

RAPPORT | Zürich, 1er septembre 2026

L'impact économique de l'Aéroport de Genève

Rapport final

Michel Zimmermann, Martin Eichler, Rebekka Heikkilä, Rebeka Furrer and Sandro Tanner

Commandé par Aéroport International de Genève

Informations éditoriales

L'impact économique de l'Aéroport de Genève

Rapport final

Rapport, 1er septembre 2026

010926_FinalReport_GenevaAirport_INFRAS_french.docx

Commandé par

Aéroport International de Genève

Gestion de projet

Michel Zimmermann

Écrit par

Michel Zimmermann, Martin Eichler, Rebekka Heikkilä, Rebeka Furrer and Sandro Tanner

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zurich

Tel. +41 44 205 95 95

Source de l'image de couverture

eGuide Travel / Flickr

Contenu

Sommaire exécutif.....	5
1. Introduction.....	18
2. L'impact économique de l'Aéroport de Genève	20
2.1. Catégorisation des effets économiques	20
2.2. Délimitation du système	22
3. Effets du côté de la production	26
3.1. Les activités économiques à l'Aéroport de Genève	26
3.2. Les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève en Suisse et dans la région frontalière française	28
3.3. Les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève pour certaines régions	30
3.3.1. Les effets régionaux pour le canton de Genève	32
3.3.2. Les effets régionaux pour la région frontalière française	33
3.4. Les effets du côté de la production de certains services de transport aérien	34
3.4.1. L'impact économique de l'aviation générale et d'affaires	35
3.4.2. L'impact économique des activités de fret aérien	36
4. Effets catalytiques.....	38
4.1.1. Accessibilité des régions européennes 2025	40
4.1.2. Zoom sur l'accessibilité des régions entourant l'Aéroport de Genève	42
4.1.3. L'utilisation de l'Aéroport de Genève	45
4.1.4. Simulation : l'accessibilité sans l'Aéroport de Genève	47
4.2. L'Aéroport de Genève comme facteur d'implantation pour les entreprises	49
4.3. La Genève internationale	55
4.4. Le tourisme entrant	59
4.4.1. Nombre de touristes entrants via l'Aéroport de Genève	61
4.4.2. Nombre de nuitées passées par les touristes arrivant via l'Aéroport de Genève	63
4.4.3. Dépenses et recettes totales générées	65
4.4.4. Effet économique total pour la région	67
5. Conclusion	70
Annexe	74
A1. Enquête	74
A2. L'impact économique de l'Aéroport de Genève	83

A2.1.	Méthode	83
A2.2.	L'effet du côté de la production de l'Aéroport de Genève : résultats complémentaires	87
A3.	Méthodologie de l'analyse d'accessibilité	88
A4.	Méthodologie pour le tourisme entrant	91
Figures		95
Tableaux		97
Littérature		98

Sommaire exécutif

Genève se caractérise par une forte orientation internationale, portée à la fois par une communauté d'affaires diversifiée et par la présence de nombreuses organisations internationales. La Genève internationale, qui comprend notamment les missions permanentes auprès de l'ONU, une importante communauté diplomatique, de nombreuses ONG et un écosystème de conférences actif, entre autres, fait de Genève un centre de la gouvernance mondiale. Plus de 2'000 entreprises multinationales sont par ailleurs présentes à Genève (Fondation pour Genève 2024), avec des secteurs clés tels que les sciences de la vie, la banque et la finance, le négoce ainsi que l'horlogerie et les produits de luxe. Situé au cœur de la région, l'Aéroport de Genève fournit la connectivité nécessaire à ce type d'activités. Ouvert en 1920, l'Aéroport de Genève s'est depuis développé pour devenir une infrastructure clé pour la région : il constitue aujourd'hui le principal point d'accès au réseau de transport mondial pour le canton de Genève et les régions voisines de Suisse, de France et d'Italie.

L'Aéroport de Genève revêt une importance pour l'économie régionale. De manière générale, l'impact économique d'un aéroport se répartit en deux catégories. Premièrement, les entreprises implantées sur le site aéroportuaire et celles qui participent à la fourniture de services de transport aérien pour l'aéroport génèrent de l'emploi et de la valeur ajoutée¹. Il s'agit de **l'effet direct**. La demande intermédiaire² de ces entreprises s'ajoute à l'impact économique, c'est-à-dire les effets économiques de la production de leurs fournisseurs. **L'effet indirect** saisit l'emploi et la valeur ajoutée générés chez les fournisseurs situés dans l'économie régionale, englobant l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. **L'effet induit**³ mesure les activités économiques (valeur ajoutée et emploi) résultant des dépenses de revenu des personnes employées, que ce soit à l'aéroport (c'est-à-dire au titre de l'effet direct) ou quelque part dans la chaîne d'approvisionnement (c'est-à-dire au titre des effets indirects). Pris ensemble, ces trois effets constituent les effets du côté de la production.

Deuxièmement, les aéroports accroissent l'accessibilité internationale d'une région, tant pour les personnes que pour les marchandises. L'accessibilité est un facteur important de l'attractivité d'une région. Une accessibilité bien développée accroît la productivité des entreprises actives à l'international, élargit les marchés, améliore la compétitivité et l'innovation, et attire ainsi davantage d'activités économiques et d'investissements dans la région. Les aéroports sont également essentiels pour les touristes internationaux qui se rendent dans la région et y dépensent de l'argent. À Genève, le rôle de pôle international renforce l'importance d'une bonne connectivité avec le reste du monde. Tous ces effets ont une incidence sur l'économie régionale et

¹ Nous considérons la valeur ajoutée brute, qui comprend les charges de personnel, les impôts et taxes, les amortissements et les charges financières. Elle se définit également comme le chiffre d'affaires moins la consommation intermédiaire. La valeur ajoutée de l'ensemble des entreprises d'une économie constitue le produit intérieur brut (PIB), une mesure clé de l'activité économique.

² C'est-à-dire la demande de biens et services qui constituent un intrant dans le processus de production.

³ Le calcul de l'effet induit a changé par rapport à la dernière évaluation réalisée dans INFRAS et BAK Economics (2017). Voir l'Encadré 1 pour les détails.

peuvent être regroupés sous le terme d'effets du côté de la demande ou d'effets catalytiques. La Figure 1 donne un aperçu des différents effets.

Figure 1 : Catégorisation des effets économiques

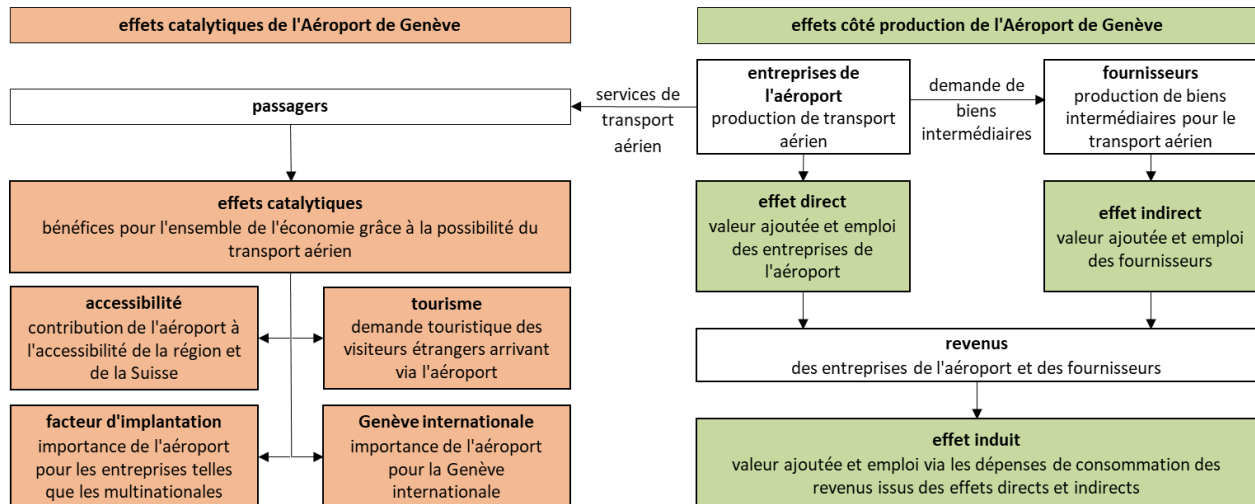


Figure INFRAS.

Pour exploiter et développer stratégiquement un aéroport, il est essentiel de disposer d'une vision complète de ses effets économiques étendus et des multiples interactions de l'aéroport avec l'économie régionale. En même temps, une multitude de parties prenantes, telles que les acteurs politiques et économiques, la société civile et les riverains, portent un vif intérêt à l'aéroport. Il est donc essentiel pour l'exploitant aéroportuaire AIG (Aéroport International de Genève) de disposer d'informations récentes et objectives sur le rôle que l'aéroport joue dans l'économie régionale et sur son impact. AIG a mandaté INFRAS pour actualiser des travaux antérieurs (INFRAS et BAK Economics 2017) et évaluer l'impact économique de l'Aéroport de Genève sur l'économie régionale en 2024.

Délimitation du système

L'étude analyse l'impact économique de l'Aéroport de Genève sur l'économie régionale. Une définition non ambiguë de l'économie régionale est nécessaire, en particulier pour les effets du côté de la production. Celle-ci s'étend ici principalement sur deux territoires : la Suisse dans son ensemble et la région frontalière française⁴. Ensemble, ils forment la délimitation géographique du système. Des résultats sont en outre présentés pour les sous-régions.

Il importe de comprendre l'influence des différentes délimitations géographiques sur les résultats. Les effets directs sont toujours localisés sur le périmètre aéroportuaire,

⁴ La région frontalière française comprend les départements de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Isère, du Rhône, de l'Ain, de la Saône-et-Loire, du Jura et du Doubs.

et là uniquement. Pour les effets indirects, l'attribution suit la chaîne d'approvisionnement : une consommation intermédiaire ne génère un effet indirect que si elle provient d'un fournisseur situé dans le périmètre géographique considéré (Suisse et région frontalière française). Les intrants provenant d'autres régions ne sont pas pris en compte. La même logique s'applique aux effets induits : seul le revenu dépensé à nouveau à l'intérieur de la délimitation géographique définie est inclus. L'année de référence pour le calcul des effets du côté de la production est 2024.

Encadré 1 : Modifications méthodologiques dans le calcul des effets induits

La méthodologie de calcul des effets induits a été révisée par rapport à la précédente évaluation de l'impact économique de l'Aéroport de Genève (INFRAS et BAK Economics 2017). L'approche révisée a été appliquée pour la première fois dans l'étude de l'OFAC sur l'importance économique de l'aviation suisse (INFRAS 2025b) et est désormais reprise dans la présente actualisation.

L'approche fondée sur les multiplicateurs reste inchangée : les effets induits sont calculés en appliquant des multiplicateurs moyens suisses (ou français, selon la délimitation du système) au revenu disponible pour la consommation privée. Les changements portent sur la manière dont la base de revenu est déterminée. Dans l'étude de 2017, les salaires des employés étaient supposés correspondre directement à la valeur ajoutée générée dans l'activité concernée, puis réduits par un facteur forfaitaire pour tenir compte des dépenses à l'étranger. Une meilleure disponibilité des données permet désormais un calcul plus précis. Nous appliquons des ratios sectoriels entre la rémunération des salariés et la valeur ajoutée, reflétant le fait que l'intensité en travail, et donc la part des salaires dans la valeur ajoutée totale, varie selon les secteurs. Nous tenons également compte du fait qu'une partie du revenu n'est pas disponible pour la consommation (en raison, par exemple, des cotisations sociales et des impôts) ou n'est pas effectivement consacrée à la consommation (taux d'épargne).

En outre, la relation avec les autres pays est traitée de manière explicite plutôt que par une déduction forfaitaire : la consommation directe à l'étranger est exclue conformément à la délimitation du système suisse, la part correspondante étant dérivée des dépenses des ménages suisses à l'étranger telles qu'enregistrées dans l'enquête sur l'indice des prix à la consommation.

Enfin, le revenu des frontaliers n'est plus comptabilisé dans la base de revenu suisse. Une faible part de ce revenu est probablement dépensée sur le lieu de travail, mais l'essentiel est dépensé au lieu de résidence. Ces parts n'étant pas connues, nous supposons par simplification que la consommation des frontaliers se réalise entièrement à leur lieu de résidence. Elle n'est donc pas pertinente pour l'économie suisse. Cela tend à sous-estimer l'effet induit au lieu de travail. En même temps, cela marque un changement radical par rapport à l'étude précédente.

Prises ensemble, ces précisions méthodologiques réduisent la base de revenu à laquelle les multiplicateurs sont appliqués, par rapport à l'étude de 2017.

Les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève

Les effets totaux du côté de la production de l'Aéroport de Genève

Pour quantifier les effets du côté de la production, des données détaillées sur l'emploi et l'activité économique à l'aéroport sont nécessaires. Ces informations ne sont toutefois pas directement disponibles, ni dans les statistiques publiques ni auprès de l'administration de l'aéroport. Une enquête auprès des entreprises menée à l'automne 2025, couvrant l'ensemble des 268 entreprises exerçant leur activité à l'intérieur du périmètre aéroportuaire (tel que défini par le PSIA⁵), a fourni les données nécessaires⁶.

En 2024, les entreprises situées à l'aéroport employaient 11'550 personnes, soit environ 9'800 emplois à plein temps. Au total, 1'660 mio CHF de valeur ajoutée peuvent être attribués directement à l'Aéroport de Genève. Cet effet direct correspond à environ 2,6 % du PIB du canton de Genève en 2024⁷.

La fourniture de biens et services intermédiaires, demandés par les entreprises situées à l'aéroport et acquis dans la région, génère 1'910 emplois à plein temps supplémentaires et 360 mio CHF de valeur ajoutée (effet indirect). En outre, si l'on tient compte des effets générés par les dépenses de revenu des employés, 10'250 emplois à plein temps et 1'280 mio CHF de valeur ajoutée supplémentaires peuvent être attribués à l'Aéroport de Genève (effet induit). Au total, la valeur ajoutée du côté de la production liée à l'Aéroport de Genève s'élevait à 3'300 mio CHF en 2024, correspondant à environ 21'930 équivalents plein temps (EPT). La Figure 2 donne un aperçu de ces résultats.

⁵ Le « plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique » (PSIA) est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il définit l'affectation, le périmètre requis, les principaux aspects d'utilisation, les équipements et les conditions générales d'exploitation de chaque aéroport (OFAC 2018).

⁶ À noter qu'en outre l'ensemble des entreprises situées à l'aéroport, des entreprises et leurs employés ont également été pris en compte lorsqu'ils fournissent des services directement liés à l'exploitation de l'aéroport ou aux opérations de vol, même s'ils sont situés hors du périmètre. Par exemple, si une compagnie aérienne dispose d'un bureau au centre-ville de Genève traitant les questions RH du personnel navigant basé à Genève, nous l'incluons dans l'enquête auprès des entreprises et dans le calcul de l'effet direct.

⁷ PIB estimé du canton de Genève en 2024 : 64'515 mio CHF (OCSTAT 2026a).

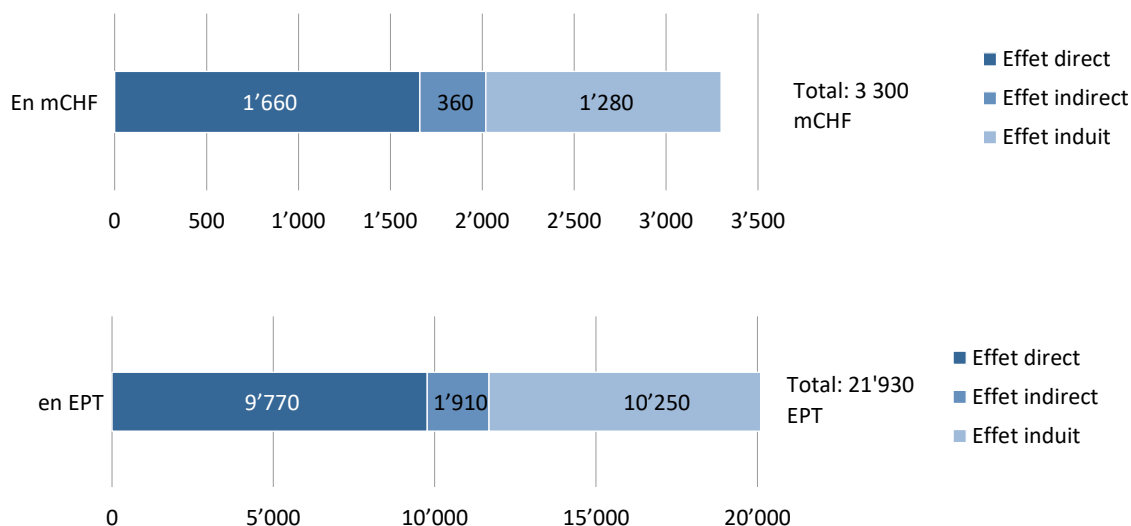
Figure 2 : Effets totaux du côté de la production pour la Suisse et la région frontalière française

Figure INFRAS.

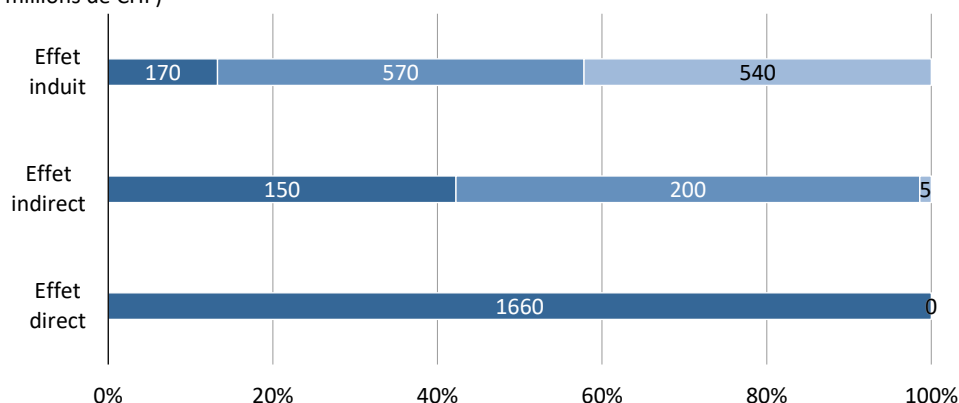
Les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève pour trois sous-régions

La Figure 3 présente la manière dont la contribution de chaque effet diffère pour trois régions en termes de valeur ajoutée et d'emploi : le canton de Genève, canton d'implantation de l'aéroport ; la région frontalière française, territoire immédiatement adjacent où réside une grande partie des employés ; et le reste de la Suisse. Au total, les effets régionaux pour le canton de Genève s'élèvent à près de 2 mrd CHF, tandis que l'impact économique de l'Aéroport de Genève sur la région frontalière française est nettement plus faible, avec un peu plus de 540 mio CHF de valeur ajoutée. L'effet économique restant, d'environ 750 mio CHF, revient au reste de la Suisse.

Par définition, 100 % de l'effet direct est attribué au canton de Genève, où se situe l'aéroport. Concernant l'effet indirect, la figure montre que la quasi-totalité de la valeur ajoutée et de l'emploi revient au canton de Genève et au reste de la Suisse. Cela implique qu'une faible part seulement des intrants intermédiaires provient de la région frontalière française. Pour l'effet induit, la région frontalière française joue un rôle bien plus important. Cela s'explique par le grand nombre de frontaliers employés à la fois dans les entreprises de l'aéroport et le long des chaînes d'approvisionnement.

Figure 3 : Répartition régionale de l'impact économique de l'Aéroport de Genève en 2024

Valeur ajoutée totale, part en pourcentage (sur l'axe des x) et valeurs absolues (en millions de CHF)



Effectif total, part en pourcentage (sur l'axe des x) et valeurs absolues (en EPT)

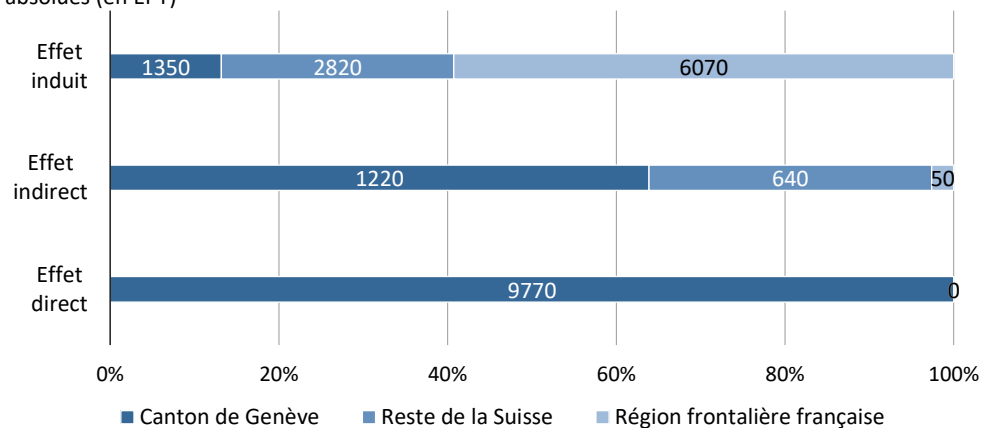


Figure INFRAS.

Les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève pour certains services de transport aérien

Les sections précédentes ont analysé les effets totaux de l'ensemble des activités de l'aéroport. La présente section se concentre sur deux catégories d'activités particulièrement pertinentes pour l'Aéroport de Genève : l'aviation générale et d'affaires, et le fret aérien.

Environ 30 entreprises sont actives dans l'aviation générale et d'affaires à l'Aéroport de Genève. Dix-huit d'entre elles travaillent exclusivement dans ce domaine, tandis que les autres fournissent des biens et services à l'aviation générale et d'affaires ainsi qu'à d'autres activités aériennes. Ces entreprises proviennent de divers secteurs, notamment le catering aérien, la maintenance aéronautique ou les Agents d'assistance.

