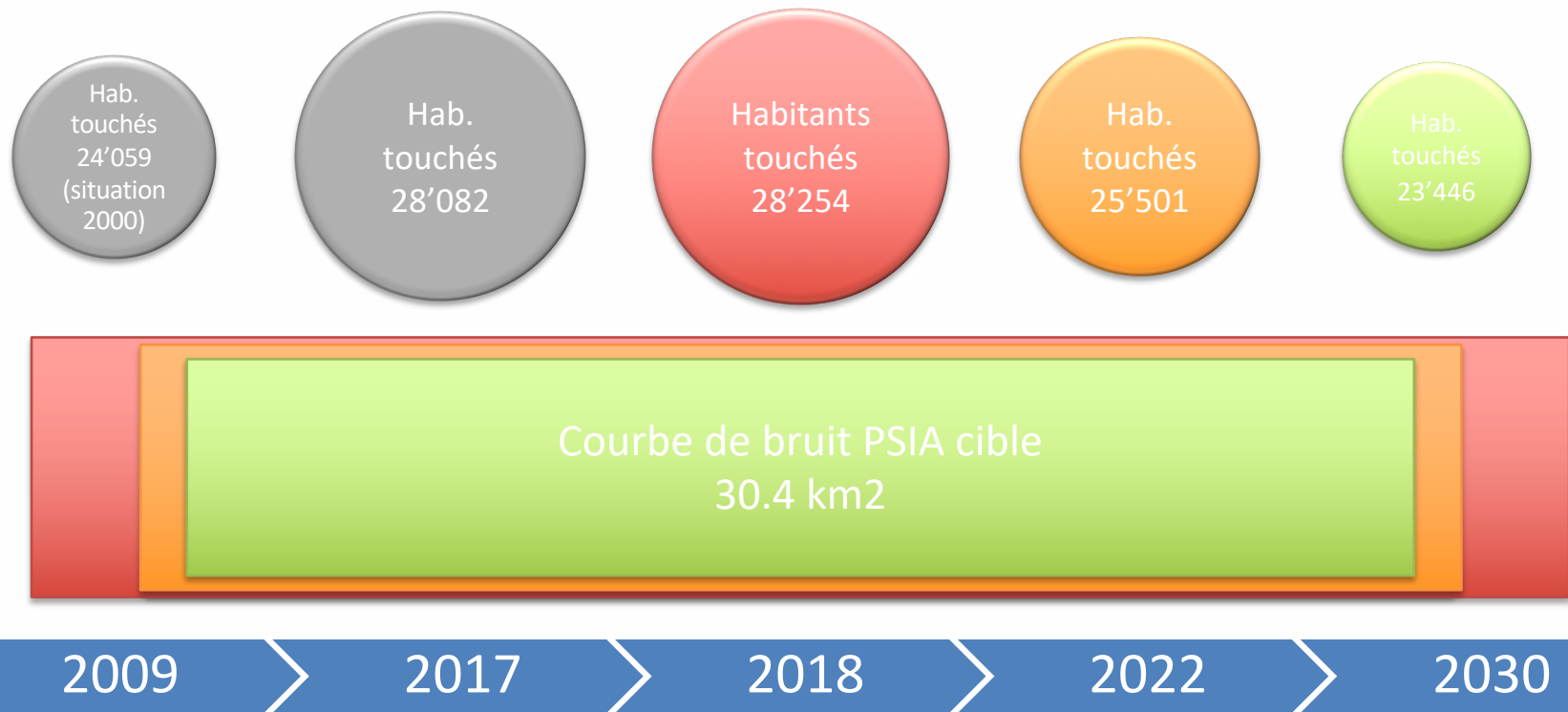


**COURBE DE BRUIT PSIA
À MOYEN TERME**



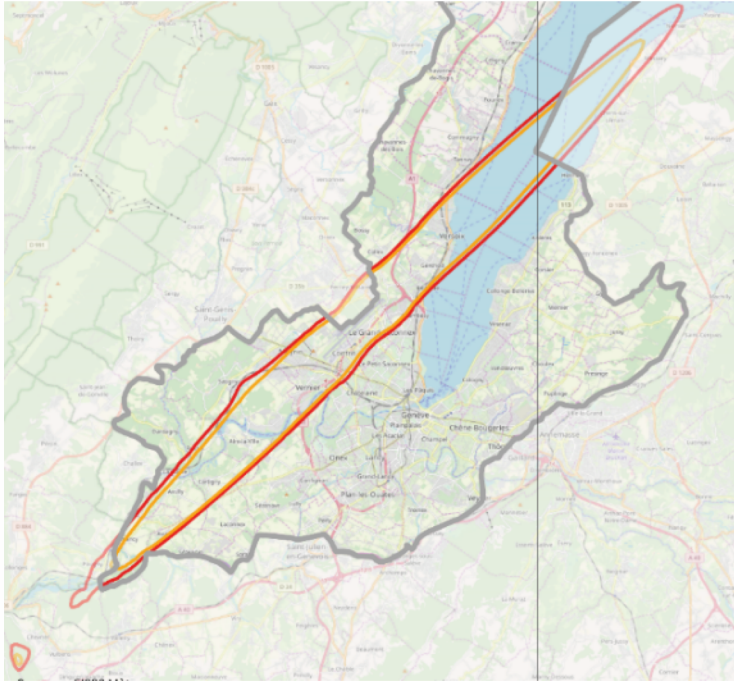
**COURBE DE BRUIT PSIA
À LONG TERME « 2030 »**

