



INTRAPLAN  
Consult GmbH

# Prévisions de trafic aérien Aéroport International de Genève

Résumé  
Janvier 2015

Sur mandat de  
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

Dans le cadre du **Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)**, des **prévisions de trafic aérien** (nombre de passagers, fret, mouvements d'aéronefs), comparables à celles déjà effectuées pour les autres aéroports de Suisse, ont dû être réalisées pour **l'aéroport de Genève**.

Les prévisions de trafic aérien pour l'aéroport de Genève se fondent sur un vaste jeu de **données** :

- les statistiques du trafic aérien établies par l'Office fédéral de la statistique (séries chronologiques) ;
- les études sur les passagers réalisées par l'aéroport de Genève en 2013 ;
- les matrices origine-destination en 2012 et 2013 pour le trafic aérien suisse et d'autres trafics aériens significatifs ;
- les données complètes relatives aux mouvements d'aéronefs de l'aéroport de Genève pour les années 2012 et 2013 comprenant les heures d'arrivée et de départ, le type d'aéronef, le nombre de passagers par vol, etc. ;
- les données sur les horaires des compagnies aériennes dans le monde en 2013 (Official Airline Guide, OAG) convertis en un modèle de réseau incluant l'origine et la destination des passagers et la concurrence entre l'avion et le rail ;
- les données socio-économiques ;
- les données économiques sur les compagnies aériennes.

Le modèle de **prévisions** utilisé dans la présente étude prend en compte aussi bien des **facteurs exogènes**, tels que le développement socio-économique, que des **facteurs endogènes** propres au système de transport aérien.

Les **prévisions se déclinent essentiellement en deux volets**:

Volet I: prévisions des potentiels du trafic aérien régional (modèle de demande).

Volet II: ventilation des potentiels sur les aéroports, compagnies aériennes, routes et destinations (modèle de choix de l'aéroport/de la route).

Les principales variables influençant le **volet de prévisions I** sont :

- le PIB et le revenu par habitant de la région ;
- la population et la pyramide des âges par région ;
- l'emploi et la structure de l'emploi ;
- les tarifs aériens/coûts pour les usagers ;

- ° l'offre de trafic aérien et d'autres modes de transport afin de calculer la répartition modale, l'origine et la destination.

Des analyses statistiques détaillées montrent que la **croissance du PIB** constitue de loin le principal facteur de développement du marché, y compris pour Genève, devant l'évolution des tarifs aériens, la demande étant stimulée, comme on peut le constater à Genève, par l'expansion des compagnies aériennes low-cost.

Les principales variables influençant le **volet de prévisions II** sont :

- ° la durée du trajet, l'origine et la destination compris ;
- ° le coût du trajet (par compagnie aérienne, par alliance, les coûts étant moindres pour les compagnies low-cost) ;
- ° les transferts (les transferts entre alliances et compagnies aériennes concurrentes sont pénalisés dans le modèle) ;
- ° la fréquence du service (« disponibilité ») ;
- ° le niveau de confort offert par les compagnies aériennes.

Les principaux critères déterminant le choix de l'aéroport/de la compagnie aérienne sont la **durée totale du trajet** (critère le plus important pour les passagers voyageant pour affaires) et les **tarifs aériens** (critère le plus important pour les passagers voyageant à titre privé).

Le modèle de réseau intègre les **principaux aéroports** suisses et étrangers ainsi que la **concurrence entre l'avion et le train à grande vitesse** sur le segment du transport court-courrier de point à point.

Les prévisions se basent en outre sur les **hypothèses** suivantes :

- ° **la population suisse va croître de 9,4 %** jusqu'en 2030. Croissance pour le canton de Genève : + 12,6 %, pour le canton de Vaud : + 17,1 % et pour le département de Haute-Savoie : + 17,4 % ;
- ° les auteurs de l'étude sont partis de l'hypothèse que la croissance économique annuelle s'élèvera à 2,2 % en moyenne en Suisse et à 1,9 % en France, les régions voisines de Genève bénéficiant d'une croissance légèrement supérieure à cette moyenne ;
- ° compte tenu des besoins d'assainissement et de rentabilité de l'industrie du transport aérien et de l'augmentation des prix des carburants contrebalancée toutefois par les progrès du rendement énergétique des carburants, l'étude considère que les **tarifs aériens** pratiqués

- par les compagnies aériennes traditionnelles resteront **constants** d'ici 2030 tandis que les tarifs pratiqués par les compagnies aériennes low-cost augmenteront de 0,5 % par an ;
- ° les auteurs de l'étude ne s'attendent à aucun changement majeur du **contexte politique** d'ici 2030 ;
  - ° l'étude prend en considération les principaux projets d'**infrastructure ferroviaire** en cours de réalisation ou dont le calendrier a été arrêté ;
  - ° les tendances de l'offre de trafic pour l'aéroport de **Genève** (hub low-cost, trafic lié au tourisme hivernal, services intercontinentaux, notamment assurés par des compagnies du Proche-Orient) ont été analysées et extrapolées. Les auteurs de l'étude ont retenu comme hypothèse de travail une capacité sans contrainte pour l'aéroport de Genève.