Au total, l'aviation générale et d'affaires génère 330 mio CHF de valeur ajoutée. L'effet sur l'emploi associé s'élève à 2'410 EPT. Cela correspond à environ 10 % des effets totaux de l'Aéroport de Genève en matière de valeur ajoutée et d'emploi.

Les activités de fret à l'Aéroport de Genève sont assurées par plus de 90 entreprises. La majorité d'entre elles relèvent des secteurs du fret aérien et de la logistique, la plupart étant situées dans la halle de fret de l'Aéroport de Genève. En outre, des entreprises d'assistance ainsi que, par exemple, des autorités publiques fournissent également des services liés aux activités de fret. Enfin, diverses compagnies aériennes transportent des marchandises dans le cadre de leurs opérations de vol.

Au total, les activités de fret génèrent environ 330 mio CHF de valeur ajoutée et 2'400 EPT. Les effets direct et induit représentent l'essentiel de la valeur ajoutée et de l'emploi, tandis que l'effet indirect ne représente qu'environ 10 % du total de ce service.

Les effets catalytiques de l'Aéroport de Genève

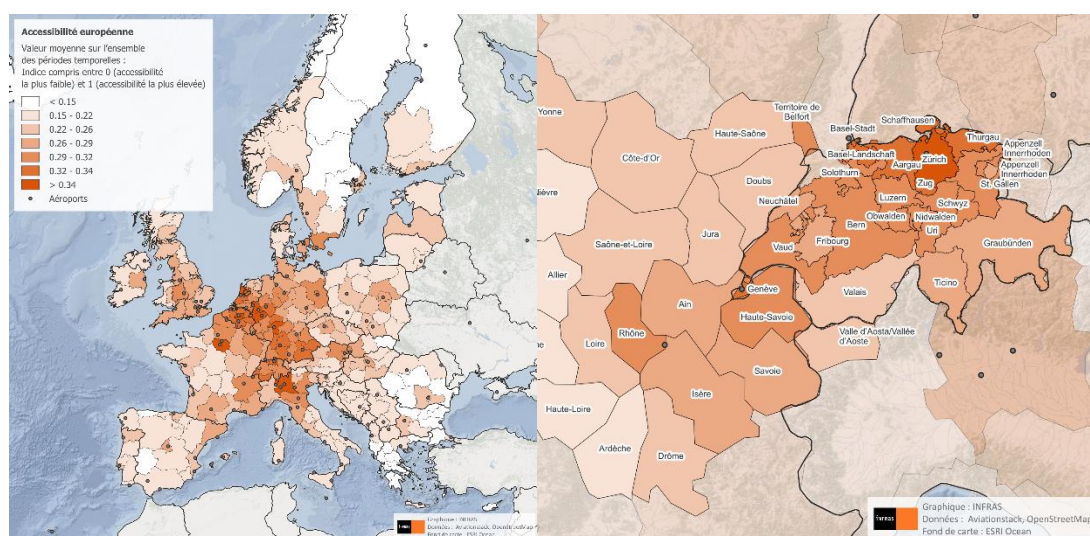
Une évaluation complète de la pertinence économique exige de regarder au-delà du périmètre de l'aéroport : l'Aéroport de Genève est une porte d'entrée essentielle pour l'une des économies les plus tournées vers l'international d'Europe. En tant que plateforme reliant la région genevoise aux marchés mondiaux, l'aéroport façonne les conditions dans lesquelles les entreprises, les organisations internationales et les touristes interagissent avec la ville et ses environs. Il génère également des effets d'entraînement sur les décisions d'implantation, la présence institutionnelle internationale, la productivité et la compétitivité internationale. Pour évaluer ces effets catalytiques, nous analysons tour à tour la connectivité (ou accessibilité) que l'Aéroport de Genève offre à la région, le rôle que cette connectivité joue pour la communauté d'affaires, ainsi que la manière dont l'aéroport façonne l'attractivité et la compétitivité de la Genève internationale, et sa fonction de point d'entrée pour le tourisme international.

Accessibilité aérienne de Genève et des régions environnantes

Le modèle d'accessibilité d'INFRAS se concentre sur les besoins des voyageurs d'affaires et évalue l'accessibilité tant européenne (vers des destinations en Europe) que mondiale (vers des destinations hors d'Europe). Le modèle définit l'accessibilité comme la capacité à atteindre d'autres régions, en tenant compte du temps de trajet ainsi que de l'attractivité économique de la destination (PIB). L'accessibilité est calculée à partir de données de vol réelles, inclut les liaisons directes et avec correspondance, et saisit la durée totale des trajets. Le modèle couvre 284 régions européennes (niveau NUTS 2) comme points de départ et comme destinations. S'y ajoutent 116 régions mondiales comme destinations, ainsi que 135 aéroports européens et 130 aéroports hors d'Europe. Une analyse plus détaillée est en outre menée au niveau cantonal pour la Suisse et au niveau NUTS 3 pour les régions voisines de France et d'Italie.

Les résultats font apparaître une accessibilité élevée pour la région lémanique (Genève)⁸. En Europe, la région se classe au 19e rang sur 284, avec un indice d'accessibilité de 0,33, comparable à de grandes aires métropolitaines telles que Londres et Vienne. Cela traduit une forte intégration au cœur économique européen. La Figure 4 présente l'accessibilité des régions européennes à gauche et celle des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève à un niveau plus détaillé (niveau NUTS 3 et cantonal) à droite.

Figure 4 : Accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève au sein de l'Europe



Régions selon la classification NUTS 2 (à gauche) et la classification NUTS 3 ainsi que les cantons (à droite). Valeur moyenne sur l'ensemble des fenêtres temporelles. Symboles supplémentaires (points) pour les aéroports inclus dans le calcul.

Figure INFRAS.

Pour l'accessibilité mondiale, la région lémanique se classe au 65e rang, avec un indice de 0,28, légèrement en deçà de grandes régions de hub telles qu'Amsterdam, Francfort, Paris et Londres. Son accessibilité mondiale est néanmoins comparable à celle de villes comme Berlin, Barcelone et Rome, ce qui indique une position solide, quoique non dominante, en matière de connectivité intercontinentale.

L'Aéroport de Genève est une infrastructure clé pour l'accessibilité de Genève. Pour la région lémanique, 85 % de la valeur de l'accessibilité au sein de l'Europe est due à des liaisons qui dépendent de l'Aéroport de Genève. Ce chiffre diminue pour les régions voisines, mais Genève demeure le hub le plus important pour bon nombre d'entre elles. Par exemple, plus de la moitié de l'accessibilité des cantons de Vaud (76 %), du Valais (63 %) et de Neuchâtel (50 %) dépend de liaisons passant par l'Aéroport de Genève. Il en va de même pour la Haute-Savoie (FR, 80 %) et le Val d'Aoste (IT, 45 %).

⁸ L'information d'accessibilité est une information ponctuelle, et le centre économique d'une région est utilisé comme point de référence. Par conséquent, l'accessibilité de la région lémanique (NUTS 2) est identique à celle du canton de Genève (NUTS 3) et de la ville de Genève.

Pour les liaisons hors d'Europe, les vols intercontinentaux au départ de l'Aéroport de Genève jouent un rôle substantiel : environ un tiers de l'accessibilité mondiale de Genève repose sur des vols intercontinentaux au départ de l'Aéroport de Genève. Tout aussi importants sont toutefois les vols d'apport au départ de l'Aéroport de Genève via d'autres aéroports européens, qui représentent la majorité des liaisons intercontinentales.

Une simulation évaluant un scénario hypothétique sans l'Aéroport de Genève met en évidence son importance déterminante. Les temps de trajet vers les grandes villes européennes (y compris l'accès à l'aéroport, l'enregistrement, etc.) augmenteraient sensiblement (par exemple, Genève–Francfort de trois à près de cinq heures ; Genève–Istanbul de six à dix heures). Globalement, l'accessibilité aérienne du canton de Genève diminuerait d'environ un tiers. Des pertes d'accessibilité affecteraient également les régions NUTS 3 et les cantons environnants, avec des réductions allant de 10 % à 30 %.

L'Aéroport de Genève comme facteur d'implantation pour les entreprises

La question de savoir si et dans quelle mesure une région bénéficie de l'accessibilité aéroportuaire dépend fondamentalement de sa structure économique. Les secteurs tournés vers l'international, à forte intensité de savoir ou dépendant de relations clients en face à face en bénéficient le plus. L'économie genevoise se compose de manière disproportionnée précisément de ces secteurs. Selon les comptes de production cantonaux (OCSTAT, 2026b), le secteur tertiaire représente 83,4 % de la valeur ajoutée brute. Le commerce de gros, qui inclut le cluster genevois de négoce de matières premières d'importance mondiale, représente 17,0 % de la valeur ajoutée cantonale. Les services financiers et les assurances y contribuent à hauteur de 12,8 %, tandis que les services professionnels, scientifiques et techniques en représentent 7,2 %. Quelque 2'100 multinationales génèrent une valeur ajoutée directe de 21 mrd CHF dans le canton de Genève et sont responsables de plus de 107'000 EPT, ce qui correspond à près d'un tiers de l'ensemble de l'emploi du canton (Fondation pour Genève 2024).

Le caractère international de l'économie genevoise est encore souligné par le fait que, historiquement, plus de 10 % de l'ensemble des exportations suisses provenaient de Genève, dépassant la part de Genève dans le PIB national. Bien que la proportion des exportations ait récemment diminué, Genève représentait encore 7,7 % de l'ensemble des exportations suisses en 2024. La moitié des 23 mrd CHF de biens exportés par des entreprises du canton de Genève provient de l'industrie horlogère, qui détient de loin la plus grande part de l'ensemble des exportations (OCSTAT 2025a).

L'accessibilité réduit les coûts de transaction et élargit les marchés, soutient l'innovation par l'échange en face à face de savoirs tacites, et contribue à la qualité de vie et à l'attraction des talents. Ces trois canaux ne sont pas indépendants : ils se renforcent mutuellement. Des études empiriques confirment que les améliorations de la connectivité aérienne sont associées à des gains mesurables en matière de PIB, d'emploi et de productivité.

Pour mieux comprendre le rôle de l'aéroport pour la communauté d'affaires, nous avons mené plusieurs entretiens avec des parties prenantes clés de la communauté d'affaires. En complément, nous avons utilisé les résultats d'une enquête externe sur la pertinence de l'Aéroport de Genève pour les entreprises et leur recours au transport aérien, ainsi qu'une sélection de témoignages d'entreprises. 82,5 % des répondants à l'une des enquêtes (AERIA+ 2025) ont qualifié l'Aéroport de Genève d'atout majeur pour l'attractivité économique régionale. Près de 90 % considèrent qu'un secteur de l'aviation d'affaires performant est essentiel pour que Genève conserve sa position de pôle pour la finance, le négoce et les multinationales. Selon des témoignages d'entreprises (GEM 2026), plus de 75 % de l'ensemble des voyages d'affaires internationaux passent par l'Aéroport de Genève, ce qui souligne encore la pertinence de l'aéroport en tant que hub d'accès. Les entreprises utilisent l'aéroport principalement pour le déplacement des personnes. Le fret est secondaire en volume, mais stratégiquement important pour certaines niches. La critique la plus fréquemment exprimée portait sur l'absence de liaisons long-courrier directes, en particulier vers l'Asie.

Un constat central ressort de la plupart des entretiens : l'aéroport n'est pas la raison première pour laquelle les entreprises choisissent Genève. Mais aucune personne interrogée ne pouvait imaginer Genève comme une place d'affaires internationale crédible sans l'aéroport. L'aéroport est l'infrastructure qui rend une grande partie de ces activités commerciales possible. Le maintenir et le développer n'est pas un luxe, mais une condition de la compétitivité continue de Genève comme place d'affaires internationale.

La Genève internationale

Genève est un pôle mondial de diplomatie multilatérale et de gouvernance internationale sans équivalent parmi les villes de sa taille. En 2025, le canton accueillait 42 organisations intergouvernementales, 250 organisations internationales non gouvernementales comptant au moins un employé, et 185 missions permanentes auprès des Nations Unies (OCSTAT 2025c). Ce seul secteur non marchand a généré environ 5 mrd CHF de valeur ajoutée directe et quelque 28'600 EPT dans le canton (Fondation pour Genève, 2024). La spécificité de Genève réside dans la densité et la diversité de sa présence internationale dans les domaines de la santé, du travail, du commerce, des affaires humanitaires, des droits de l'homme et du désarmement, le tout au sein d'un écosystème compact et fortement interconnecté où organisations, missions, ONG, institutions scientifiques et acteurs privés opèrent à proximité immédiate les uns des autres.

Les organisations internationales dépendent structurellement de la circulation des personnes. Leurs fonctions essentielles, telles que négocier des traités, coordonner les réponses humanitaires, fixer des normes techniques, réunir des États membres, requièrent la présence physique de délégués, de fonctionnaires et d'experts venus du monde entier. Les conférences, les missions diplomatiques et les consultations d'experts ne sont pas accessoires à l'activité de ces organisations, mais centrales pour leur existence et leur raison d'être. Cette dépendance structurelle se traduit directement par une demande de connectivité aérienne.

Selon les personnes interrogées, au moins 90 % des membres de la communauté de la Genève internationale arrivent par voie aérienne via l'Aéroport de Genève. Les déplacements sont concentrés au niveau exécutif (ce sont principalement les responsables d'organisations et leurs adjoints directs qui voyagent régulièrement), ce qui fait de l'aéroport un corridor à haute fréquence et à forte valeur pour les hauts fonctionnaires internationaux et les délégations tout au long de l'année.

Lorsqu'on demande aux organisations internationales quels facteurs comptent le plus dans leurs décisions d'implantation, l'aéroport figure systématiquement parmi ceux qui sont cités. Sans son aéroport, la Genève internationale perdrait de sa pertinence, et l'ensemble du complexe risquerait de se délocaliser. Des lacunes structurelles de connectivité subsistent néanmoins : le nombre limité de liaisons intercontinentales réduit l'attractivité de Genève comme ville hôte pour les organisations dont les membres et les opérations sont répartis à l'échelle mondiale. L'engorgement actuel des douanes est évoqué comme une source supplémentaire de friction. Il convient de noter que, selon l'administration de l'aéroport, ce problème est en cours de traitement et doit être considéré comme temporaire.

L'Aéroport de Genève n'est pas un simple nœud de transport pour la Genève internationale, mais bien un facilitateur structurel pour l'ensemble de cet écosystème. L'effet catalytique de l'aéroport opère à travers la Genève internationale comme mécanisme de transmission : l'aéroport rend le système possible, le système soutient l'économie, et toute érosion de la connectivité aérienne, que ce soit par un nombre insuffisant de liaisons intercontinentales ou par des contraintes de capacité, se traduit, avec un décalage, par une pression sur la position de Genève comme l'une des premières villes hôtes d'institutions multilatérales au monde.

L'impact économique du tourisme entrant via l'Aéroport de Genève

Les touristes constituent un facteur important des économies modernes. Par leurs dépenses, ils procurent des revenus aux entreprises locales, et la satisfaction de leurs besoins assure de l'emploi. Le secteur de l'hôtellerie-restauration (hébergement et restauration de tout type) joue un rôle important dans l'économie du canton de Genève.

Nous examinons l'importance économique de l'Aéroport de Genève pour le tourisme dans le canton de Genève, le reste de la Suisse et la région frontalière française⁹. L'objectif est de quantifier les revenus générés par les visiteurs étrangers¹⁰ séjournant au moins une nuit qui entrent en Suisse via l'Aéroport de Genève, ainsi que l'effet économique total associé pour la Suisse et la région frontalière française considérée.

Premièrement, nous déterminons le nombre de touristes entrants arrivant via l'Aéroport de Genève. En 2024, l'Aéroport de Genève a enregistré près de 18 millions de

⁹ La région frontalière française comprend les départements de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Isère, du Rhône, de l'Ain, de la Saône-et-Loire, du Jura et du Doubs.

¹⁰ Nous partons du principe que les visiteurs venant de Suisse n'utilisent pas l'avion pour se rendre à Genève. Par souci de simplicité, nous partons également du principe que seuls les visiteurs qui passent la nuit sur place génèrent des dépenses significatives dans le secteur du tourisme.

passagers, dont 2,9 millions de passagers entrants arrivés de l'étranger via l'Aéroport de Genève et générant des nuitées dans l'ensemble de la région. À l'aide de l'enquête de l'aéroport auprès des passagers, nous estimons qu'environ 1 million de visiteurs étrangers ont séjourné dans le canton de Genève, 0,75 million d'hôtes internationaux se sont rendus dans le reste de la Suisse et un peu plus de 1 million de touristes se sont rendus en France, soit 2,75 millions des 2,9 millions de passagers entrants séjournant à l'intérieur des limites du système.

Deuxièmement, nous évaluons le nombre de nuitées pouvant être associées à ces hôtes. Au total, 6,1 millions de nuitées peuvent être attribuées aux visiteurs étrangers arrivant via l'Aéroport de Genève. Soulignant l'importance de l'Aéroport de Genève pour le tourisme avec nuitées, nous constatons que 70 % de l'ensemble des nuitées étrangères dans le canton peuvent être attribuées à des visiteurs arrivant via l'Aéroport de Genève.

Troisièmement et enfin, nous déterminons les dépenses totales de ces touristes entrants à l'aide de données sur les dépenses moyennes des visiteurs selon leur origine. Au total, près de 1,7 mrd CHF de dépenses touristiques peuvent être attribués aux hôtes de l'Aéroport de Genève : environ 630 mio CHF dans le canton de Genève, 500 mio CHF dans d'autres cantons suisses et environ 540 mio CHF dans la région frontalière française.

Les dépenses du tourisme entrant ne sont toutefois pas égales à l'impact économique total en termes de valeur ajoutée et d'emploi dans la région. Comme pour les effets du côté de la production, l'effet économique total englobe les effets directs, indirects et induits. Les dépenses totales de 1,7 mrd CHF se traduisent par un effet total de 1,8 mrd CHF de valeur ajoutée et un effet sur l'emploi correspondant de plus de 16'800 EPT. Près de la moitié de cet effet total est due à l'effet direct, qui se concentre aux lieux de dépense des touristes, principalement l'hébergement et la restauration. Pour l'emploi, la prédominance de l'effet direct est encore plus marquée, ce qui s'explique par la productivité du travail comparativement faible du secteur touristique.

Figure 5 : L'effet économique total des dépenses des touristes entrants se rendant à l'Aéroport de Genève

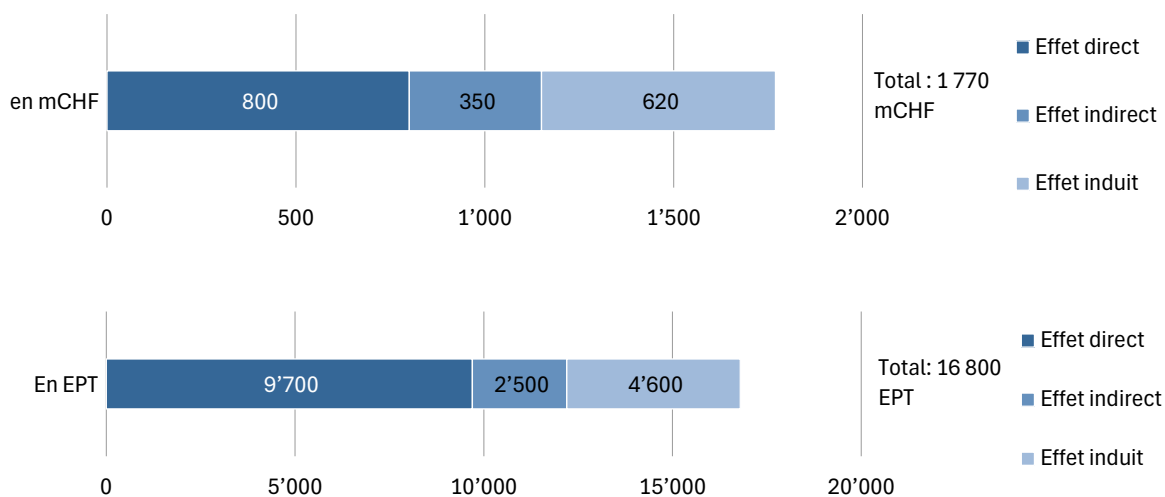


Figure INFRAS.

Cette analyse démontre l'importance des effets catalytiques du tourisme entrant, en particulier lors de l'analyse de l'impact économique d'un aéroport pour sa région d'implantation. Au total, l'effet économique attribuable aux touristes arrivant à l'Aéroport de Genève représente plus de la moitié des effets totaux du côté de la production de l'Aéroport de Genève.

1. Introduction

Genève abrite une communauté d'affaires diversifiée et connectée à l'international ainsi que de nombreuses organisations internationales. La Genève internationale, qui comprend notamment les missions permanentes auprès de l'ONU, une importante communauté diplomatique, de nombreuses ONG et un écosystème de conférences actif, entre autres, fait de Genève un centre de la gouvernance mondiale. Plus de 2'000 entreprises multinationales sont par ailleurs présentes à Genève (Fondation pour Genève 2024), avec des secteurs clés tels que les sciences de la vie, la banque et la finance, le négoce ainsi que l'horlogerie et les produits de luxe. Bien que la structure économique de Genève soit diversifiée, une part substantielle de celle-ci repose fortement sur les liens avec l'économie mondialisée.