QUEL EST L'IMPACT DE L'ÉVOLUTION DE LA COURBE DE BRUIT



* Habitants touchés = dans périmètre VLI et à population constante (2018)

COMMENT ATTEINDRE LA COURBE CIBLE



Travail selon 4 axes

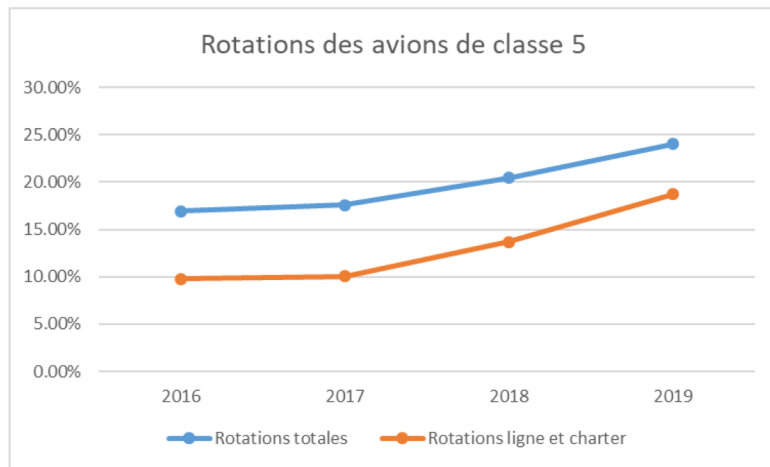
- Changement de flottes des compagnies (taxe bruit, incitations)
- Aucun décollage après 22h sauf trois vols intercontinentaux
- Réduction des retards après 22h
- Développement qualitatif plateforme

COMMENT GÉRER LES GAZ À EFFET DE SERRE?

- Depuis 2018, Genève Aéroport est neutre en CO₂ pour les opérations aéroportuaires
- CORSIA en 2021: plus de croissance possible des émissions CO₂
- Changement de la flotte: en plus de la réduction du bruit, réductions des émissions CO₂ de l'ordre de 20%
- Quoi de plus?
 - Favoriser la compensation (comme le fait déjà Genève Aéroport pour les déplacements des collaborateurs)
 - Favoriser l'introduction de biofuel qui réduit les émissions de CO₂ jusqu'à 80%

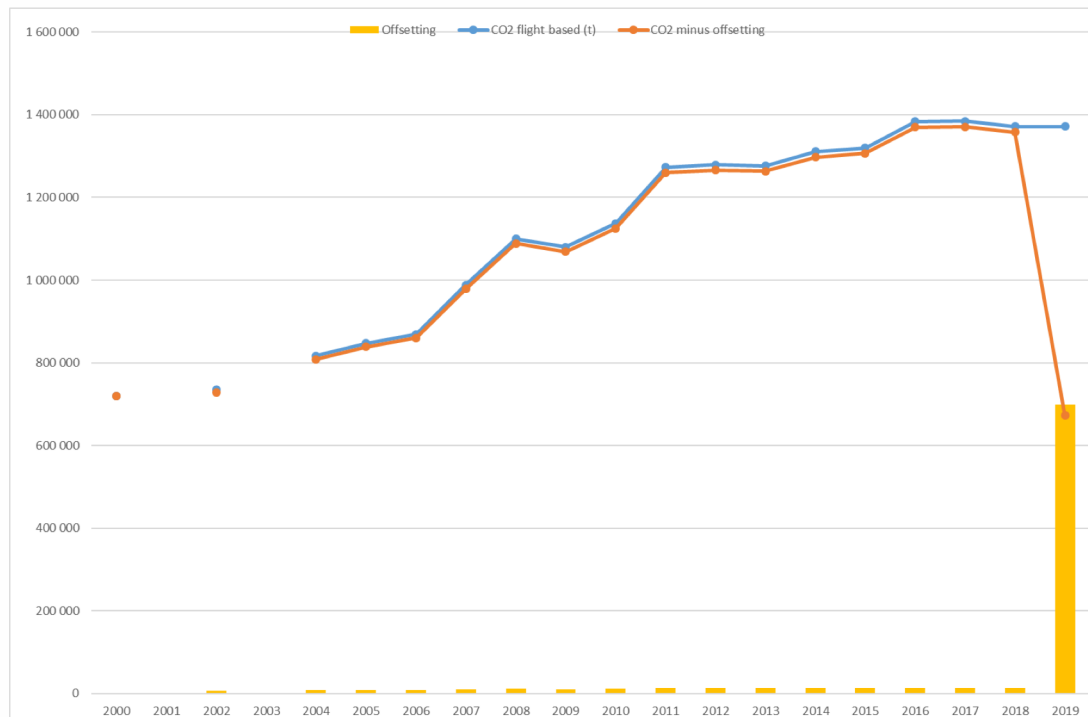
ACTIONS EN COURS POUR DIMINUER LES ÉMISSIONS DE CO2

- Amélioration de l'efficacité (flotte et ATM)
 - Des mesures incitatives pour le renouvellement des flottes ont déjà été mises en place. GA entend ajouter un deuxième effet incitatif qui fera partie des négociations avec les compagnies aériennes dès le début de l'année 2020.



Pourcentage des rotations effectuées avec des avions de la classe 5 (dernière génération, moins bruyants et moins gourmands en kérosène)

ACTIONS EN COURS POUR DIMINUER LES ÉMISSIONS DE CO2



Évolution des émissions du trafic aérien de l'ensemble des vols au départ de Genève (méthode « flight based » de l'Office fédéral de l'aviation civile) et contribution des mesures de compensation de CO2