Les **résultats des prévisions** sont résumés au tableau 1 ci-dessous.

L'aéroport de Genève a vu transiter 14,45 millions de passagers en 2013. Ils devraient être 18,3 millions en 2020 et 25 millions en 2030, ce qui correspond à une croissance annuelle de 3,3 %, inférieure à la croissance des années précédentes (4,6 % par an entre 1995 et 2013, 5,9 % par an entre 2002 et 2013).

<b>Segment de trafic</b>	<b>2013</b>	<b>2020</b>	<b>2030</b>	<b>2013-2030 : croissance annuelle en %</b>
Passagers (millions)	14,45	18,26	24,98	3,3
Part de passagers en transfert	4,5 %	5,1 %	6,5 %	2,2
Fret (1000 t)	52	76	96	3,7
Mouvements d'aéronefs (1000)	189	212	248	1,6
dont mouvements ligne et charter	137	158	192	2,0
dont autres mouvements	52	54	57	0,5

Tableau 1: Aperçu des résultats des prévisions pour Genève (demande sans contrainte).

La croissance du nombre de passagers s'explique essentiellement par la croissance constante et au-dessus de la moyenne de la zone de chalandise de Genève, qui est appelée à consolider son statut de région parmi les plus riches d'Europe, si ce n'est du monde. Cette croissance de la demande serait confortée par l'expansion de l'offre de trafic dans le segment low-cost et dans le trafic intercontinental. La croissance du trafic intercontinental ira de pair avec une augmentation de la part des passagers en transfert de 4,5 % à 6,5 % à Genève. Les deux segments – compagnies aériennes low-cost et trafic intercontinental – profitent des contraintes de capacité à l'aéroport de Zurich, les aéroports régionaux de Chambéry et de Grenoble captant une faible portion du trafic de Genève.

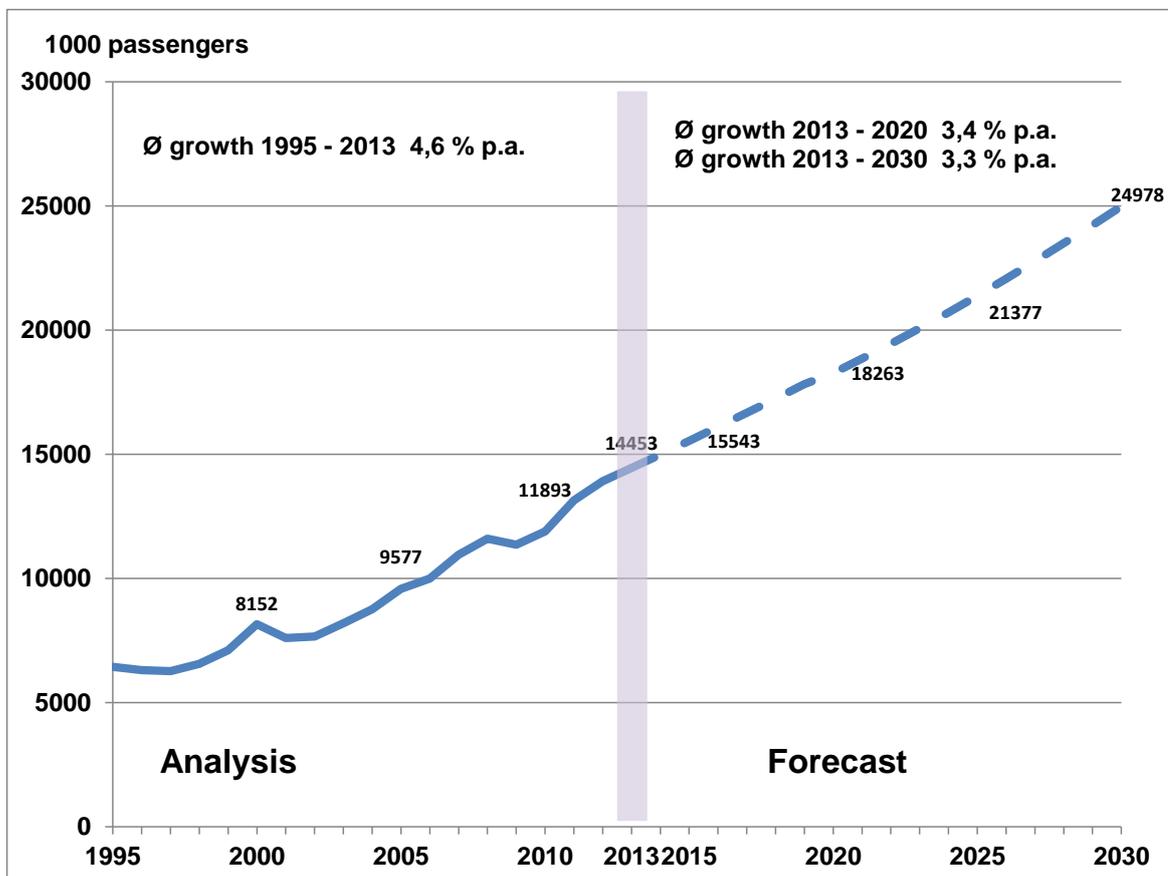


Fig. 1: Evolution du nombre de passagers à l'aéroport de Genève de 1995 à 2013 et pronostic de 2014 à 2030.