Situé au cœur de la région, l'Aéroport de Genève est la principale plateforme assurant la connectivité à l'ensemble de ces activités internationales et intercontinentales. Ouvert en 1920, l'Aéroport de Genève s'est depuis développé pour devenir une infrastructure clé pour la région : il constitue aujourd'hui le principal point d'accès au réseau de transport mondial pour les voyageurs et les marchandises à destination et en provenance de Genève et de ses régions voisines de Suisse, de France et d'Italie. En 2024, il relie 146 destinations par une liaison aérienne directe au départ de Genève, dont 39 destinations intercontinentales (Turquie comprise). Ces 146 destinations ont été desservies par plus de 135'000 vols commerciaux (hors aviation d'affaires, vols charter et autres vols non commerciaux), offrant un réseau de liaisons dense et bien maillé. Au total, 17,8 millions de passagers ont transité par l'Aéroport de Genève en 2024, retrouvant presque les niveaux records d'avant la pandémie atteints en 2019. L'essentiel du trafic passagers s'effectuait à destination et en provenance de destinations européennes, mais une part substantielle, d'environ 13 %, optait pour des destinations hors d'Europe. L'Aéroport de Genève est également une plateforme importante pour l'aviation d'affaires et générale ainsi que pour le fret aérien. Outre les passagers, l'aéroport a traité 92'615 tonnes de fret en 2024 (tous les chiffres : Aéroport International de Genève 2025a).

En tant que principale plateforme de voyage, l'Aéroport de Genève exerce un impact important sur l'économie régionale. Les activités économiques sur le site aéroportuaire contribuent au produit intérieur brut (PIB) de Genève et l'aéroport fournit de nombreux emplois. En outre, l'économie de Genève et des régions voisines bénéficie de l'accessibilité internationale et intercontinentale que permet l'aéroport. Sans lui, faire des affaires à l'international serait nettement plus coûteux et moins efficient, l'accès aux marchés serait fortement réduit et moins d'entreprises implanteraient leurs activités à Genève. De plus, la Genève internationale, avec l'ensemble de ses effets économiques d'entraînement, en pâtirait considérablement, et les touristes éprouveraient davantage de difficultés à se rendre à Genève et dans les destinations alpines voisines de Suisse et de France. Ces effets du côté de la demande, également appelés effets catalytiques, résultent directement du recours aux services aériens fournis à l'aéroport. Avec les effets du côté de la production, qui renvoient à la valeur

ajoutée et à l'emploi générés par les activités économiques sur le site aéroportuaire, ces deux types d'effets économiques sont essentiels pour évaluer l'impact économique d'un aéroport sur une région.

Pour exploiter et développer stratégiquement un aéroport, la connaissance de ces effets et des multiples interactions de l'aéroport avec l'économie régionale est essentielle. En même temps, une multitude de parties prenantes, telles que les acteurs politiques et économiques, la société civile et les riverains, portent un vif intérêt à l'aéroport. Il est donc essentiel pour l'exploitant aéroportuaire AIG (Aéroport International de Genève) de disposer d'informations récentes et objectives sur le rôle que l'aéroport joue dans l'économie régionale et sur son impact. AIG a mandaté INFRAS pour actualiser des travaux antérieurs (INFRAS et BAK Economics 2017) et évaluer l'impact économique de l'Aéroport de Genève sur l'économie régionale en 2024.

L'étude est structurée comme suit :

- Le chapitre 2 catégorise les différents types d'impacts économiques de l'Aéroport de Genève et fournit des informations contextuelles importantes, telles que la délimitation du système, permettant d'interpréter correctement les résultats.
- Le chapitre 3 porte sur les effets du côté de la production. Après une brève introduction méthodologique et la présentation des résultats d'une enquête auprès des entreprises menée à l'Aéroport de Genève, il présente les résultats des différents effets générés par l'Aéroport de Genève. Premièrement, les effets totaux sont synthétisés pour la région agrégée « Suisse et région frontalière française ». Deuxièmement, les effets totaux sont ventilés et analysés selon les délimitations géographiques du canton de Genève, de la région frontalière française et du reste de la Suisse. Le chapitre se termine par un focus spécifique sur l'aviation d'affaires et le fret aérien.
- Le chapitre 4 porte sur les effets catalytiques. Une présentation générale des mécanismes à l'œuvre dans les effets catalytiques est suivie de quatre sous-chapitres consacrés à des aspects spécifiques et importants, à l'aide d'une combinaison de méthodes quantitatives et qualitatives. Premièrement, l'évolution de l'accessibilité et la contribution de l'Aéroport de Genève sont analysées. Deuxièmement, nous évaluons l'importance de l'accessibilité en tant que facteur d'implantation pour les acteurs économiques de Genève. Troisièmement, un examen approfondi est consacré à la Genève internationale. Quatrièmement et enfin, l'impact économique réalisé à Genève et dans ses régions voisines grâce au tourisme entrant transitant par l'Aéroport de Genève est calculé.
- Le chapitre 5 conclut et résume les principaux résultats.
- Diverses annexes fournissent des précisions sur la méthodologie utilisée ainsi que des résultats complémentaires.

2. L'impact économique de l'Aéroport de Genève

Un aéroport a une incidence sur l'économie des régions et des pays environnants par de multiples canaux. L'aéroport et les entreprises qui y sont implantées offrent un large éventail d'emplois et procurent ainsi des revenus aux salariés. En outre, l'économie régionale et nationale bénéficie de la demande de consommations intermédiaires générée à l'aéroport. Par ailleurs, un aéroport permet à l'économie régionale et nationale d'entretenir des relations d'affaires dans le monde entier et favorise le secteur du tourisme grâce à une meilleure accessibilité.

2.1. Catégorisation des effets économiques

L'impact économique d'un aéroport peut être divisé en deux catégories. Premièrement, les entreprises implantées sur le site aéroportuaire génèrent de l'emploi et de la valeur ajoutée. Elles génèrent en outre des effets économiques tout au long de la chaîne de valeur, avec de la valeur ajoutée et de l'emploi pour les nombreux fournisseurs des entreprises implantées à l'aéroport et pour l'économie au sens large. Ces effets sont désignés comme les effets du côté de la production. Deuxièmement, les aéroports accroissent l'accessibilité internationale d'une région, tant pour les personnes que pour les marchandises. L'accessibilité est un facteur important de l'attractivité d'une région et peut influencer sur l'emploi et la valeur ajoutée des entreprises d'une région, en sus des effets dans le secteur aérien. Les aéroports sont utilisés par les touristes pour se rendre dans la région et y dépenser de l'argent ; les entreprises et les diverses organisations de l'écosystème de la Genève internationale les utilisent pour recevoir et rendre visite à leurs clients et parties prenantes, ce qui permet une coopération internationale efficace et productive. Ces différents types d'effets ont tous une incidence sur l'économie régionale, sur les opportunités commerciales, la productivité et la compétitivité. Ensemble, ils peuvent être regroupés sous le terme d'effets du côté de la demande ou d'effets catalytiques.

La présente étude analyse ces deux types d'effets économiques. Du côté de la production, nous distinguons trois niveaux d'effets du côté de la production découlant de l'activité économique à l'Aéroport de Genève : les effets directs, indirects et induits. Pour les effets catalytiques qui se produisent du côté de la demande, nous les présentons d'abord dans le cadre d'une discussion générale, suivie d'une analyse de l'accessibilité de Genève et des régions environnantes, des bénéfices économiques qui en résultent pour le secteur économique et pour la Genève internationale respectivement, ainsi que des effets économiques du tourisme entrant via l'Aéroport de Genève. La Figure 6 donne un aperçu de la catégorisation de ces effets.

Figure 6 : Catégorisation des effets économiques

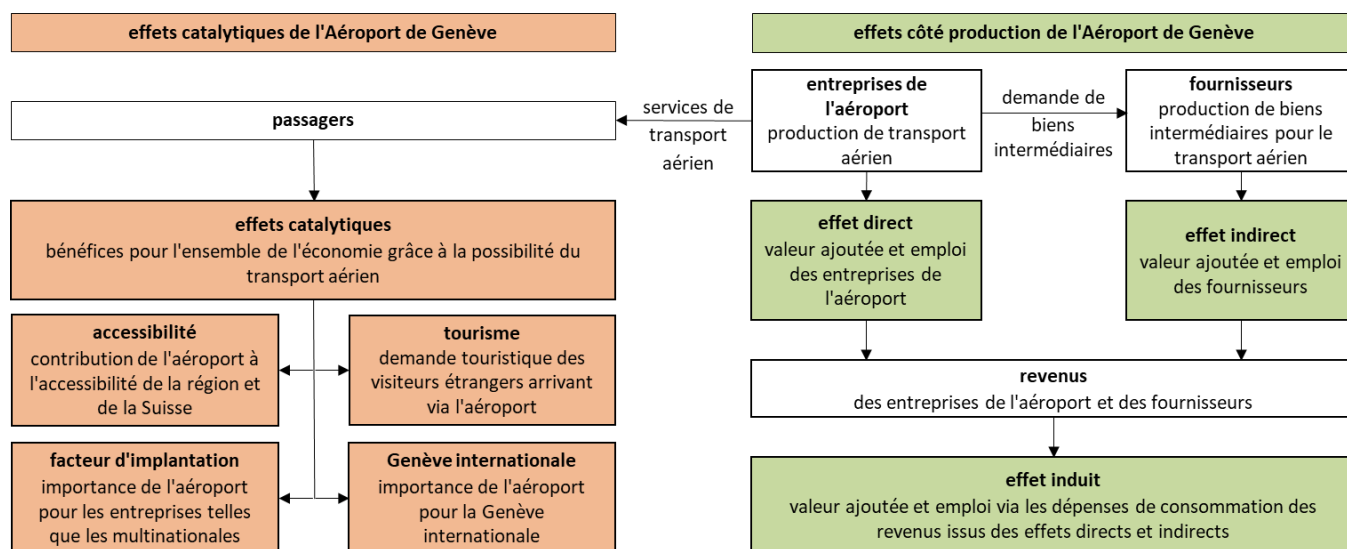


Figure INFRAS.

■ Effets du côté de la production¹¹

- **Effets directs** : Ils saisissent l'emploi des entreprises implantées sur le site aéroportuaire et la valeur ajoutée¹² produite par ces entreprises. En outre, les activités directement liées aux opérations de vol réalisées par des entreprises ou des employés situés hors du périmètre aéroportuaire sont également incluses. Pour les entreprises actives à l'international (par exemple les compagnies aériennes), seul le nombre d'employés basés à l'Aéroport de Genève est utilisé pour le calcul de l'effet direct. L'effet direct illustre l'emploi ou la valeur ajoutée directement et causalement liés à l'Aéroport de Genève.
- **Effets indirects** : Ils englobent l'emploi et la valeur ajoutée résultant de la consommation intermédiaire des entreprises de l'aéroport. La consommation intermédiaire désigne les biens ou services nécessaires aux processus de production qui sont achetés auprès de tiers (c'est-à-dire des fournisseurs), tels que les coûts de l'énergie et des matériaux. Nous tenons également compte du fait que les fournisseurs achètent à leur tour des biens intermédiaires (de même que leurs propres fournisseurs, et ainsi de suite), seuls les intrants intermédiaires acquis à l'intérieur des délimitations du système étant pris en compte (voir chapitre 3.2).

¹¹ La méthodologie utilisée pour calculer les effets du côté de la production de l'aéroport s'appuie sur les recommandations internationales publiées par le Conseil international des aéroports (ACI) en 2000 (ACI Europe et York Aviation, 2004). Cette méthode a été employée à plusieurs reprises en Suisse, tant pour l'ensemble du secteur de l'aviation civile (INFRAS 2025b) que pour des aéroports individuels (INFRAS 2022 pour l'aéroport de Zurich, INFRAS et BAK Economics 2017 pour l'aéroport de Genève), ou à l'échelle internationale pour les aéroports de Düsseldorf (INFRAS 2025a), Cologne/Bonn (INFRAS 2016b), Francfort (INFRAS et BAK Economics 2014), Munich (VBW 2015) et Hambourg (Bernhardt et al. 2025).

¹² Nous prenons en compte la valeur ajoutée brute, qui comprend les charges de personnel, les impôts et taxes, les amortissements et les frais financiers. Elle est également définie comme le chiffre d'affaires moins la consommation intermédiaire.

- **Effets induits** : Ils englobent l'emploi et la valeur ajoutée générés lorsque les employés des entreprises, qu'ils travaillent à l'aéroport (au titre des effets directs) ou dans la chaîne d'approvisionnement (au titre des effets indirects), dépensent leur revenu. Comme pour les effets indirects, l'effet induit traduit un effet multiplicateur : il illustre ce qui se produit lorsque le revenu généré au titre des effets directs et indirects est dépensé à nouveau, par exemple en loyer et en courses. Les effets induits sont de même circonscrits par les délimitations du système pertinentes, et les employés résidant au-delà de ces délimitations doivent être exclus de l'évaluation.

■ **Effets du côté de la demande ou effets « catalytiques » :**

Il s'agit des bénéfices pour l'économie dans son ensemble liés à la possibilité du transport aérien. Contrairement aux effets du côté de la production, les différents aspects du côté de la demande ne peuvent pas être entièrement quantifiés en termes monétaires ni agrégés en un seul chiffre. Les différents effets catalytiques doivent plutôt être évalués individuellement à l'aide d'une combinaison d'analyses et d'évaluations qualitatives et quantitatives. La présente étude analyse spécifiquement quatre piliers importants des effets catalytiques¹³ selon une combinaison d'approches qualitatives et quantitatives :

- l'accessibilité,
- le tourisme entrant,
- l'Aéroport de Genève comme facteur d'implantation pour les entreprises, ainsi que
- sa pertinence pour la « Genève internationale ».

2.2. Délimitation du système

Avant d'aborder l'analyse du côté de la production, il convient d'explicitier les délimitations du système qui régissent à la fois les évaluations du côté de la production et des effets catalytiques. Pour mener l'analyse qui suit et interpréter correctement les résultats, une définition et une compréhension claires des délimitations du système appliquées dans l'évaluation des effets économiques de l'Aéroport de Genève sont nécessaires. Ces délimitations déterminent où les effets économiques sont mesurés et quels effets entrent dans le champ de la présente étude. Elles sont appliquées systématiquement aux effets du côté de la production, où une attribution claire des effets est réalisable. Cela vaut pour les effets qui font partie de l'impulsion initiale des effets du côté de la production (c'est-à-dire l'activité économique qui se déroule à l'Aéroport de Genève) et pour leur diffusion ultérieure dans l'économie (c'est-à-dire les effets d'entraînement le long de la chaîne de valeur). Du côté de la demande, la même logique s'applique en principe, bien qu'une séparation nette des effets soit souvent plus difficile en pratique.

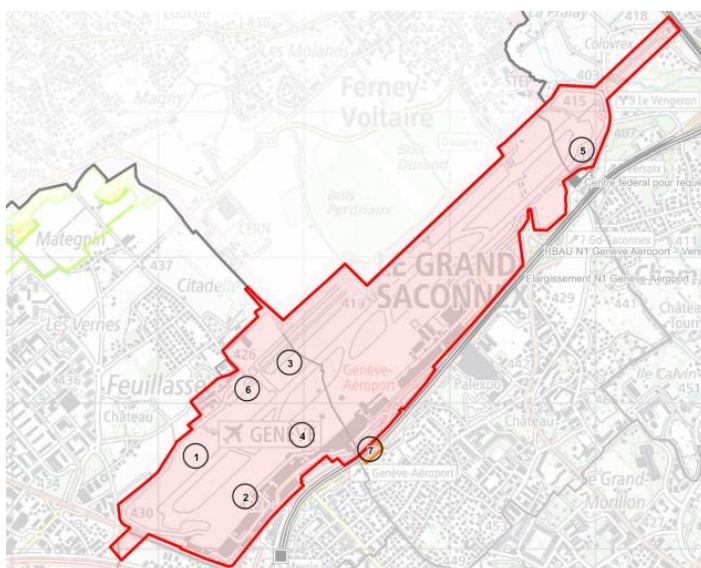
¹³ La méthodologie applicable à chaque type d'effet catalytique est décrite en détail à la section 5.

Le périmètre aéroportuaire

Lors de l'analyse des effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève, nous incluons l'ensemble de l'activité économique et des employés travaillant sur le site aéroportuaire, tel que défini par le PSIA, ainsi que ceux qui fournissent des services directement liés à l'exploitation de l'aéroport ou aux opérations de vol, même s'ils sont situés hors du périmètre¹⁴. Il en va de même pour les données financières.

Comme le montre la Figure 7, le périmètre de l'Aéroport de Genève comprend les terminaux, la piste et les lieux de travail le long des routes de l'aéroport et du fret. Le périmètre inclut également le quai de la gare. L'activité économique de l'ensemble de ces entreprises fait ainsi partie de l'impulsion initiale des effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève et est incluse dans l'évaluation du chapitre 3.

Figure 7 : Périmètre de l'Aéroport de Genève



Source : OFAC (2018, p.45)

Délimitation géographique

Les effets économiques de l'Aéroport de Genève s'étendent principalement sur deux territoires : la Suisse dans son ensemble et la région frontalière française¹⁵. Ensemble, ils forment la délimitation géographique du système pour les principaux résultats présentés au chapitre 3.2 (Figure 8). Le chapitre 3.3 applique les mêmes délimitations,

¹⁴ Par exemple, si une compagnie aérienne dispose d'un bureau dans le centre-ville de Genève (c'est-à-dire en dehors du périmètre de l'aéroport), mais qu'elle emploie du personnel chargé, au sein du service des ressources humaines, de la gestion des employés impliqués dans les opérations aériennes à l'aéroport de Genève, nous prenons en compte cette activité économique (tant en termes d'emploi que de chiffre d'affaires ou de valeur ajoutée).

¹⁵ La région frontalière française comprend les départements de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Isère, du Rhône, de l'Ain, de la Saône-et-Loire, du Jura et du Doubs.

mais ventile davantage ces résultats, en présentant les effets pour le canton de Genève, le reste de la Suisse et la région frontalière française (de nouveau Figure 8).

Figure 8 : Délimitation géographique du système (région frontalière française et Suisse)

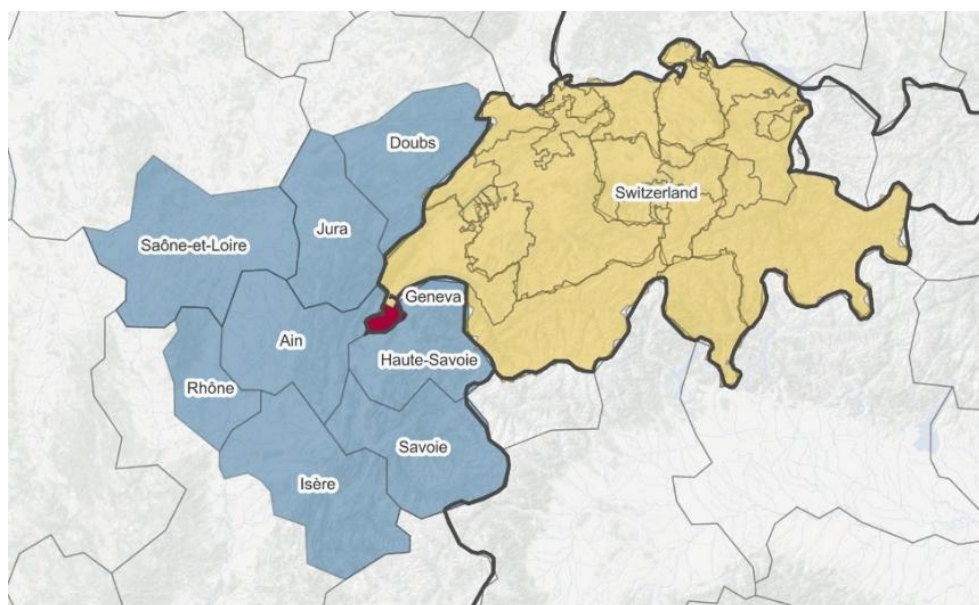


Figure INFRAS. Source : représentation propre

Il importe de comprendre l'influence des différentes délimitations géographiques sur les résultats. Les effets directs sont localisés sur le périmètre aéroportuaire et attribuables sans ambiguïté à un territoire. Pour les effets indirects, l'attribution suit la chaîne d'approvisionnement : une consommation intermédiaire ne génère un effet indirect dans une zone donnée que si elle provient d'un fournisseur situé dans cette zone. Une consommation intermédiaire fournie à l'aéroport par une entreprise située à Paris ne serait pas comptabilisée dans l'effet indirect de la région frontalière française. La même logique s'applique aux effets induits : seul le revenu perçu par les employés à l'intérieur de la délimitation géographique définie est inclus¹⁶.

Année de référence

L'année de référence pour le calcul des effets du côté de la production est 2024. Les entreprises ayant participé à l'enquête (voir annexe A1) ont été invitées à fournir les chiffres de l'emploi au 31 décembre 2024 et les données financières correspondant à l'exercice 2024. Toutes les autres sources utilisées dans le calcul des effets du côté de la production ont été soit tirées directement de 2024, soit déflatées aux prix de 2024.

¹⁶ Faute de données, nous partons du principe que les revenus sont dépensés selon les habitudes de consommation habituelles du lieu de résidence de la personne. En revanche, aucun revenu n'est dépensé sur le lieu de travail.

Pour les effets catalytiques, l'année de référence varie selon la disponibilité des données. Des données plus récentes ont été utilisées pour l'analyse de l'accessibilité au chapitre 5.1, dans laquelle l'accessibilité a été calculée pour 2025. Pour le tourisme entrant, nous avons notamment utilisé les données des statistiques de passagers et de l'enquête auprès des passagers de l'Aéroport de Genève ainsi que les statistiques de l'hébergement touristique pour la Suisse (HESTA/PASTA) pour 2024. En outre, les données du Tourism Monitor Switzerland (TMS) ont été utilisées, pour lesquelles les chiffres les plus récents étaient disponibles pour 2023. Lorsque nécessaire, les chiffres antérieurs à 2024 ont été déflatés aux prix de 2024.

3. Effets du côté de la production

Le présent chapitre décrit les résultats des effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève : les effets directs, indirects et induits. Premièrement, au chapitre 3.2, nous présentons les résultats pour l'ensemble du territoire « Suisse et région frontalière française », suivis d'une décomposition régionale pour le canton de Genève, la région frontalière française et le reste de la Suisse au chapitre 3.3. Enfin, nous illustrons l'impact économique pour deux types spécifiques d'activités économiques (chapitre 3.4) : l'aviation générale et d'affaires et les activités de fret aérien, respectivement.

