



Plateforme	Prise en charge	Dimensions	Capacité
Prise en charge cars de tourisme	Prise en charge cars de tourisme	235 m	120 m
Prise en charge cars pics saisonniers	Prise en charge cars pics saisonniers	-	-
Prise en charge navettes	Prise en charge navettes	36 m	63 m
Prise en charge navettes rabattement parkings	Prise en charge navettes rabattement parkings	18 m	-
Dépose et prise en charge navette rabattement loueurs	Dépose et prise en charge navette rabattement loueurs	15 m	15 m
Prise en charge navettes pics saisonniers	Prise en charge navettes pics saisonniers	-	-
Prise en charge taxis	Prise en charge taxis	30 m	66 m
Vélocitation	Vélocitation	48-50 m	500 m

Evolution des besoins en front de terminal, au niveau Arrivée

L'Aéroport de Genève est un pôle intermodal majeur. Ses prévisions de croissance nécessitent de repenser entièrement les infrastructures de mobilité et leur mode de gestion. Le défi est complexe, puisqu'il s'agit de se doter d'orientations directrices cohérentes sur le long terme, en sachant cependant que la mise en oeuvre de nouvelles infrastructures se fera de manière très progressive, et qu'un fonctionnement de qualité doit rester possible en tout temps. Par ailleurs, cette planification aéroportuaire doit se coordonner avec les développements majeurs en cours au niveau de l'infrastructure autoroutière (élargissement, réorganisation complète des jonctions), des transports publics (extension tramway, nouvelle gare, câble, TCSP), et de l'urbanisation (densification des quartiers voisins en façade sud).

Le mandat confié à RR&A, avec l'appui de Sofies pour la logistique, avait pour but d'alimenter la planification directrice générale de l'aéroport aux horizons 2025, 2030 et 2040. Afin d'aboutir à un résultat véritablement opérationnel et pérenne, il a été proposé d'opter pour des investigations et rendus thématiques facilement actualisables :

- ▶ expression des besoins : définition d'une typologie des modes (une vingtaine pour les personnes, une dizaine pour la logistique) ; pour chaque mode, identification des caractéristiques actuelles, des objectifs et des besoins futurs,
- ▶ pics d'affluences : analyse des pics d'affluences saisonniers (autocars et navettes en particulier), identification du dimensionnement adéquat des installations de base et des installations à mobiliser en appoint,
- ▶ sites de gestion déportée : identification des possibilités et modalités de gestion déportée de certaines installation/prestation de mobilité (stationnement des passagers et du personnel, zone de buffer pour les autocars/navettes et les taxis, hub logistique, hub périphérique d'accueil des passagers, etc.),
- ▶ stratégie stationnement : pratiques de stationnement et potentiel d'optimisation (personnel, passagers, locations, valets, VIP, autopartage, etc.), implications des nouvelles formes de mobilité liées au numérique, dimensionnement des besoins futurs, développements préconisés (infrastructures, affectation, réglementation),
- ▶ principes de localisation : inventaire des infrastructures existantes et planifiées, identification et dimensionnement des infrastructures nouvelles, principes de localisation des installation/prestation de mobilité à chaque horizon en cohérence avec les autres développements alentours,
- ▶ trafic généré et itinéraires : pour chaque mode, appréciation du trafic généré, identification des itinéraires empruntés en fonction de l'évolution des localisations et des développements routiers, vérification des impacts sur la capacité,
- ▶ tableau de monitoring détaillant pour chaque installation/prestation de mobilité : les caractéristiques actuelles (fonction, capacité, emprises, localisation), les critères de dimensionnement (flux, parts modales, gabarits, durées d'utilisation), les besoins à terme (capacité, emprises), les localisations à terme (définies ou préconisées), les modalités d'exploitation (définies ou à considérer).