L'expansion du trafic passagers intercontinental se traduit également par une augmentation des capacités de fret en soute. Le nombre de chargements et déchargements de **marchandises** passerait de 52 000 en 2013 à 96 000 en 2030. Cette forte augmentation (+ 3,7 % par an sur la période 2013-2030) est cependant à relativiser dans une perspective historique sachant que

près de 80 000 tonnes de marchandises étaient traitées à Genève dans les années 90 à l'époque où Swissair opérerait de nombreux vols intercontinentaux au départ de Cointrin.

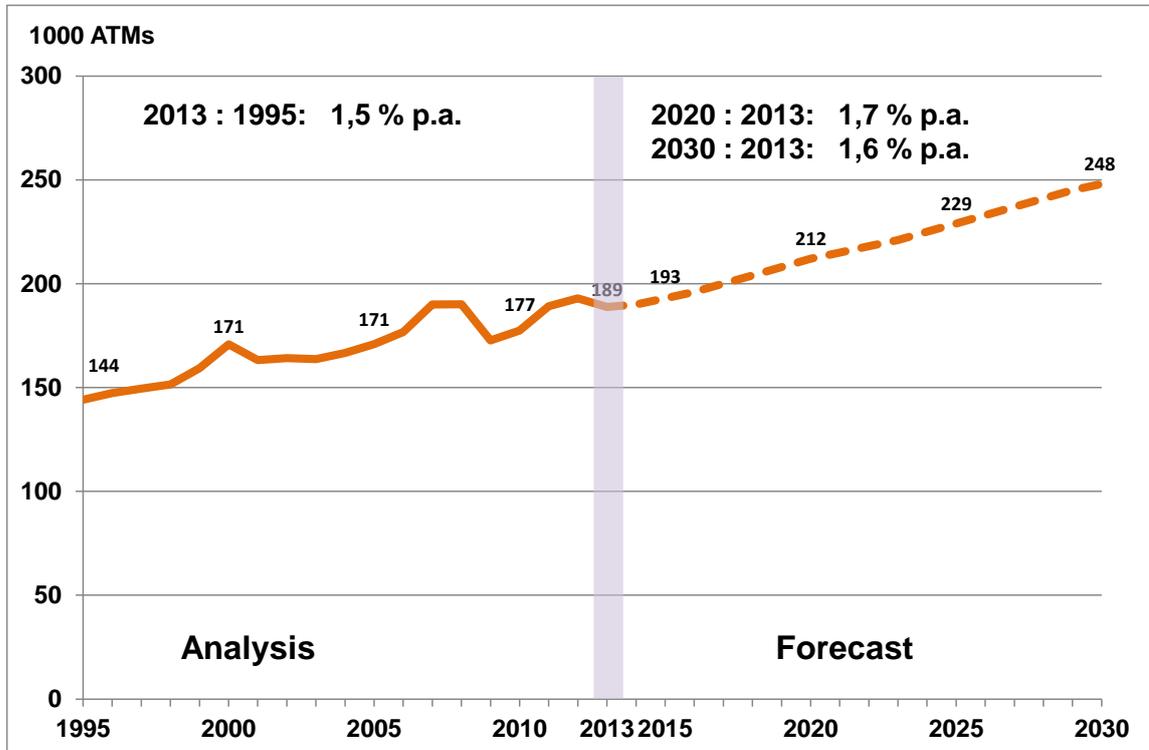


Fig. 2: Evolution du nombre de mouvements entre 1995 et 2013 et pronostic de trafic entre 2014 et 2030.

Le total des mouvements d'aéronefs à Genève passerait de 189 000 à 212 000 en 2020 et à 248 000 en 2030 (prévisions sans contrainte de capacité), ce qui correspond à une croissance de 1,6 % par an en moyenne. La croissance des mouvements d'aéronefs peut presque entièrement être imputée au trafic passagers qui passerait de 137 000 mouvements en 2013 à 192 000 en 2030. Le nombre moyen de passagers par vol passagers est appelé à progresser fortement de 106 à 130 entre 2013 et 2030. Le nombre de passagers par vol augmenterait au taux considérable – bien qu'inférieur aux années passées - de 1,2 % par an en moyenne. En effet, les changements structurels, en particulier l'émergence des compagnies aériennes low-cost, l'exploitation de vols intercontinentaux et le remplacement progressif des vols régionaux opérés par de petits avions (50 -70 sièges) par les transporteurs en réseau, comme Swiss, Air France et Lufthansa, sont largement réalisés à Genève ou du moins sont en passe de l'être.