3.1. Les activités économiques à l'Aéroport de Genève

Enquête auprès des entreprises

Pour quantifier les effets du côté de la production, des données détaillées sur l'emploi et l'activité économique à l'aéroport sont nécessaires. Ces informations ne sont toutefois pas directement disponibles, ni dans les statistiques publiques ni auprès de l'administration de l'aéroport. INFRAS a donc mené une enquête auprès des entreprises à l'automne 2025, couvrant l'ensemble des 268 entreprises exerçant leur activité soit sur le périmètre aéroportuaire (tel que défini au chapitre 2.2) soit hors du périmètre, lorsqu'elles fournissent des services directement liés à l'exploitation de l'aéroport ou aux opérations de vol¹⁷.

Les données de l'enquête ont été combinées à des sources complémentaires, notamment les registres internes d'AIG et de précédentes études d'INFRAS, afin d'extrapoler les résultats à l'ensemble de la population d'entreprises. La centaine d'entreprises ayant participé à l'enquête représentait près de 75 % du nombre total final d'équivalents plein temps (EPT)¹⁸. Une description détaillée de la conception de l'enquête, de la procédure d'extrapolation et des données collectées figure à l'annexe A1.

Effets directs sur la valeur ajoutée et l'emploi à l'Aéroport de Genève

En 2024, les entreprises implantées sur le site aéroportuaire employaient 11'550 personnes, soit environ 9'800 emplois à plein temps. La valeur ajoutée créée par les activités de ces entreprises s'élève à plus de 1,5 mrd CHF.

¹⁷ Par exemple, si une compagnie aérienne dispose d'un bureau dans le centre-ville de Genève (c'est-à-dire en dehors du périmètre de l'aéroport) mais emploie du personnel chargé, au sein du service des ressources humaines, de la gestion des employés intervenant dans les opérations aériennes à l'aéroport de Genève, nous prenons en compte cette activité économique (tant en termes d'emploi que de chiffre d'affaires et de valeur ajoutée) dans l'évaluation.

¹⁸ Bon nombre des entreprises implantées à l'aéroport de Genève ne comptent qu'un petit nombre d'employés (souvent un seul).

Tableau 1 présente le chiffre d'affaires brut par segment¹⁹. Le segment des compagnies aériennes représente plus de la moitié du chiffre d'affaires brut total de 3,5 mrd CHF. Vient ensuite le segment des activités aéroportuaires, qui génère environ un quart du chiffre d'affaires (940 mio CHF). Le segment du commerce de détail, de la restauration et des services (300 mio CHF) et le segment « autres » (250 mio CHF) jouent un rôle mineur.

Tableau 1 : Chiffre d'affaires brut par segment (effet direct)

	Compagnies aériennes	Activités aéroportuaires	Commerce/restauration/services	Autres	Total
Chiffre d'affaires brut	2'060	940	300	250	3'550

En mCHF.

Tableau INFRAS. Source : calcul propre

Le chiffre d'affaires brut se compose de la valeur ajoutée et de la consommation intermédiaire. Figure 9 présente la valeur ajoutée des entreprises de l'aéroport pour les quatre segments ainsi que l'emploi qui y est associé. Au total, 1'660 mio CHF de valeur ajoutée peuvent être attribués à l'Aéroport de Genève et aux entreprises implantées sur le site aéroportuaire (effet direct). Cela correspond à environ 2,6 % du PIB du canton de Genève en 2024²⁰.

Les segments des compagnies aériennes et des activités aéroportuaires représentent l'essentiel des effets directs sur la valeur ajoutée et l'emploi à l'Aéroport de Genève. Ensemble, ils correspondent à environ 85 % de la valeur ajoutée et 80 % des EPT. Ce dernier chiffre est surtout porté par les entreprises du segment des compagnies aériennes, qui représentent près de la moitié des EPT avec 4'680.

¹⁹ Le segment « en lien avec les activités des compagnies aériennes » comprend tous les secteurs directement liés à l'exploitation des vols ; le segment « en lien avec les activités aéroportuaires » comprend les secteurs essentiels au fonctionnement des aéroports ; le segment « Commerce/restauration/services » comprend les autres secteurs présents dans les aéroports et proposant des services destinés aux usagers, mais qui ne sont pas directement liés à l'exploitation des aéroports ou des vols. Enfin, nous disposons d'un segment « Autres » qui regroupe les entreprises ne pouvant être clairement classées, ainsi que celles appartenant à d'autres secteurs. Pour une définition détaillée, veuillez vous reporter à l'annexe A1.

²⁰ PIB estimé pour le canton de Genève en 2024 : 64 515 millions de CHF (OCSTAT 2026)

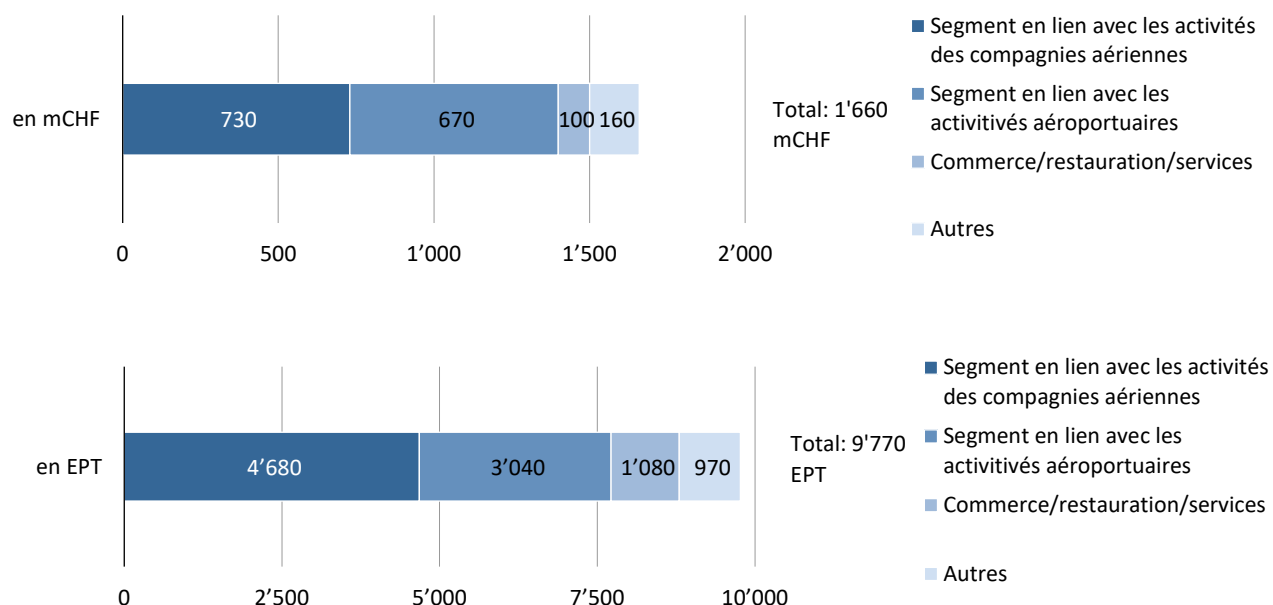
Figure 9 : Effets directs sur la valeur ajoutée et l'emploi à l'Aéroport de Genève par segment

Figure INFRAS. Source : calcul propre

3.2. Les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève en Suisse et dans la région frontalière française

Les activités décrites au chapitre 3.1 correspondent à l'effet direct de l'Aéroport de Genève dans la zone « Suisse et région frontalière française ». En outre, les entreprises de l'aéroport ont besoin de produits et de services pour générer ces effets directs. La fourniture de ces biens et services, lorsqu'elle provient de l'intérieur des délimitations du système, génère 1'910 emplois à plein temps supplémentaires et 360 mio CHF de valeur ajoutée auprès des fournisseurs en Suisse et dans la région frontalière française (effet indirect). Par ailleurs, en tenant compte des effets des dépenses de revenu des employés liés aux effets directs et indirects, 10'250 emplois à plein temps et 1'280 mio CHF de valeur ajoutée supplémentaires peuvent être attribués à l'Aéroport de Genève (effet induit). Au total, la valeur ajoutée du côté de la production de l'Aéroport de Genève s'élevait à 3'300 mio CHF en 2024, correspondant à environ 21'930 EPT. Figure 10 donne un aperçu de ces résultats.

L'effet direct représente environ 50 % de la valeur ajoutée, tandis que l'effet induit génère environ 40 % de l'effet total. Parallèlement, seuls environ 10 % des effets totaux du côté de la production pour la Suisse et la région frontalière française sont générés par les effets indirects via les fournisseurs. L'une des raisons de la relative

faiblesse des effets indirects est l'exclusion des intrants intermédiaires provenant de l'extérieur de la Suisse et de la région frontalière française²¹.

En termes d'emploi, l'effet induit dépasse l'effet direct et fournit la plus grande contribution. Cela s'explique en partie par la productivité plus faible des activités liées à la consommation privée.

Figure 10 : Effets totaux du côté de la production pour la Suisse et la région frontalière française

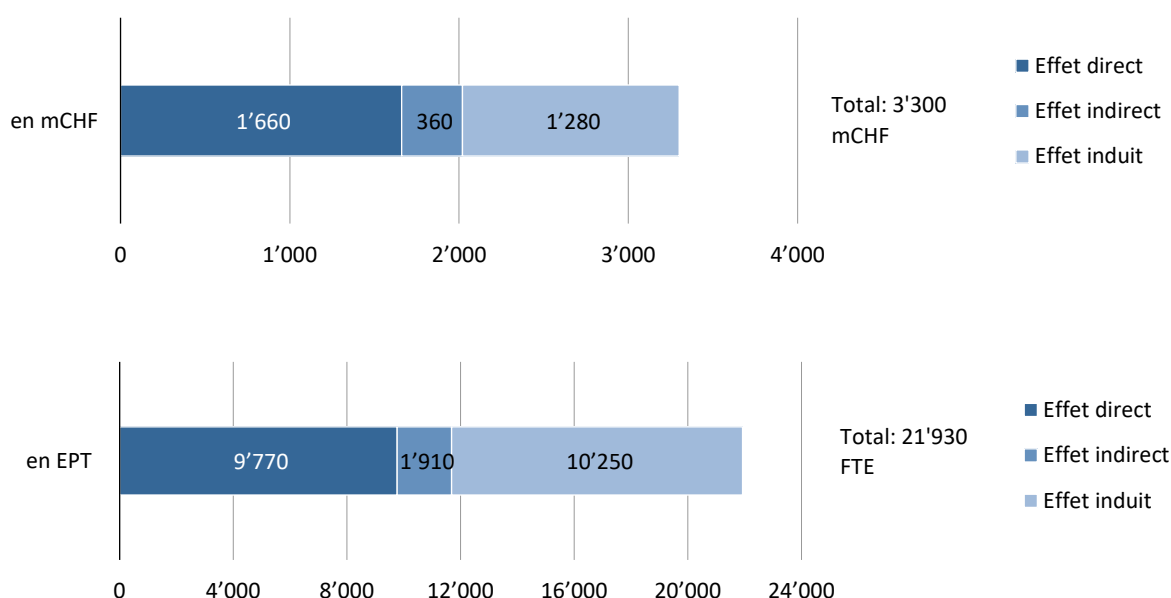


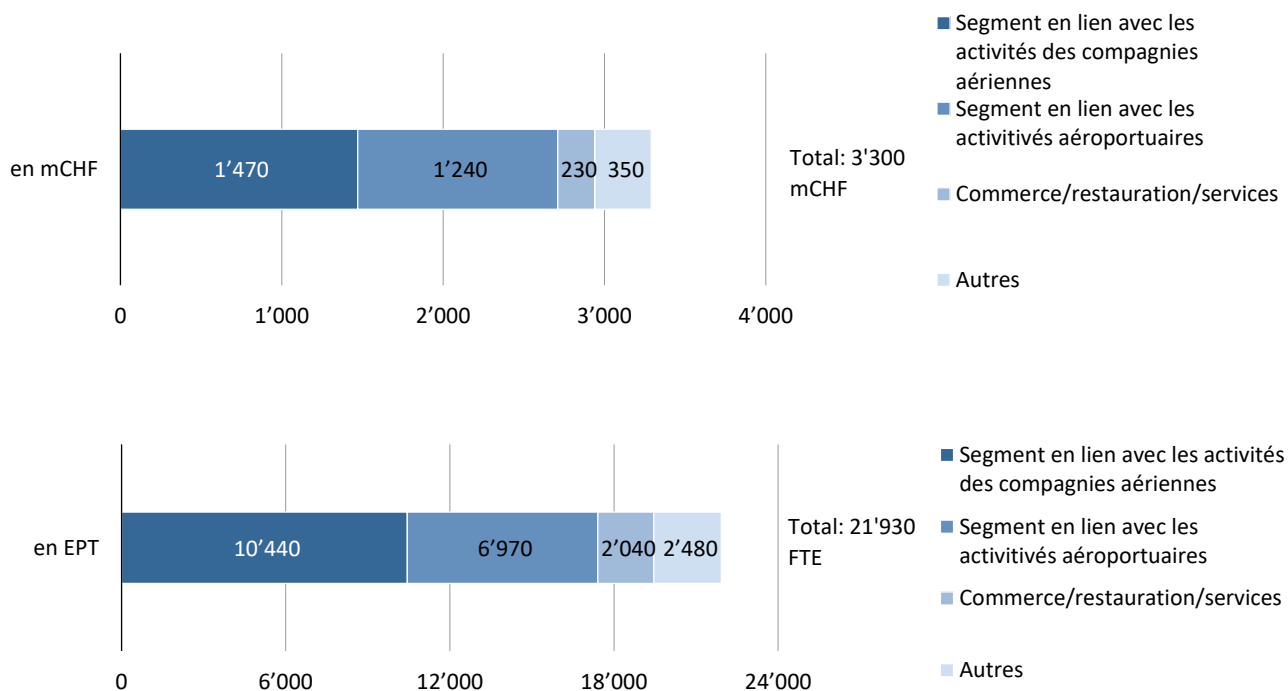
Figure INFRAS. Source : calcul propre

Les effets totaux reproduisent le schéma observé pour les effets directs : les secteurs des compagnies aériennes et des activités aéroportuaires représentent ensemble la grande majorité des effets totaux. En termes de valeur ajoutée, les deux segments sont globalement comparables. Les effets totaux sur l'emploi diffèrent toutefois sensiblement : les activités du segment des compagnies aériennes génèrent 10'440 EPT, contre 6'970 EPT pour les activités du segment aéroportuaire. Cet écart reflète la structure de production plus intensive en main-d'œuvre de certaines branches du segment des compagnies aériennes, notamment les Agents d'assistance, déjà visible au niveau des effets directs. Bien que moins marqué, cela vaut également pour les effets induits, pour lesquels la valeur ajoutée par EPT est plus faible dans certains secteurs du segment des compagnies aériennes. Au sein du segment des activités

²¹ Par ailleurs, il convient de noter que la consommation intermédiaire entre les entreprises présentes à l'aéroport n'est pas prise en compte, car elle est déjà incluse dans l'effet direct. Cette précaution est nécessaire pour éviter tout double comptage..

aéroportuaires, les effets totaux sont principalement portés par l'exploitant aéroportuaire et les autorités publiques, les deux secteurs de loin les plus importants de ce segment.

Figure 11 : Les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève pour certaines régions



3.3. Les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève pour certaines régions

Le présent chapitre ventile les résultats ci-dessus par sous-région. L'Aéroport de Genève est l'un des trois aéroports nationaux de Suisse, et son empreinte économique s'étend au-delà du canton de Genève, à la fois au reste de la Suisse et aux départements français proches de la frontière suisse.

Figure 12 présente la manière dont la contribution de chaque effet diffère pour ces trois régions : le canton de Genève, canton d'implantation de l'aéroport ; la région frontalière française, territoire étranger immédiatement adjacent où réside une grande partie des employés travaillant à Genève ; et le reste de la Suisse, qui reflète le rôle de l'aéroport en tant qu'aéroport national et son impact étendu. Au total, les effets régionaux pour le canton de Genève s'élèvent à près de 2 mrd CHF, tandis que l'impact économique de l'Aéroport de Genève sur la zone frontalière française est

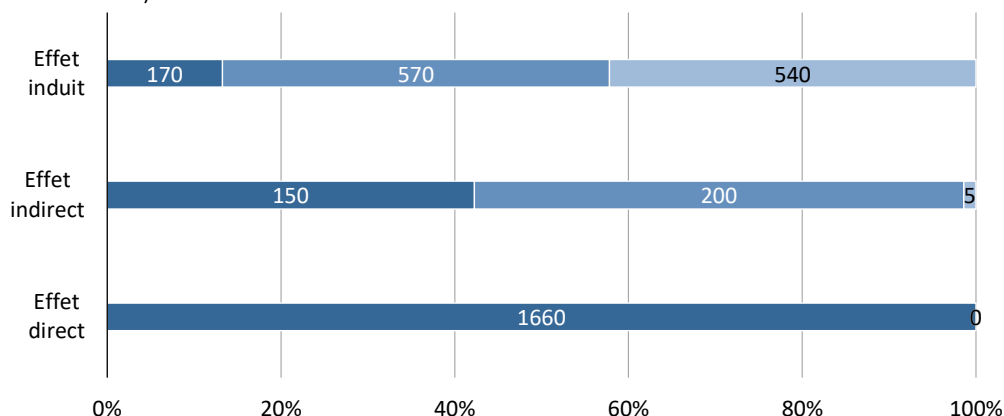
nettement plus faible, avec un peu plus de 540 mio CHF de valeur ajoutée. L'effet économique restant, d'environ 750 mio CHF, revient au reste de la Suisse.

Par définition, 100 % de l'effet direct est attribué au canton de Genève, où se situe l'aéroport. S'agissant de l'effet indirect, le reste de la Suisse et le canton de Genève représentent ensemble la quasi-totalité de l'effet, tant en valeur ajoutée qu'en emploi. Cela implique qu'une faible part seulement des intrants intermédiaires provient de la région frontalière française. Les intrants intermédiaires provenant du reste de la France et de l'étranger se situent hors des délimitations du système et ne sont donc pas inclus ici. Pour l'effet induit, la région frontalière française joue un rôle plus important. Cela s'explique par le grand nombre de frontaliers employés à la fois dans les entreprises de l'aéroport et le long de leurs chaînes d'approvisionnement. Les niveaux de productivité plus faibles dans la région frontalière française, par rapport aux niveaux suisses, accroissent sensiblement les effets induits en valeur absolue et constituent le principal facteur de l'effet induit élevé, comme le montrent les résultats du chapitre 3.2.

Les écarts de parts entre la valeur ajoutée et l'emploi tiennent aux différences sectorielles de productivité ainsi qu'aux différences de lieu de résidence des employés selon les secteurs.

Figure 12 : Répartition régionale de l'impact économique de l'Aéroport de Genève en 2024

Valeur ajoutée totale, part en pourcentage (sur l'axe des x) et valeurs absolues (en millions de CHF)



Emploi total, part en pourcentage (sur l'axe des x) et valeurs absolues (en EPT)

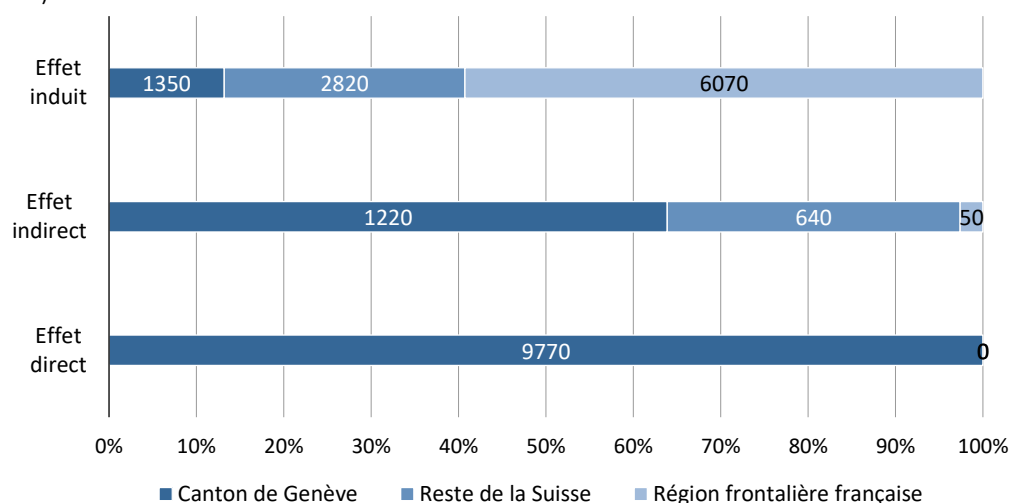


Figure INFRAS. Source : calcul propre

3.3.1. Les effets régionaux pour le canton de Genève

Les effets directs à Genève sont, par définition, identiques aux résultats pour la Suisse et la région frontalière française. Pour l'effet indirect, seuls les fournisseurs situés dans le canton de Genève sont inclus, tandis que les effets relatifs aux fournisseurs situés dans d'autres cantons suisses et à l'étranger sont exclus. De même, seul le revenu dépensé par les employés résidant dans le canton de Genève est pris en compte au titre des effets induits.

Figure 13 synthétise les effets. Comme attendu, les résultats montrent que l'impact économique pour le canton de Genève est principalement porté par l'effet direct. La contribution des effets indirects et induits est d'ampleur similaire, tant pour la valeur ajoutée que pour l'emploi, mais dans les deux cas plutôt faibles par rapport à l'effet direct.

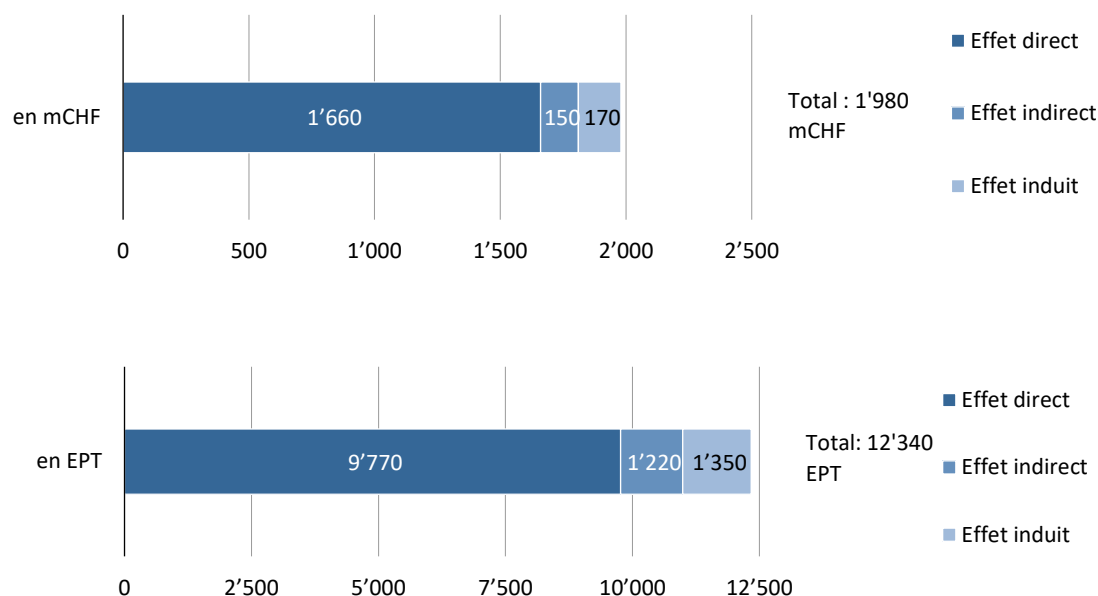
Figure 13 : Effets régionaux pour le canton de Genève

Figure : INFRAS Source : calcul propre

En annexe, Figure 40 présente les effets totaux pour les quatre segments sectoriels du canton de Genève. Les effets directs étant prédominants à Genève, les résultats reproduisent l'analyse principale présentée au chapitre 3.2. Une différence par rapport aux résultats principaux à l'Aéroport de Genève est que la valeur ajoutée générée par le segment des activités aéroportuaires est légèrement supérieure à celle du segment des compagnies aériennes. Davantage d'employés résident hors de Genève et davantage d'intrants intermédiaires proviennent de l'extérieur de Genève dans le segment des compagnies aériennes que dans le segment des activités aéroportuaires.

3.3.2. Les effets régionaux pour la région frontalière française

Le présent chapitre se concentre sur la région frontalière française. Les délimitations du système sont donc différentes, compte tenu de l'attention portée aux employés et aux fournisseurs situés dans la région frontalière française. Par définition, il n'y a pas d'effet direct, la valeur ajoutée et les employés du site aéroportuaire étant déjà comptabilisés pour Genève. Pour les effets indirects, seul l'approvisionnement auprès de fournisseurs situés dans la région frontalière française est pertinent. De même, pour l'effet induit, seul le revenu dépensé par les employés résidant dans la région frontalière française est inclus²².

Figure 14 synthétise les effets. Le résultat pour la région frontalière française est dominé par l'effet induit, tant en valeur ajoutée qu'en emploi. Une très faible part peut

²² Veuillez noter que cela concerne aussi bien les employés des entreprises implantées à l'aéroport que ceux des fournisseurs basés à Genève ou sur d'autres sites suisses, qui résident dans la région frontalière française.

être attribuée à l'effet indirect, correspondant à 5 mio CHF de valeur ajoutée et 50 EPT. C'est une conséquence directe de la faible proportion de biens fournis à l'aéroport depuis la région frontalière française. À l'inverse, les effets induits sont plus élevés en raison du grand nombre de frontaliers, ce qui génère une valeur ajoutée et des emplois considérables pour les entreprises locales.

Figure 14 : Effets régionaux pour la région frontalière française

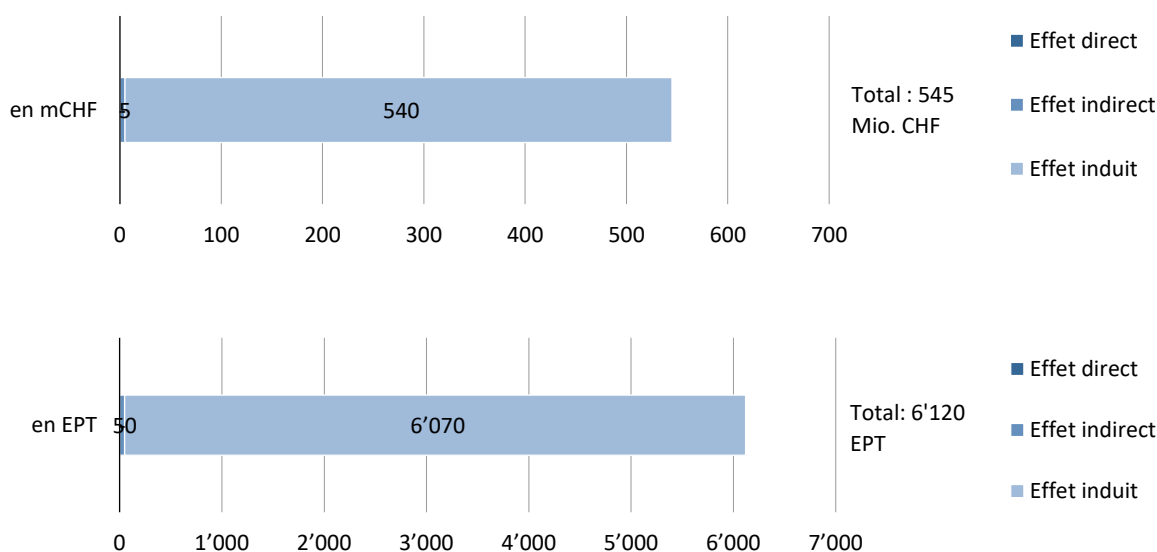


Figure INFRAS. Source : calcul propre

Figure 41 en annexe présente les résultats par segment pour la région frontalière française. Ici, le segment des compagnies aériennes domine l'effet total avec une part de plus de 50 %. Ce résultat s'explique par le lieu de résidence des employés des compagnies aériennes et des entreprises des agents d'assistance, qui comptent une part particulièrement élevée d'employés résidant dans la région frontalière française.

3.4. Les effets du côté de la production de certains services de transport aérien

Les chapitres précédents ont analysé les effets totaux par type d'effet, par segment et par géographie. Une dimension supplémentaire est le type de service de transport aérien. Le présent chapitre se concentre sur deux catégories particulièrement pertinentes pour l'Aéroport de Genève :

- L'aviation générale et d'affaires couvre « l'ensemble des opérations de l'aviation civile autres que les services aériens réguliers (c'est-à-dire les compagnies

aériennes commerciales) et les opérations de transport aérien non régulier effectuées contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location » (ICAO 2013). Elle englobe l'aviation privée et la formation au pilotage, l'aviation d'affaires étant particulièrement pertinente pour l'Aéroport de Genève.

- Les services de fret aérien désignent le transport de marchandises par aéronef, à l'exclusion du courrier, des bagages des passagers et des provisions de bord (ICAO 2018).

Le reste des services de transport aérien est largement imputable aux services passagers commerciaux. Toutes les activités de l'aéroport ne peuvent pas être rattachées à ces catégories ; cela inclut les activités sans lien avec le transport aérien mais situées dans le périmètre aéroportuaire, ainsi que l'administration générale de l'aéroport. Certaines activités sont par nature mixtes : le recours au fret en soute, par exemple, relève à la fois du fret et des services passagers. L'analyse suivante se concentre donc sur les activités qui peuvent être clairement attribuées à l'aviation générale et d'affaires ou au fret aérien, sur la base du modèle d'affaires des entreprises. Lorsqu'une attribution unique n'était pas possible, des parts ont été appliquées sur la base d'évaluations d'experts fournies par les entreprises concernées ou par l'Aéroport de Genève.

3.4.1. L'impact économique de l'aviation générale et d'affaires

L'aviation générale et d'affaires à l'Aéroport de Genève regroupe environ 30 entreprises de plusieurs secteurs. 18 entreprises travaillent exclusivement pour le secteur de l'aviation générale, tandis que des entreprises d'autres secteurs, comme le catering aérien et la maintenance aéronautique, fournissent des biens et services à l'aviation générale ainsi qu'à d'autres activités aériennes.

Figure 15 illustre les effets totaux du côté de la production associés aux activités liées à l'aviation générale et d'affaires à l'Aéroport de Genève, en Suisse et dans la région frontalière française. Au total, l'aviation générale et d'affaires génère 330 mio CHF de valeur ajoutée. L'effet sur l'emploi associé s'élève à 2'410 EPT. Cela correspond à environ 10 % des effets totaux de l'Aéroport de Genève en matière de valeur ajoutée et d'emploi calculés au chapitre 3.2.

L'effet direct est responsable d'environ la moitié des effets économiques totaux de l'aviation générale et d'affaires, avec une valeur ajoutée directe de 150 mio CHF et 1'020 EPT. L'effet induit en valeur ajoutée est presque aussi important (environ 140 mio CHF), voire légèrement supérieur (1'180 EPT). Les effets indirects sont comparativement faibles. La composition d'ensemble des effets économiques totaux reproduit celle des effets totaux.

Figure 15 : Effets totaux du côté de la production de l'aviation générale et d'affaires à l'Aéroport de Genève

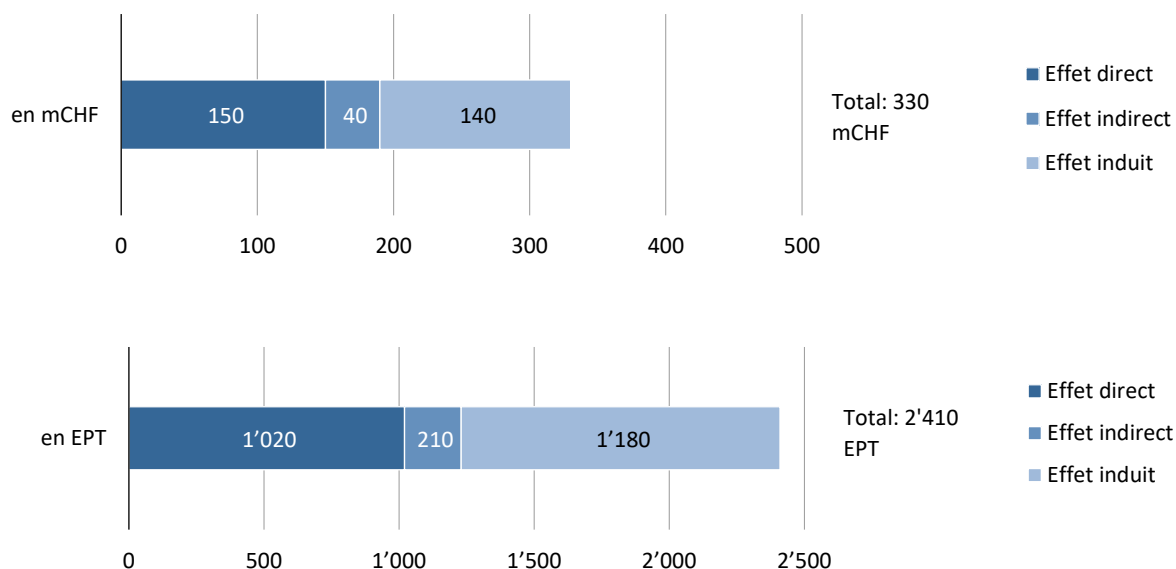


Figure INFRAS. Source : calcul propre

L'essentiel de l'effet des activités d'aviation générale et d'affaires est généré par les entreprises du segment des compagnies aériennes, qui inclut l'aviation générale elle-même. Tous effets confondus, le segment des compagnies aériennes représente 280 mio CHF de valeur ajoutée et 2'100 EPT correspondants. Les effets restants sur la valeur ajoutée et l'emploi proviennent du segment des activités aéroportuaires, tandis que les entreprises du segment du commerce de détail, de la restauration et des services n'y contribuent quasiment pas.

3.4.2. L'impact économique des activités de fret aérien

Les activités de fret à l'Aéroport de Genève sont assurées par plus de 90 entreprises, qui relèvent d'un large éventail de secteurs. La majorité de ces entreprises appartiennent aux secteurs du fret aérien et de la logistique, la plupart étant situées dans la halle de fret de l'Aéroport de Genève²³. En outre, des entreprises d'autres secteurs, telles que les entreprises des agents d'assistance et les autorités publiques, fournissent également des services liés aux activités de fret. Enfin, diverses compagnies aériennes transportent des marchandises dans le cadre de leurs opérations de vol.

Figure 16 illustre les effets totaux du côté de la production pour la Suisse et la région frontalière française associés au fret à l'Aéroport de Genève. Au total, l'effet s'élève à environ 350 mio CHF de valeur ajoutée et 2'400 EPT. Les effets direct et induit représentent la majorité de la valeur ajoutée et de l'emploi, tandis que l'effet indirect en

²³ Le hall de fret de l'aéroport de Genève est un espace dédié aux activités de fret et de transport de marchandises au sein de l'aéroport.

représente environ 10 %. Comme pour l'aviation générale et d'affaires, les effets des activités de fret présentent une composition similaire à l'effet total de l'aéroport dans son ensemble, bien qu'ils soient nettement plus faibles.

Figure 16 : Effets totaux du côté de la production du fret aérien à l'Aéroport de Genève

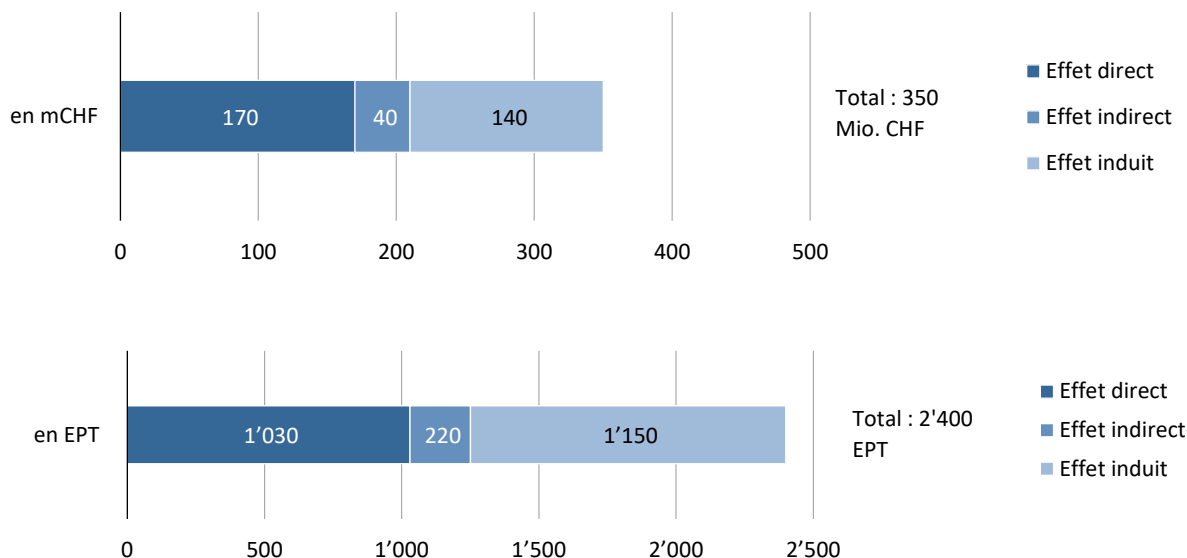


Figure INFRAS. Source : calcul propre

Une large part des effets totaux est attribuée au segment des compagnies aériennes (plus de 90 %), qui inclut les secteurs du fret aérien et de la logistique. Ce segment génère environ 330 mio CHF de valeur ajoutée et 2'220 EPT. Le reste de l'effet se répartit de manière à peu près égale entre les segments des activités aéroportuaires, du commerce de détail/restauration/services et « autres ».

Les effets du côté de la production quantifiés dans le présent chapitre saisissent l'activité économique qui se déroule sur le site aéroportuaire et se propage le long de ses chaînes d'approvisionnement. Ils ne constituent toutefois qu'une partie de la pertinence économique de l'aéroport pour la région. Un second ensemble d'effets, distinct, découle de l'accessibilité internationale qu'offre l'aéroport, et de la manière dont cette accessibilité façonne les décisions d'implantation des entreprises, l'écosystème institutionnel international et les flux touristiques. Ces effets catalytiques font l'objet du chapitre suivant.

4. Effets catalytiques

L'Aéroport de Genève est une porte d'entrée essentielle pour l'une des économies les plus tournées vers l'international d'Europe. En tant que plateforme reliant la région de Genève aux marchés mondiaux, l'aéroport façonne les conditions dans lesquelles les entreprises, les organisations internationales et les visiteurs interagissent avec la ville et ses environs. Les effets économiques analysés dans les chapitres précédents saisissent le rôle de l'aéroport en tant que contributeur substantiel à l'économie régionale. Mais une évaluation complète de la pertinence économique exige de regarder au-delà du périmètre aéroportuaire : les aéroports génèrent des effets catalytiques en accroissant l'accessibilité des régions qu'ils desservent, avec des effets d'entraînement sur la productivité et la taille de marché des entreprises locales, sur les décisions d'implantation, sur la présence institutionnelle internationale et sur les flux touristiques.

L'accessibilité est un facteur d'implantation pertinent pour les entreprises. Un réseau de transport de qualité est une condition préalable pour qu'une région bénéficie d'une économie globalement intégrée et participe aux échanges mondiaux de manière efficiente et compétitive. Dans la région, cela se traduit par une productivité accrue et, par conséquent, par des salaires plus élevés. Une connectivité bien développée constitue, pour les mêmes raisons, un élément crucial des décisions d'implantation des entreprises (internationales) également. Comme le souligne EUROCONTROL (2005), plus les destinations sont faciles à atteindre, plus le vivier d'employés, de clients et de fournisseurs potentiels est large, et plus il est aisé de transférer les connaissances et les innovations. BAK Economics (2020) le souligne également : une bonne accessibilité est une condition préalable pour qu'une région bénéficie de la division du travail dans l'économie mondialisée. Les voyages d'affaires facilitent en outre l'entretien de relations personnelles et la coopération internationale avec les clients, les fournisseurs et les partenaires. Si cela vaut pour l'accessibilité par les systèmes de transport en général, c'est la vitesse de déplacement plus élevée de l'aviation qui rend possible, en premier lieu, une connectivité mondiale concrète.

Pour la Genève internationale, qui abrite une dense concentration d'organisations internationales, de missions diplomatiques et d'ONG, les liaisons aériennes directes et indirectes sont tout aussi essentielles : elles permettent les déplacements des délégués, des experts et du personnel dont dépendent les institutions multilatérales. Pour le tourisme, la connectivité aérienne détermine quels marchés émetteurs peuvent rejoindre une destination de manière pratique et efficiente. Le réseau de voyages d'une destination façonne ainsi la taille et la composition du bassin de visiteurs qu'une région peut attirer.

Le chapitre 3 a quantifié la valeur ajoutée et l'emploi générés à l'Aéroport de Genève et le long de ses chaînes d'approvisionnement. Une évaluation complète de la pertinence économique de l'aéroport exige toutefois de regarder au-delà du périmètre aéroportuaire. En tant que plateforme reliant la région de Genève aux marchés

mondiaux, l'Aéroport de Genève façonne les conditions dans lesquelles les entreprises, les organisations internationales et les visiteurs interagissent avec la ville et ses environs. Ces effets catalytiques opèrent par quatre canaux, examinés successivement dans les sous-chapitres ci-dessous : la connectivité qu'offre l'aéroport (chapitre 4.1), le rôle de cette connectivité pour la communauté d'affaires régionale (chapitre 4.2), son poids pour la Genève internationale (chapitre 4.3), et la fonction de l'aéroport comme porte d'entrée pour le tourisme entrant (chapitre 4.4)).

4.1. L'accessibilité facilitée par l'Aéroport de Genève

L'analyse suivante présente des résultats basés sur un modèle développé par INFRAS pour calculer et comparer l'accessibilité par voie aérienne entre différentes régions. Le modèle calcule deux valeurs d'accessibilité pour toutes les régions d'Europe : l'accessibilité à toutes les régions du continent (accessibilité à l'intérieur de l'Europe) et l'accessibilité vers le reste du monde (accessibilité hors d'Europe). Une brève description du modèle figure dans l'encadré 2 (pour plus d'informations, voir l'annexe A3 et la littérature citée). Le modèle se concentre sur les voyages d'affaires, particulièrement pertinents pour les effets catalytiques dans le cadre de l'impact économique d'un aéroport, comme discuté dans le rapport.

Le modèle d'accessibilité d'INFRAS

Les principales caractéristiques du modèle d'accessibilité d'INFRAS sont présentées ci-dessous. Pour une explication détaillée de la méthodologie, voir l'annexe A3 et la littérature citée.

Le modèle calcule l'accessibilité par liaisons aériennes pour toutes les régions d'Europe au niveau NUTS 2 ²⁴ (284 régions). L'accessibilité a également été calculée pour les cantons suisses et certains départements français (niveau NUTS 3). L'indice reflète l'accessibilité moyenne d'une région vers toutes les destinations incluses (accessibilité sortante). Pour l'accessibilité à l'intérieur de l'Europe, les 284 régions NUTS 2 sont prises comme destinations. Hors d'Europe, le monde a été divisé en 116 régions, les pays plus grands et économiquement importants étant subdivisés en plusieurs régions (par exemple les États-Unis, le Canada, la Chine, l'Australie, l'Inde), et dans d'autres cas plusieurs pays regroupés en une seule région (par exemple en Afrique).

Toutes les régions d'Europe ne disposent pas d'un aéroport (toutes les destinations mondiales en ont au moins un), tandis que certaines régions en ont plusieurs. En Europe, 135 aéroports ont été intégrés, dont l'Aéroport de Genève.

²⁴ Classification NUTS 2 : la NUTS (Nomenclature des unités territoriales statistiques) désigne un système d'identification et de classification des unités régionales en Europe (ou dans l'Union européenne), selon lequel les unités régionales d'un même niveau NUTS occupent une position fonctionnellement similaire et sont généralement comparables dans les grandes lignes.

Les aéroports ont été sélectionnés principalement en fonction du volume de passagers, en tenant compte également de la répartition géographique des aéroports en Europe. Pour l'accessibilité au monde hors d'Europe, 130 aéroports supplémentaires situés en dehors de l'Europe ont été ajoutés.

Le modèle d'accessibilité d'INFRAS est axé sur les voyages d'affaires. Par conséquent, les destinations économiquement attractives reçoivent des pondérations plus élevées (mesurées par le PIB). Le temps de trajet étant la composante la plus importante des coûts des voyages d'affaires, les temps de trajet plus courts sont plus attractifs. Le modèle calcule le temps de trajet le plus court possible vers toutes les destinations, en tenant compte du temps d'accès à l'aéroport et des temps typiques nécessaires pour l'enregistrement, etc. La fréquence des correspondances est également prise en compte par l'analyse de plusieurs créneaux horaires.

Un algorithme basé sur des horaires de vol réels combiné à d'autres sources de données est utilisé pour calculer les temps de trajet les plus courts entre les régions : pour chaque paire de régions, l'algorithme détermine les liaisons les plus rapides, incluant les temps de vol (si nécessaire avec des correspondances, jusqu'à deux escales, et les temps de correspondance effectifs), ainsi que les temps d'accès à l'aéroport, les temps d'enregistrement et le temps nécessaire pour sortir de l'aéroport et rejoindre la destination. Les calculs portent sur deux semaines calendaires, l'une avec le plan de vol été et l'autre avec le plan de vol hiver.

Pour intégrer la valeur économique de la destination atteinte lors d'un voyage, le PIB est utilisé. Le calcul réduit l'attractivité économique d'une destination (PIB) selon une échelle logarithmique en fonction des temps de trajet : à l'intérieur de l'Europe, un temps de trajet supplémentaire de 3 heures divise par deux l'attractivité d'une destination. Les liaisons intercontinentales requièrent généralement des temps de trajet plus longs, et le chiffre correspondant est de 8 heures.

La valeur d'accessibilité présentée est une moyenne pour toutes les destinations et sur tous les créneaux horaires (sauf indication contraire), normalisée sous forme d'indice entre zéro et un, les valeurs plus élevées reflétant une meilleure accessibilité.²⁵

4.1.1. Accessibilité des régions européennes 2025

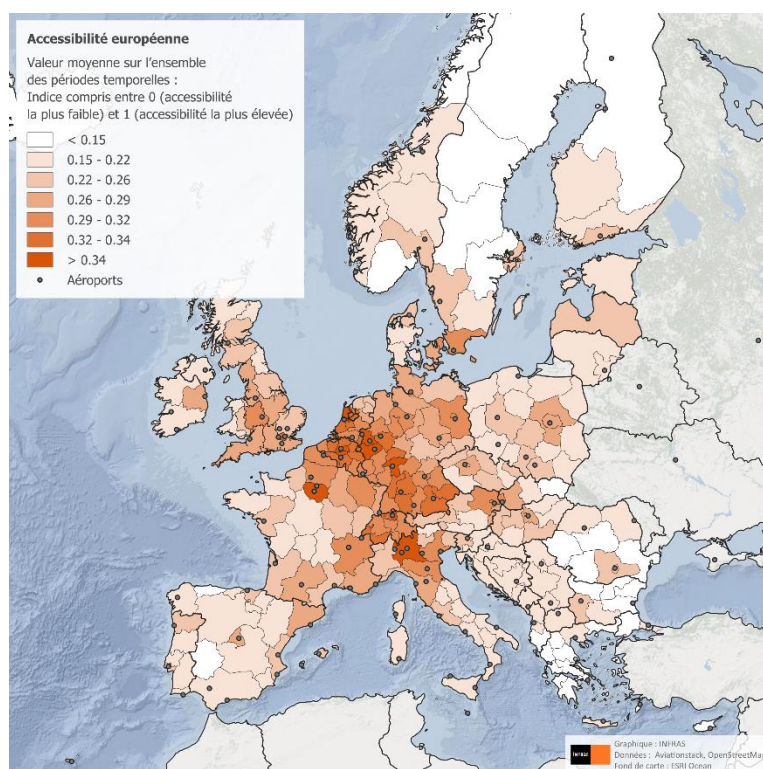
Les Figures 17 et 18 présentent une vue cartographique de l'accessibilité des régions européennes à l'intérieur de l'Europe et vers le reste du monde, respectivement.

²⁵ La valeur 1 correspond au cas (théorique) où toutes les destinations seraient accessibles en zéro minute ; la valeur zéro serait obtenue si toutes les destinations n'étaient accessibles qu'avec des temps de trajet infinis. On obtient une valeur de 0,5 si toutes les destinations sont accessibles exactement en une demi-période de demi-valeur (3 heures en Europe et 8 heures dans le monde), la valeur 0,25 en deux fois la demi-période de demi-valeur, etc.

L'accessibilité la plus élevée se retrouve dans le centre géographique de l'Europe occidentale, dans la zone également connue sous le nom de « Banane Bleue »²⁶, qui présente la densité de population et la puissance économique les plus élevées d'Europe. L'accessibilité est la plus élevée dans la zone allant du nord de l'Italie, en passant par la Suisse, l'ouest de l'Allemagne (par exemple Düsseldorf et Francfort), une partie de la Belgique (Bruxelles et le Brabant flamand) et les Pays-Bas (Amsterdam), et incluant Paris et Londres. Les principaux facteurs d'influence sont la situation géographique et donc la proximité des régions à forte performance économique, en particulier pour l'accessibilité à l'intérieur de l'Europe. Mais des aéroports efficaces et bien connectés (de préférence par des vols directs) sont également importants.

Pour l'accessibilité hors d'Europe, l'importance des grands hubs est évidente : l'accessibilité la plus élevée est celle de plusieurs régions des Pays-Bas dont Amsterdam, de Francfort, d'Île-de-France (Paris) et de Londres, toutes proches des quatre grands aéroports hubs européens. Zurich vient en cinquième position. Istanbul, qui présente une accessibilité plus faible dans le contexte européen en raison de sa situation périphérique, dispose en revanche d'une accessibilité mondiale élevée.

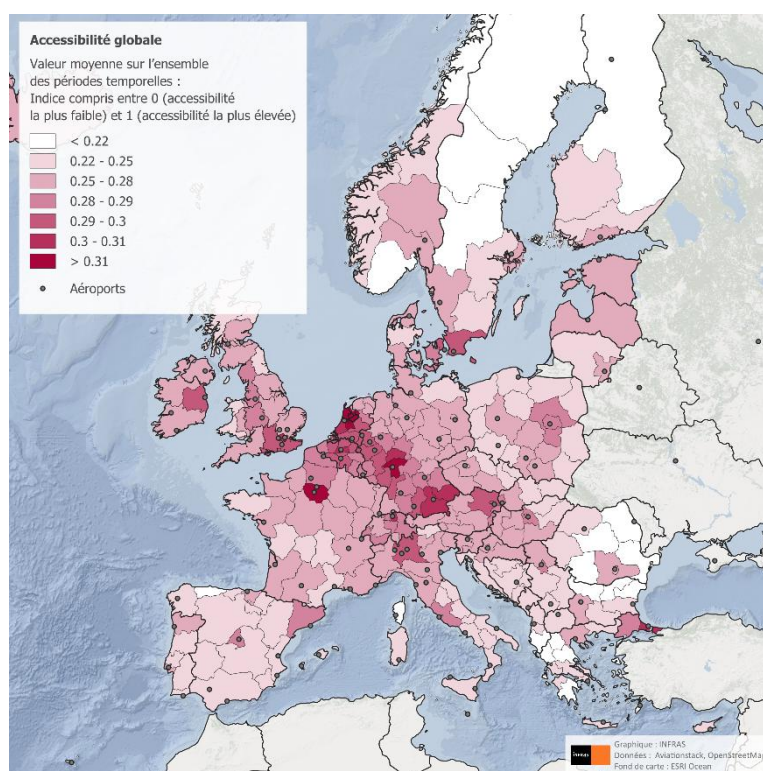
Figure 17 : Accessibilité des régions d'Europe à l'intérieur de l'Europe



Régions selon la classification NUTS 2. Valeur moyenne sur l'ensemble des fenêtres temporelles. Symboles supplémentaires (points) pour les aéroports inclus dans le calcul.

Figure INFRAS.

²⁶ Voir par exemple [Mégalopole européenne — Wikipédia](#), consulté le 17 juin 2026

Figure 18 : Accessibilité des régions d'Europe hors d'Europe

Régions selon la classification NUTS 2. Valeur moyenne sur l'ensemble des fenêtres temporelles. Symboles supplémentaires (points) pour les aéroports inclus dans le calcul.

Figure INFRAS.

4.1.2. Zoom sur l'accessibilité des régions entourant l'Aéroport de Genève

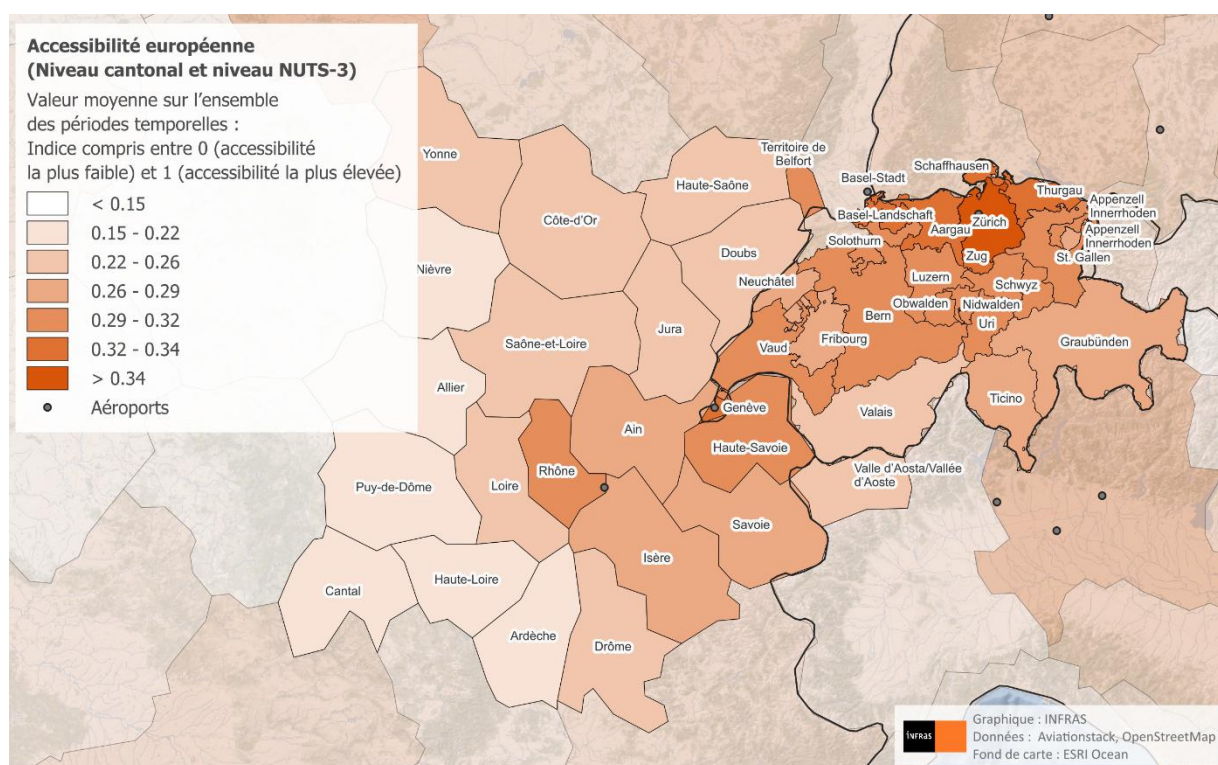
L'Aéroport de Genève est situé à la pointe orientale de la Suisse, dans la région lémanique. L'aéroport est un fournisseur clé d'accessibilité pour la ville de Genève ainsi que pour les régions environnantes. Avec un temps d'accès de seulement 8 minutes, il constitue un point de départ très attractif pour les voyages depuis la ville de Genève²⁷. Avec un temps d'accès inférieur à deux heures, l'Aéroport de Genève offre également des liaisons intéressantes pour l'Espace Mittelland, dont le centre est Berne, et pour Rhône-Alpes, dont le centre est Lyon. Par ailleurs, les régions Franche-Comté, dont le centre est Besançon, et le Val d'Aoste, dont le centre est Aoste, peuvent accéder à l'Aéroport de Genève en moins de 2,5 heures.

Les Figures 19 et 20 présentent l'accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève à un niveau plus granulaire, respectivement à l'intérieur de l'Europe et au-delà. L'analyse est menée au niveau cantonal pour la Suisse et au niveau NUTS 3 pour les régions voisines de France et d'Italie. À l'intérieur de l'Europe, plus précisément les cantons de Genève, Vaud, Valais, Fribourg, Berne et Neuchâtel dépendent

²⁷Les temps de trajet sont calculés en voiture, en tenant compte des conditions de circulation sans embouteillages.

de l'Aéroport de Genève pour leur accessibilité²⁸. Au-delà de la frontière, en France, l'Aéroport de Genève est particulièrement important pour les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Haute-Savoie, de la Savoie et du Jura. La plupart de ces régions sont bien accessibles et bien positionnées par rapport aux autres régions européennes. Pour un grand nombre d'entre elles, l'Aéroport de Genève contribue à l'accessibilité européenne et mondiale en tant que principal point d'accès, comme le montrera la suite.

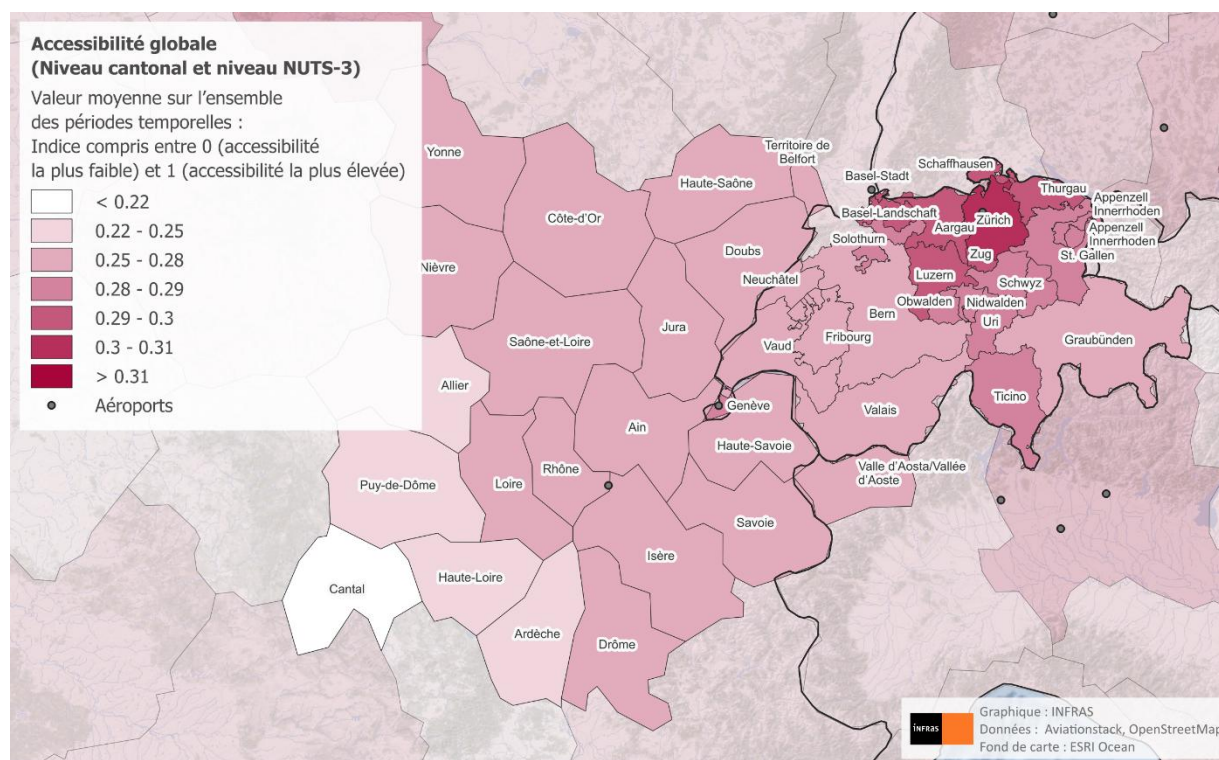
Figure 19 : Accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève à l'intérieur de l'Europe



Régions selon la classification NUTS 3 et cantons. Valeur moyenne sur l'ensemble des fenêtres temporelles. Symboles supplémentaires (points) pour les aéroports inclus dans le calcul.

Figure INFRAS.

²⁸ Les données d'accessibilité sont des informations liées à des points, et le centre économique d'une région sert de point de référence. Par conséquent, l'accessibilité de la région lémanique (NUTS 2) est identique à celle du canton de Genève (NUTS 3) et de la ville de Genève.

Figure 20: Accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève hors d'Europe

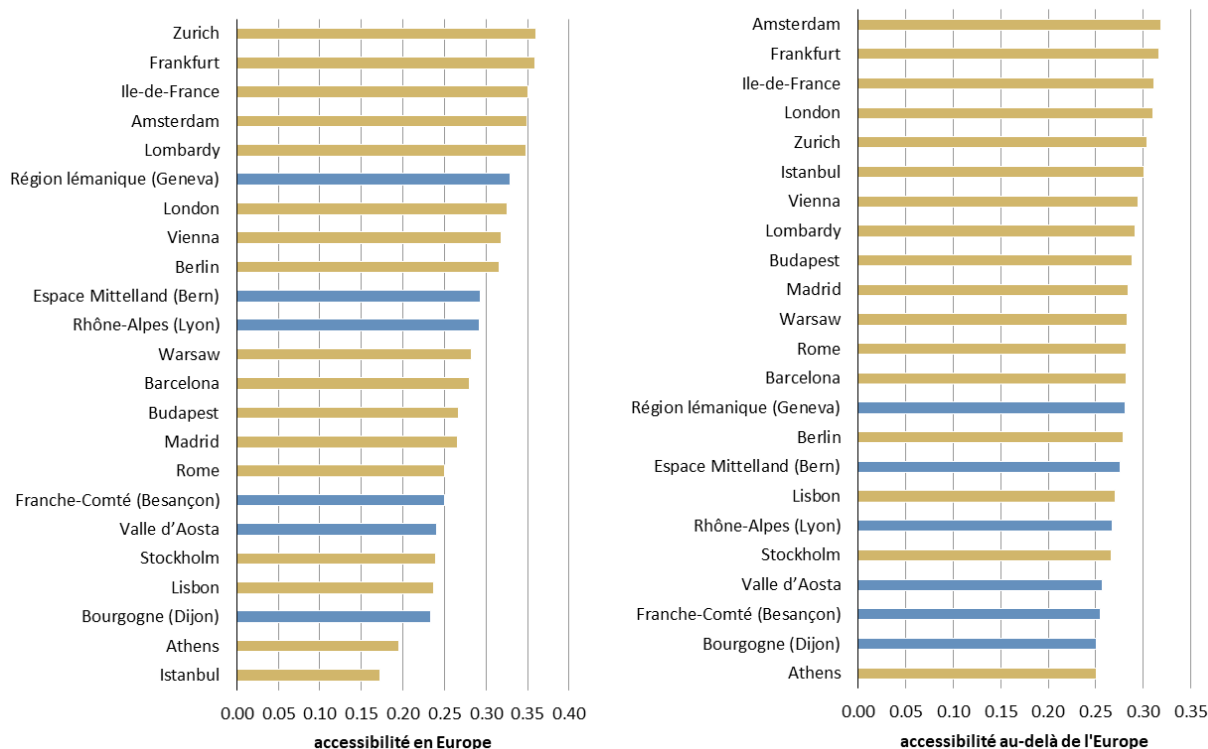
Régions selon la classification NUTS 3 et cantons. Valeur moyenne sur l'ensemble des fenêtres temporelles. Symboles supplémentaires (points) pour les aéroports inclus dans le calcul.

Figure INFRAS.

La Figure 21 présente une comparaison de l'accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève (bleu) avec certaines aires métropolitaines européennes sélectionnées (jaune), tant pour l'accessibilité à l'intérieur de l'Europe que pour celle hors d'Europe. Pour l'accessibilité à l'intérieur de l'Europe, la région de Zurich se classe première parmi toutes les régions d'Europe avec une valeur de 0,36. Avec une valeur de 0,33, la région lémanique est presque aussi accessible que la région de Lombardie et légèrement plus accessible que Londres ou Vienne. Sur les 284 régions au total, la région lémanique se classe au 19^e rang pour l'accessibilité à l'intérieur de l'Europe. Les régions voisines Franche-Comté, Valle d'Aoste et Bourgogne affichent une accessibilité plus faible, avec des valeurs d'environ 0,25. Elles sont toutefois aussi bien connectées que Rome, par exemple.

En termes d'accessibilité mondiale, les régions disposant de grands hubs atteignent l'accessibilité la plus élevée. Il s'agit d'Amsterdam et de Francfort avec des valeurs de 0,32, suivies de Paris et de Londres. La région lémanique présente une accessibilité mondiale légèrement inférieure, avec une valeur de 0,28. La région atteint néanmoins un niveau d'accessibilité mondiale comparable à celui de Berlin, de Barcelone ou de Rome. Sur les 284 régions, la région lémanique se classe au 65^e rang pour l'accessibilité hors d'Europe.

Figure 21 : Comparaison de l'accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève avec des régions métropolitaines européennes sélectionnées – accessibilité à l'intérieur de l'Europe (à gauche) et hors d'Europe (à droite)



Régions sélectionnées selon la classification NUTS 2. Valeur moyenne sur l'ensemble des fenêtres temporelles.

Figure INFRAS.

4.1.3. L'utilisation de l'Aéroport de Genève

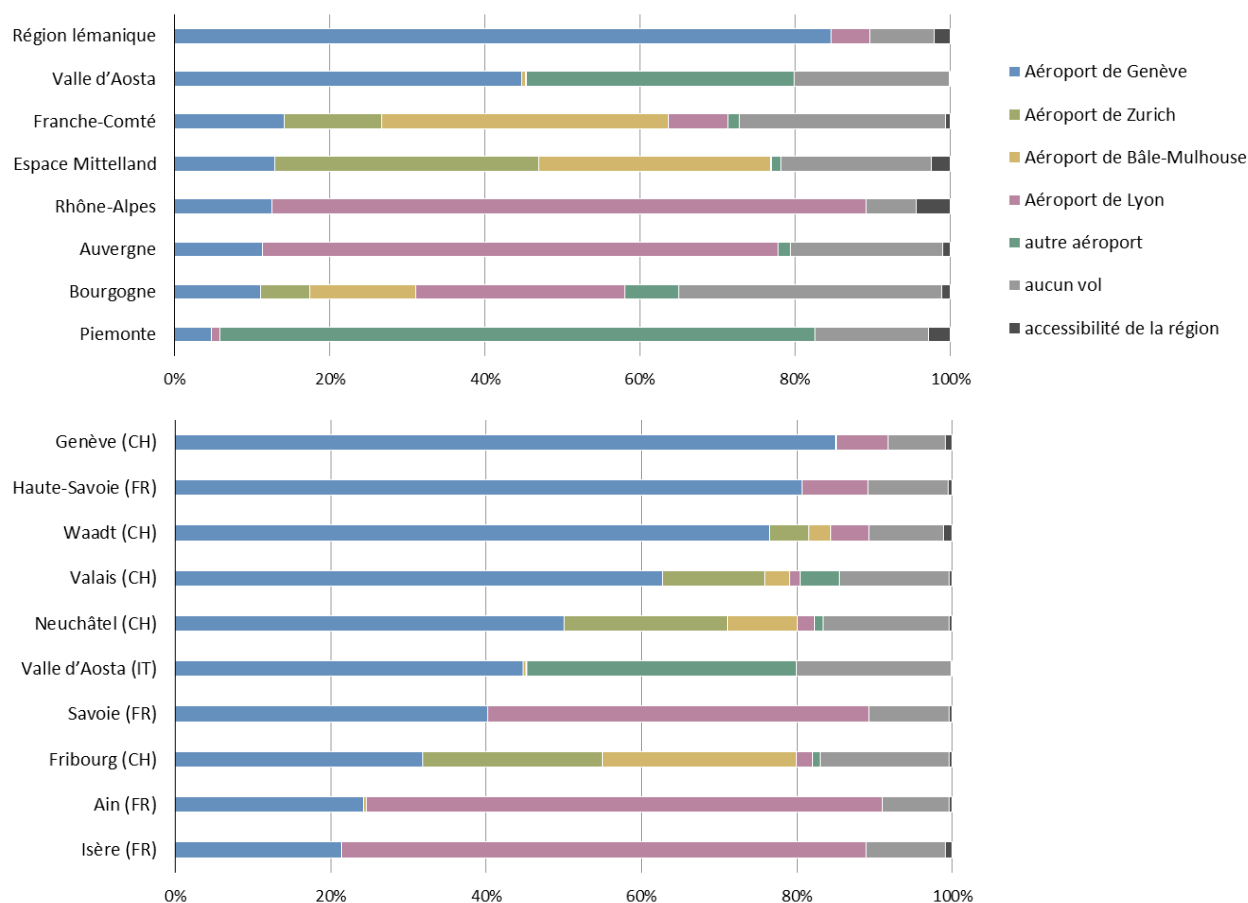
L'Aéroport de Genève comme point de départ pour les voyages à l'intérieur de l'Europe

La Figure 22 illustre l'importance de l'Aéroport de Genève comme point d'accès pour les voyages continentaux au départ de Genève et des régions environnantes (niveau NUTS 2 ci-dessus, niveaux NUTS 3 et cantonal ci-dessous). Elle présente la part de l'accessibilité (PIB pondéré) atteinte par un voyage partant de l'Aéroport de Genève pour plusieurs régions. Pour la région lémanique, respectivement le canton de Genève, 85 % de l'accessibilité repose sur des liaisons à l'Aéroport de Genève. La part restante est couverte principalement par des liaisons depuis Bâle-Mulhouse et par des liaisons ne nécessitant pas de vol.²⁹

²⁹ Note méthodologique : pour les liaisons où le trajet en voiture est plus rapide, c'est ce temps qui est pris en compte à la place de celui des liaisons aériennes. Cette approche est nécessaire pour garantir la comparabilité entre toutes les régions.

L'Aéroport de Genève n'est pas seulement important pour la ville de Genève et sa région, mais aussi pour les régions frontalières de France et d'Italie. Pour le Val d'Aoste, 45 % de l'accessibilité est générée via des liaisons à l'Aéroport de Genève. Pour la Franche-Comté, l'Espace Mittelland, Rhône-Alpes, l'Auvergne et la Bourgogne, la part se situe entre 10 et 14 %. À un niveau plus détaillé (NUTS 3 et cantons), l'Aéroport de Genève représente 80 % de l'accessibilité du département de la Haute-Savoie. La contribution est également élevée pour les cantons de Vaud et du Valais, à 76 % et 63 % respectivement. L'Aéroport de Genève contribue également à plus de 20 % de l'accessibilité de plusieurs autres départements et cantons.

Figure 22 : Régions bénéficiant de la meilleure accessibilité à l'intérieur de l'Europe grâce à l'Aéroport de Genève au niveau NUTS 2 (ci-dessus) et niveau départemental/cantonal (ci-dessous)



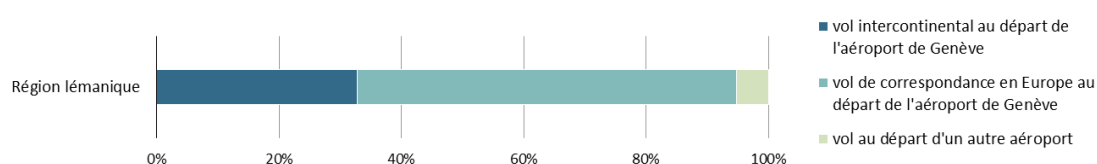
Semaine d'été, lundi, 6h00–8h00. Tri par ordre décroissant. Parts différenciées selon les aéroports de Genève, Zurich, Bâle-Mulhouse, Lyon et autres, les liaisons sans vol (temps de trajet en voiture plus court) et l'accessibilité propre de la région.

Figure INFRAS.

Importance des vols intercontinentaux au départ de l'Aéroport de Genève sur l'accessibilité mondiale

La Figure 23 est axée sur l'importance des liaisons mondiales vers des destinations hors d'Europe offertes à l'Aéroport de Genève. Elle présente la proportion de destinations hors d'Europe que l'on peut atteindre depuis Genève avec des vols intercontinentaux au départ de l'Aéroport de Genève. Avec environ un tiers de l'ensemble des destinations mondiales, les liaisons intercontinentales offertes à l'Aéroport de Genève sont assez importantes pour l'accessibilité de Genève aux destinations hors d'Europe (noter que cela inclut les vols directs vers des aéroports de correspondance hors d'Europe, il ne s'agit pas nécessairement d'une liaison directe vers la destination finale). La plupart des destinations restantes sont desservies via des vols d'apport intra-européens depuis Genève, seule une faible proportion nécessite des voyages au départ d'autres aéroports (comme Zürich, Lyon ou Milan).

Figure 23 : Part des destinations desservies par des vols intercontinentaux au départ de l'Aéroport de Genève pour la région lémanique



Semaine d'été, lundi. Sans pondération par le PIB.

Figure INFRAS.

4.1.4. Simulation : l'accessibilité sans l'Aéroport de Genève

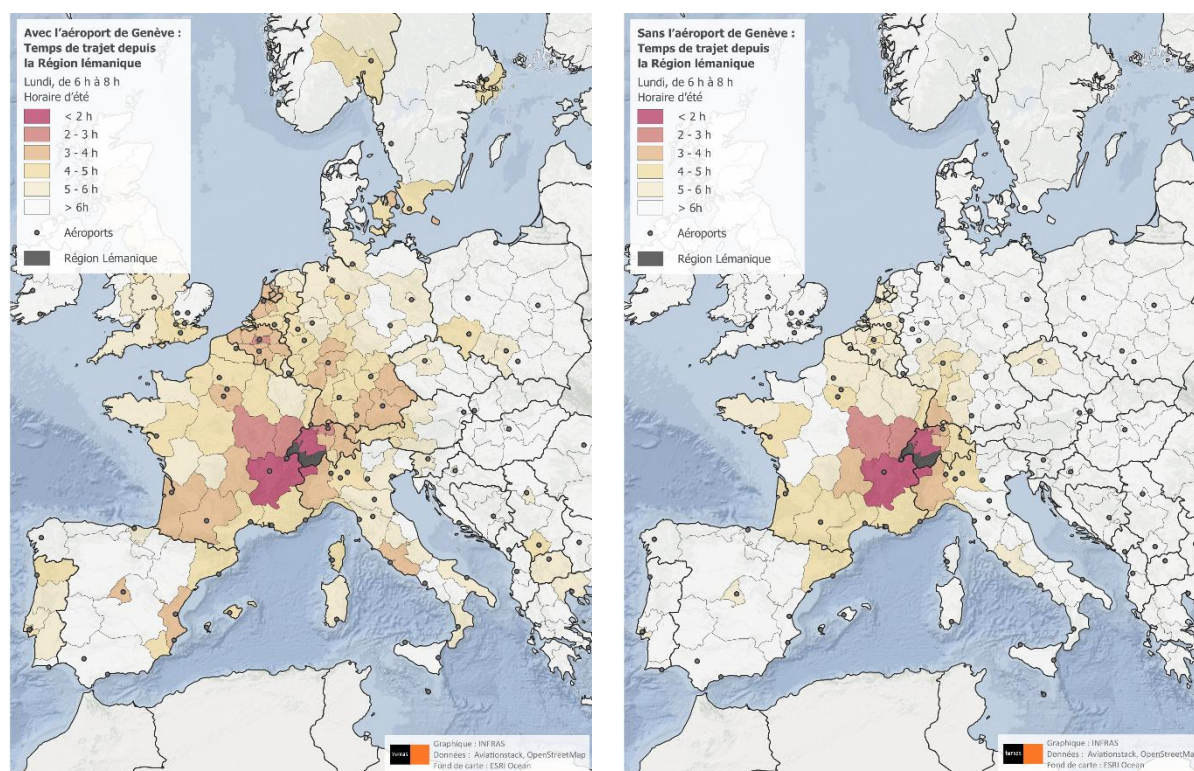
Pour illustrer la contribution de l'Aéroport de Genève à l'accessibilité de la région, un scénario hypothétique a été calculé : comment l'accessibilité évoluerait-elle si l'Aéroport de Genève ne proposait aucune liaison ? ³⁰ La Figure 24 présente les résultats : la partie gauche montre les temps de trajet actuels requis pour atteindre les régions européennes au départ de la région lémanique (carte isochrone). La partie droite affiche les temps de trajet hypothétiques sans l'Aéroport de Genève.

Les temps de trajet vers les destinations proches de Genève ne changent pas, car elles sont de toute façon plus rapidement accessibles par voie terrestre. Mais pour le reste, les cartes montrent que les temps de trajet augmentent sensiblement vers l'ensemble de l'Europe (noter que dans certains cas les changements ne sont pas visibles sur la carte en raison de l'échelle). Par exemple, le temps de trajet (enregistrement et accès

³⁰D'un point de vue technique, toutes les liaisons à destination et en provenance de l'aéroport de Genève sont supprimées des plans de vol avant le calcul de l'accessibilité. Il convient de noter qu'il ne s'agit ni d'une prévision de ce qui se passerait ni d'un scénario réaliste : sans l'aéroport de Genève, dans la réalité, le réseau de transport s'adapterait aux nouvelles conditions, offrant probablement de nouvelles possibilités de déplacement. Ce scénario hypothétique illustre la contribution de l'aéroport de Genève à l'accessibilité dans le statu quo, et non dans un monde alternatif.

inclus) depuis la région lémanique vers Francfort passerait de trois à près de cinq heures, et de six à dix heures vers Istanbul. Dans certains cas, les temps de trajet pour d'autres régions européennes augmentent également si la meilleure liaison comprend une correspondance à Genève : les temps de trajet vers la Galice depuis plusieurs régions grecques augmenteraient de 2,5 heures.

Figure 24 : Temps de trajet vers les régions européennes au départ de la région lémanique. Comparaison de la situation actuelle (à gauche) avec la situation sans liaison depuis l'Aéroport de Genève (à droite).



Régions selon la classification NUTS 2. Semaine d'été, lundi, 6h00–8h00. Symboles supplémentaires (points) pour les aéroports inclus dans le calcul.

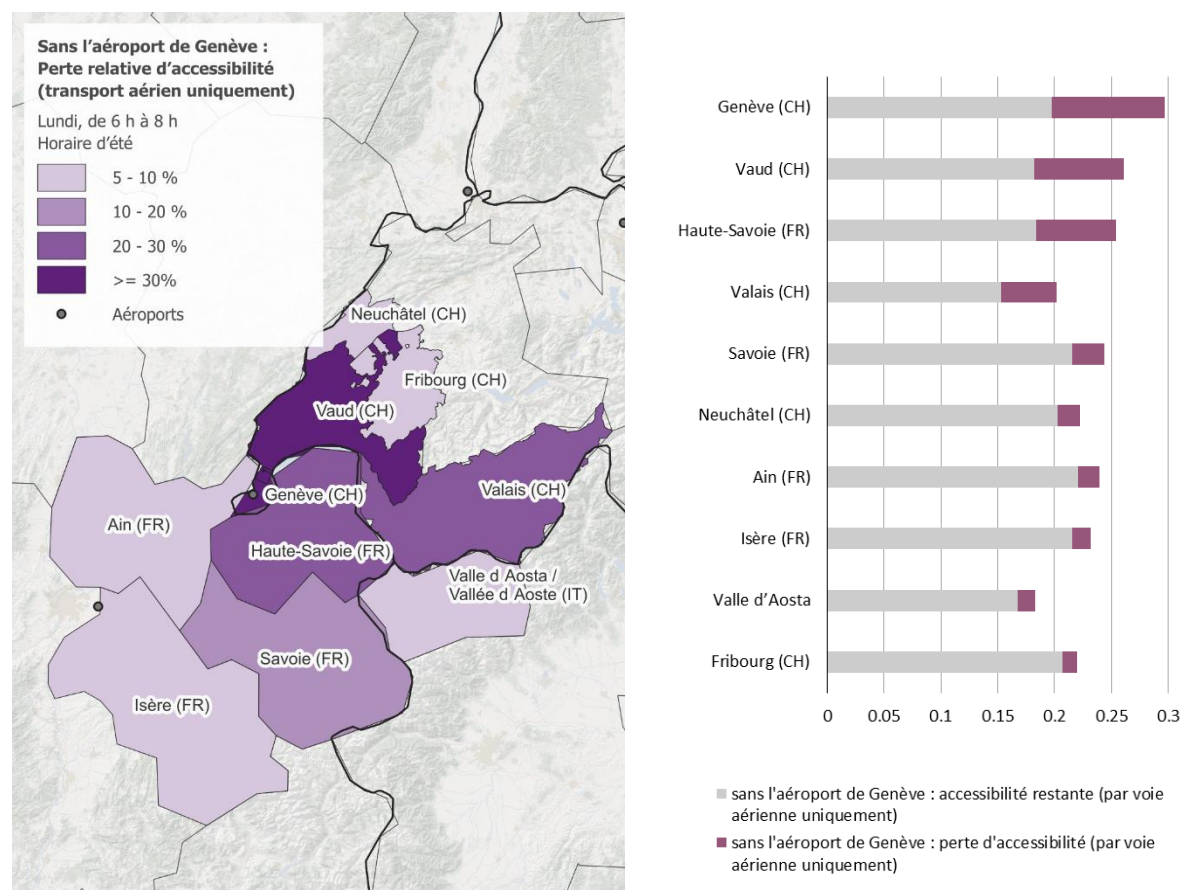
Figure INFRAS.

Les temps de trajet prolongés ont, bien entendu, un effet négatif sur l'accessibilité également. La Figure 25 présente la réduction de l'accessibilité aérienne en l'absence de l'Aéroport de Genève pour le canton de Genève et au niveau régional granulaire pour les régions environnantes (accessibilité aérienne uniquement³¹). Pour le canton de Genève, l'indice d'accessibilité diminuerait d'un tiers, passant de 0,30 à 0,20. Au lieu d'une accessibilité à l'intérieur de l'Europe comparable à celle de Londres, la région lémanique baisserait au niveau d'Athènes. L'accessibilité aérienne du canton de

³¹ Le fait de se concentrer sur l'accessibilité aérienne permet de mettre l'accent sur les changements pertinents liés à la suppression des correspondances à l'aéroport de Genève. Le terme « accessibilité aérienne » signifie que les destinations accessibles par transport terrestre ne sont pas prises en compte dans l'analyse. Cette approche a pour conséquence que les chiffres obtenus en matière d'accessibilité ne peuvent pas être comparés à ceux évoqués plus haut, car l'accessibilité y est calculée pour un autre ensemble de destinations.

Vaud enregistrerait une perte de 30 %, et celle du canton du Valais de 24 %. Par ailleurs, les régions frontalières de France et d'Italie connaissent des réductions significatives de l'accessibilité aérienne : Haute-Savoie (FR) de 28 %, Savoie (FR) de 12 %, et Ain (FR), Isère (FR) et Val d'Aoste (IT) de près de 10 % chacun.

Figure 25 : Sans l'Aéroport de Genève – régions affichant la plus forte perte d'accessibilité (aérien uniquement)



Régions affichant la plus forte perte d'accessibilité aérienne en l'absence de liaison à l'Aéroport de Genève (destinations accessibles par voie terrestre non prises en compte). Semaine d'été, lundi, 6h00–8h00. CH : niveau cantonal, FR et IT : niveau NUTS 3. Gauche : cartographie des régions colorées selon la perte relative (CH : niveau cantonal, FR et IT : niveau NUTS 3). Droite : régions triées par ordre décroissant de perte absolue d'accessibilité. La somme de l'accessibilité restante et de l'accessibilité perdue correspond à l'accessibilité réelle.

Figure INFRAS.

4.2. L'Aéroport de Genève comme facteur d'implantation pour les entreprises

La pertinence économique d'un aéroport s'étend bien au-delà des emplois et de la valeur ajoutée générés sur le site aéroportuaire (c'est-à-dire les effets du côté de la production examinés au chapitre 3). Et l'accessibilité de Genève permise par l'aéroport, illustrée au chapitre précédent, ne constitue pas en soi un bénéfice économique pour

la région. Elle est plutôt indirectement utile si elle se traduit par un bénéfice économique pour la région.

L'un des canaux de ces bénéfices économiques passe par le secteur des entreprises. L'accessibilité peut améliorer la performance des entreprises présentes dans la région. Différents mécanismes peuvent conduire à de tels bénéfices. Pour l'économie genevoise, trois canaux principaux peuvent être identifiés (INFRAS et BAK Economics 2017) par lesquels l'accessibilité aéroportuaire influe sur une économie régionale. D'autres mécanismes sont également à l'œuvre, mais ces trois-là semblent les plus influents pour l'économie genevoise et illustrent bien pourquoi l'accessibilité revêt une importance cruciale pour une économie moderne et tournée vers l'international comme celle de Genève.

Trois canaux principaux d'impact de l'accessibilité sur l'économie genevoise

Premièrement, l'accessibilité réduit les coûts de transaction et élargit les marchés. Des temps de trajet plus courts rendent les voyages d'affaires moins coûteux et plus efficaces – pour les propres employés d'une entreprise se rendant chez des clients, pour les fournisseurs et partenaires, ainsi que pour les clients et investisseurs visitant la région. Cela abaisse le coût du maintien des relations d'affaires et ouvre l'accès à des marchés qu'il serait autrement trop coûteux de desservir. Pour une région comme Genève, où une large part de l'activité économique est tournée vers l'international, ce mécanisme est particulièrement pertinent.

Deuxièmement, l'accessibilité soutient l'innovation. Dans les industries à forte intensité de savoir, une part importante des connaissances commercialement pertinentes est tacite. Elle ne peut être pleinement transmise par la publication ou les appels vidéo, mais requiert une interaction en face à face. La participation aux réseaux mondiaux de connaissances, que ce soit dans la recherche, le développement de produits ou la conclusion d'affaires, dépend de la capacité à se rencontrer en personne à un coût et dans un délai raisonnable. Un aéroport bien connecté permet aux entreprises et aux institutions de recherche de rester intégrées dans ces réseaux.

Troisièmement, l'accessibilité contribue à la qualité de vie et, par-là, à l'attraction des talents. Les professionnels hautement qualifiés et mobiles à l'échelle internationale tiennent compte de la connectivité lorsqu'ils choisissent où vivre et travailler. La possibilité de rendre visite à sa famille ou de voyager pour les loisirs compte tout autant. Les compagnies à bas coûts, aisément disponibles à l'Aéroport de Genève, élargissent cet effet en rendant la région accessible à des employés plus jeunes et plus sensibles au prix.

Ces trois canaux – efficacité des coûts, innovation et talents – ne sont pas indépendants les uns des autres. Ils se renforcent plutôt mutuellement : une région accessible attire les entreprises à forte intensité de savoir, qui attirent les talents, qui génèrent l'innovation, qui rend la région plus productive et compétitive – et, à son tour, plus attractive pour les entreprises à forte intensité de savoir, en raison des effets de cluster.

Le lien entre accessibilité et croissance économique

Ces mécanismes théoriques sur la manière dont l'accessibilité stimule l'activité économique sont étayés par un corpus empirique substantiel. Des études ont examiné l'impact de la croissance du trafic aérien sur la performance économique et l'emploi. À long terme, une accessibilité améliorée a un effet positif sur l'emploi, la productivité, la compétitivité, le nombre de créations d'entreprises et le niveau de vie dans une région (Cristea 2023). Selon Blonigen et Cristea (2015), une augmentation de 50 % du trafic aérien sur une période de 20 ans entraîne une augmentation moyenne du PIB réel de 7,4 %. SEO Amsterdam Economics (2024) a montré qu'une hausse de 10 % des vols directs entraîne une augmentation du PIB de 0,5 % et de l'emploi de 1,6 %. Toutefois, l'utilité marginale de la connectivité pourrait diminuer, c'est-à-dire que des liaisons supplémentaires apporteraient des bénéfices moindres. Lieshout et al. (2015) chiffrent la croissance du PIB par habitant à 0,2 % l'année suivante si la connectivité est accrue de 10 % par des vols directs. Selon ECAD (2008), une amélioration de 1 % de la connectivité du transport aérien entraîne une augmentation de 0,2 % des niveaux d'emploi.

L'impact de l'accessibilité d'un lieu sur sa performance économique peut également être quantifié. Pot et Koster (2022) ont estimé l'élasticité à long terme à 0,11, un résultat indiquant qu'une augmentation de 10 % de l'accessibilité entraîne une augmentation de 1,1 % du PIB par habitant. Cristea (2023) a constaté qu'une augmentation de 10 % de l'accessibilité ³² en trois ans entraîne une croissance de 0,4 % de l'emploi total et une augmentation de 0,3 % du nombre d'entreprises.

Plusieurs études ont démontré une relation causale bidirectionnelle entre le trafic aérien et la performance économique en raison d'effets de rétroaction. Une accessibilité accrue stimule non seulement la performance économique, mais à long terme, une activité économique accrue entraîne également davantage de passagers, ce qui peut déclencher des investissements d'infrastructure plus élevés et une expansion de l'offre de vols. Hu et al. (2015) montrent qu'une augmentation de 1 % du nombre de passagers entraîne une augmentation de 0,9 % du PIB, et qu'une augmentation de 1 % du PIB entraîne à son tour une augmentation de 1,4 % de la demande de transport aérien. Une nouvelle étude de la New Economics Foundation (2025) va même plus loin en montrant que, dans de nombreuses régions européennes, la croissance économique précède la demande de transport aérien. Selon cette étude, la relation causale va principalement de la performance économique vers la connectivité, et non l'inverse. Dans les régions déjà très développées et bien connectées, les bénéfices économiques supplémentaires des améliorations ultérieures des liaisons aériennes sont d'autant plus faibles.

³² L'indicateur d'accessibilité utilisé dans cette étude ne correspond pas à celui utilisé dans la présente étude. Pot et Koster (2022) utilisent le nombre de passagers traités comme indicateur de l'accessibilité d'un aéroport, mais tiennent compte des efforts nécessaires côté ville pour rejoindre l'aéroport depuis différents centres urbains.

Genève, une économie tournée vers l'international

La question de savoir si et dans quelle mesure une région bénéficie de l'accessibilité aéroportuaire dépend aussi fondamentalement de sa structure économique. Les secteurs tournés vers l'international, à forte intensité de savoir ou dépendant de relations clients en face à face en bénéficient le plus. L'économie genevoise se compose de manière disproportionnée précisément de ces secteurs. Selon les comptes de production cantonaux (OCSTAT 2026b), le secteur tertiaire représente 83,4 % de la valeur ajoutée brute dans le canton de Genève et 86 % de l'ensemble de l'emploi (en EPT). Parmi eux, plusieurs secteurs se distinguent par leur taille et leur dépendance à la connectivité internationale. Le « commerce de gros », qui inclut le cluster genevois de négoce de matières premières d'importance mondiale, représente 17,0 % de la valeur ajoutée cantonale – une part extraordinairement élevée par rapport à toute comparaison européenne ou suisse. Le secteur des « services financiers et assurances » contribue à hauteur de 12,8 %, tandis que les « services professionnels, scientifiques et techniques » représentent 7,2 %. Du côté industriel, l'« horlogerie » représente à elle seule 5,8 % de la valeur ajoutée brute, un secteur qui dépend de l'aéroport tant pour le fret à haute valeur que pour les activités de vente aux clients dans le monde entier. Les « industries chimiques et pharmaceutiques » ajoutent 2,7 %.

Cette structure sectorielle se reflète dans l'orientation internationale d'une grande partie de l'économie genevoise. En ce qui concerne spécifiquement les entreprises multinationales, la Fondation pour Genève³³ (2024) a constaté qu'en 2019, environ 2'100 multinationales génèrent une valeur ajoutée directe de 21 mrd CHF dans le canton de Genève et sont responsables de plus de 107'000 EPT, ce qui correspond à près d'un tiers de l'ensemble de l'emploi du canton de Genève. Le caractère international de l'économie genevoise est mis en évidence par le fait que, historiquement, plus de 10 % de l'ensemble des exportations suisses provenaient de Genève, dépassant la part de Genève dans le PIB national. Bien que la proportion des exportations ait récemment diminué, Genève représentait encore 7,7 % de l'ensemble des exportations en 2024. La moitié des 23 mrd CHF de biens exportés provient de l'industrie horlogère, qui détient de loin la plus grande part de l'ensemble des exportations (OCSTAT 2025a).

Ce ne sont pas seulement ses entreprises internationales qui soulignent l'importance de l'aéroport. L'aéroport lui-même et ses services reflètent le rôle de Genève comme place d'affaires internationale. Par exemple, l'aviation générale et d'affaires représente environ 20 % des mouvements d'aéronefs à l'Aéroport de Genève (sources internes de l'administration de l'aéroport). En outre, la proximité entre le centre-ville et la porte d'embarquement constitue un avantage concurrentiel important pour les entreprises (temps d'accès de 8 minutes du centre-ville à l'aéroport [voir le chapitre sur l'accessibilité] et un temps total de 20 à 40 minutes jusqu'à la porte, selon les personnes interrogées). Genève est un site compact à forte densité, et l'Aéroport de Genève fait partie de cette compacité.

³³ Fondation pour Genève est «une institution privée reconnue d'utilité publique, qui oeuvre pour le rayonnement, l'attractivité et l'ouverture sur le monde de Genève» (Fondation pour Genève 2026)

L'aéroport est perçu comme un facteur crucial par les entreprises locales

Pour mieux comprendre le rôle de l'aéroport pour la communauté d'affaires, nous avons mené plusieurs entretiens avec des parties prenantes clés : le Groupement des Entreprises Multinationales (GEM), SuisseNégoce, la Fédération des Entreprises Romandes (FER), la Chambre de Commerce, d'Industrie et des Services de Genève, AERIA+³⁴ et des experts du canton de Genève.³⁵ Nous avons en outre analysé les apports d'une enquête externe (AERIA+ 2025) et des témoignages d'entreprises émanant de membres d'un groupement professionnel (GEM 2026).

Les entretiens ont révélé un consensus quasi unanime sur le fait que l'Aéroport de Genève revêt une importance capitale pour l'économie régionale, tant pour livrer et acheter des biens que comme moyen d'atteindre et d'accueillir des clients. Si sa pertinence a été affirmée de manière systématique, l'Aéroport de Genève doit être compris comme une condition nécessaire à un environnement économique fructueux, et non comme sa cause. L'enquête (AERIA+ 2025) fournit un arrière-plan quantitatif aux résultats qualitatifs des entretiens. 82,5 % des répondants ont qualifié l'Aéroport de Genève d'atout majeur pour l'attractivité économique régionale. Près de 90 % des répondants estiment qu'un secteur de l'aviation d'affaires performant est essentiel pour que Genève conserve sa position de pôle pour la finance, le négoce et l'ensemble des multinationales. Plus des trois quarts des répondants le jugent même absolument essentiel. Les témoignages apportent des preuves au niveau des entreprises (GEM 2026). Selon eux, plus de 75 % de l'ensemble des voyages d'affaires internationaux transitent par l'Aéroport de Genève. Une entreprise de négoce comptant 630 employés à Genève et 1'000 dans le monde a rapporté environ 6'500 vols via l'Aéroport de Genève en une seule année. Une entreprise chimique a même fourni des données de routes détaillées illustrant la pertinence des liaisons au sein de l'Europe et outre-mer. Il ne s'agit pas de voyages d'affaires occasionnels : ils reflètent les opérations quotidiennes d'entreprises actives à l'international.

Les entreprises ont systématiquement décrit l'aéroport comme compact, efficient et facile à parcourir – à l'image du canton lui-même. Ce sont des qualités cruciales lorsqu'on voyage fréquemment. Du côté critique, les répondants ont signalé la qualité des infrastructures en dehors du nouveau terminal international, l'engorgement au contrôle des passeports pour les voyageurs hors UE (c'est-à-dire hors Schengen) et des équipements de contrôle de sûreté obsolètes par rapport à d'autres aéroports (tels que Londres Heathrow).

Un constat central ressort de la plupart des entretiens : l'aéroport n'est pas la raison première pour laquelle les entreprises choisissent Genève. Les entreprises s'y implantent pour d'autres raisons : l'environnement réglementaire, le vivier de talents, la

³⁴ AERIA+ (Associations romandes pour une infrastructure aéroportuaire performante) a pour objectif de promouvoir et de défendre la présence d'une infrastructure aéroportuaire performante au service de l'économie de la Suisse romande.

³⁵ Il convient de noter que nous avons sélectionné ces entretiens en collaboration avec l'aéroport de Genève. Les points de vue présentés constituent un échantillon sélectif d'opinions et d'expériences individuelles. Ils ne constituent pas – et ne visent pas à constituer – un échantillon représentatif des opinions. Ils ont plutôt été choisis à titre d'exemples pour illustrer l'importance de l'aéroport pour le monde des affaires.

présence d'autres organisations internationales ou des clusters sectoriels. Mais aucune personne interrogée ne pouvait imaginer Genève comme une place d'affaires internationale crédible sans l'aéroport. À ce titre, l'aéroport n'entre pas en concurrence avec la politique fiscale ou les conditions du marché du travail en tant que facteur d'implantation : sans lui, les autres facteurs perdent une grande partie de leur pertinence. Comme l'a exprimé une personne interrogée, Genève sans aéroport ne serait pas simplement plus petite – elle serait qualitativement différente et plus proche d'un centre régional que du hub mondial qu'elle est aujourd'hui.

Les entreprises utilisent l'aéroport principalement pour le déplacement des personnes. Parmi l'ensemble des personnes interrogées et des répondants à l'enquête, les voyages d'affaires – tant sortants (personnel se rendant chez des clients, partenaires, sites de production) qu'entrants (accueil de clients, investisseurs, fonctionnaires) – prédominent. Même si les réunions internes sont largement passées en ligne après la COVID, les déplacements en lien avec la clientèle sont restés stables et essentiels.

Le fret est secondaire en volume, mais stratégiquement important pour certaines niches. L'industrie du luxe et de l'horlogerie dépend d'un fret aérien sécurisé et certifié, assorti d'une documentation douanière complexe. Des entreprises de ces secteurs implantées dans toute la Suisse occidentale maintiennent des bureaux à Genève pour être proches de l'aéroport à des fins d'expédition. Les entreprises pharmaceutiques et de technologies médicales recourent à des expéditions aériennes de nuit pour les flacons d'échantillons et les matériaux sensibles au temps. Des métaux précieux transitent par l'Aéroport de Genève en volumes importants.

La critique la plus fréquemment exprimée portait sur l'absence de liaisons long-courrier directes, en particulier vers l'Asie. Depuis la faillite de Swissair, Genève a perdu des liaisons directes vers plusieurs grandes destinations d'affaires. La nécessité de transiter par Zurich ou Francfort pour atteindre des destinations clés en Asie (par exemple Singapour, Tokyo et Shanghai) est perçue comme un véritable désavantage concurrentiel. Une plainte moins fréquemment soulevée concernait l'infrastructure physique de l'aéroport (embarquement par bus aux postes éloignés, goulots d'étranglement au contrôle des passeports, qualité des salons), qui relève de l'expérience passager plutôt que du réseau de liaisons.

L'importance de l'aéroport s'étend au-delà des multinationales. D'une part, les grandes entreprises internationales de Genève génèrent une demande substantielle auprès des PME locales (petites et moyennes entreprises) de divers secteurs. Parmi elles figurent, par exemple, les services juridiques, la comptabilité, la logistique, l'hôtellerie-restauration (voir chapitre 4.4), l'événementiel et le conseil spécialisé. Elles profitent indirectement de l'aéroport le long de la chaîne de valeur générée par la présence des multinationales. Un rapport de la Fondation pour Genève a documenté ces effets en cascade (2024) : l'impact économique indirect des multinationales sur les PME genevoises est considérable, et l'aéroport est l'un des canaux par lesquels il opère. D'autre part, les PME implantées localement utilisent à leur tour l'aéroport

elles-mêmes, en particulier les entreprises exportatrices du secteur des machines, des équipements électriques et des métaux (secteur MEM).

L'attraction des talents renforce la pertinence de l'aéroport, un point soulevé par plusieurs personnes interrogées. Pour les professionnels envisageant de s'installer à Genève, la possibilité de rentrer rapidement chez soi et d'entretenir des liens personnels compte. Les compagnies à bas coûts (notamment la forte présence d'easyJet à l'Aéroport de Genève) rendent Genève accessible et attractive pour les employés plus jeunes et mobiles.

Les éléments issus des entretiens et de l'enquête dressent un tableau clair. L'Aéroport de Genève est essentiel au fonctionnement de l'économie régionale – « le poumon de l'économie régionale », selon l'expression d'une personne interrogée –, mais en tant que condition préalable, non comme moteur principal. Aucune entreprise ne se relocalise à Genève en raison du seul aéroport. Mais, de même, peu des entreprises qui font Genève ce qu'elle est aujourd'hui resteraient si l'aéroport n'existait pas, ou si la connectivité de l'aéroport et donc ses services venaient à se détériorer substantiellement. L'aéroport est l'infrastructure qui rend une grande partie de cela possible. Selon les personnes interrogées, le maintenir et le développer n'est pas un luxe, mais une condition de la compétitivité continue de Genève comme place d'affaires internationale.

4.3. La Genève internationale

Genève est un pôle mondial de diplomatie multilatérale et de gouvernance internationale sans équivalent parmi les villes de sa taille. En 2025, le canton accueillait 42 organisations intergouvernementales, 250 organisations internationales non gouvernementales comptant au moins un employé et 185 missions permanentes auprès des Nations Unies (OCSTAT 2025c). Ce seul secteur non marchand a généré environ 5 mrd CHF de valeur ajoutée directe et quelque 28'600 EPT dans le canton, selon une étude de la Fondation pour Genève (2024). Genève a également été décrite comme « un Davos quotidien » – un lieu où des événements de haut niveau se succèdent en permanence, la plupart invisibles pour le grand public.

Peu de villes approchent la concentration d'activité institutionnelle internationale de Genève. New York accueille l'Assemblée générale et le Conseil de sécurité de l'ONU, mais ses organisations internationales s'inscrivent dans une économie métropolitaine vaste et unique en son genre. Bruxelles ancre la gouvernance de l'UE mais s'appuie sur un mandat institutionnel plus restreint. La spécificité de Genève réside dans la densité et la diversité de sa présence internationale dans les domaines de la santé, du travail, du commerce, des affaires humanitaires, des droits de l'homme et du désarmement – le tout au sein d'un écosystème compact et fortement interconnecté où organisations, missions, ONG, institutions scientifiques et acteurs privés opèrent à proximité immédiate les uns des autres. Cette proximité est elle-même un atout productif : elle réduit les coûts de transaction des négociations multilatérales et favorise le type

d'échanges informels et inter-institutionnels que les réunions formelles seules ne peuvent reproduire.

Le présent chapitre examine qualitativement le rôle de l'aéroport spécifiquement au sein de cette communauté, sur la base d'un entretien structuré avec des experts mené en février 2026 avec des représentants de haut niveau d'organisations à l'intersection des secteurs public et privé de la Genève internationale. Ce chapitre est analytiquement distinct du chapitre précédent sur les affaires internationales : les deux dimensions du caractère international de Genève se recoupent, mais ne sont pas identiques.

Il existe un lien historique fort entre l'Aéroport de Genève et la Genève internationale. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'Aéroport de Genève était l'un des très rares aéroports non endommagés et opérationnels d'Europe continentale. Cela a conféré à Genève un avantage décisif et précoce pour accueillir les institutions des Nations Unies nouvellement établies. Leurs délégués et fonctionnaires avaient besoin d'une connectivité internationale à un moment où elle était rare ailleurs. La présence de ces premières institutions a à son tour attiré d'autres organisations, missions diplomatiques et acteurs du secteur privé, renforçant le caractère international de Genève au fil des décennies suivantes. L'aéroport n'a pas créé la Genève internationale à lui seul, mais il en était une condition préalable fondatrice, qui demeure valable aujourd'hui encore.

Les organisations internationales dépendent structurellement de la circulation des personnes. Leurs fonctions essentielles – négocier des traités, coordonner les réponses humanitaires, fixer des normes techniques, réunir les États membres – requièrent la présence physique de délégués, de fonctionnaires et d'experts venus du monde entier. Contrairement aux entreprises multinationales, dont les besoins en déplacements sont façonnés par des relations commerciales et des chaînes d'approvisionnement, les organisations internationales voyagent pour exercer leur mandat : un comité technique de l'OMS, une session du Conseil des droits de l'homme ou une négociation tripartite de l'OIT ne peuvent être réduits à un appel vidéo sans perte substantielle de fonction. Les conférences, les missions diplomatiques et les consultations d'experts ne sont pas accessoires à l'activité de ces organisations, mais centrales pour leur existence et leur raison d'être.

Cette dépendance structurelle se traduit directement par une demande de connectivité aérienne. Les organisations basées à Genève réunissent des États membres couvrant toutes les régions du monde. Les hauts responsables voyagent fréquemment vers des opérations de terrain, des gouvernements partenaires et d'autres pôles multilatéraux. Les délégués en visite arrivent pour des événements qui, bien qu'individuellement courts, s'accumulent en un flux quasi continu tout au long de l'année. Selon les personnes interrogées, au moins 90 % des membres de la communauté de la Genève internationale arrivent par voie aérienne via l'Aéroport de Genève. Pour la plupart des destinations au-delà de Zurich et de Paris, le voyage par avion est la solution par défaut.

Les déplacements sont concentrés au niveau exécutif. Ce sont principalement les responsables d'organisations et leurs adjoints directs qui voyagent régulièrement ; le personnel de niveau inférieur le fait bien moins. L'aéroport fonctionne ainsi comme un corridor à haute fréquence et à forte valeur pour les hauts fonctionnaires internationaux et les délégations, ce qui façonne la nature de la demande davantage que son volume agrégé.

La contribution économique de cette communauté à Genève va bien au-delà des chiffres d'emploi direct. Les organisations internationales et leur personnel génèrent une demande induite substantielle dans l'économie locale : hôtellerie-restauration, traiteurs, gestion d'événements, sécurité, services juridiques et financiers, et immobilier. Les délégués en visite contribuent par leurs séjours à l'hôtel, leurs repas et leurs dépenses accessoires. La présence du complexe international entretient également la réputation de Genève comme centre d'expertise et de rayonnement mondial. Tout cela reflète un atout intangible qui influence les décisions d'implantation des institutions scientifiques, des ONG et des acteurs du secteur privé de la même manière, et qui est indissociable de la capacité de la ville à attirer et retenir les talents.

Lorsqu'on demande aux organisations internationales quel facteur compte le plus dans leurs décisions d'implantation, hormis la présence d'autres organisations et institutions internationales, l'aéroport figure systématiquement parmi ceux qui sont cités, aux côtés de la stabilité politique, de la qualité de vie, de l'écosystème genevois au sens large et de la fiscalité. L'aéroport fonctionne comme une condition préalable, non la seule raison pour laquelle une organisation choisit Genève, mais un élément dont l'absence rendrait Genève méconnaissable comme ville hôte. Sans son aéroport, la Genève internationale perdrait de sa pertinence, et l'ensemble du complexe risquerait de se délocaliser.

Les schémas de déplacement au sein de la Genève internationale ont toutefois évolué depuis la pandémie. Le nombre de délégués en visite a diminué par rapport aux niveaux d'avant la COVID, mais ceux qui voyagent tendent à rester plus longtemps, avec des visites plus spécifiques et plus ciblées tout au long de l'année. Selon une personne interrogée, il y a eu une baisse des nuitées attribuable non pas à des durées de visite plus courtes, mais à des réductions des effectifs permanents dans les organisations basées à Genève – une distinction qui compte pour l'interprétation de l'évolution du trafic de l'aéroport. La crise de la coopération multilatérale a soumis la Genève internationale à une pression supplémentaire (voir Encadré 2).

Encadré 2 : La Genève internationale sous pression

Le contexte financier et institutionnel de la Genève internationale a radicalement changé depuis le début de 2025. À partir de janvier 2025, l'administration Trump a gelé puis réduit de plus de 80 % l'aide extérieure américaine (Geneva Solutions, 2025). Les États-Unis avaient historiquement contribué à plus d'un quart des dons publics aux principales agences de l'ONU basées à Genève ; USAID à lui seul représentait la quasi-totalité des flux de financement américains vers les organisations à Genève et en Suisse, avec plus de 50 organisations détenant des subventions américaines actives au moment du gel. Les conséquences ont été immédiates et sévères. Le HCR a annoncé environ 3'500 suppressions de postes, l'OMS plus de 2'300 postes et le PAM environ 6'000 (Refugees International, 2026). En janvier 2026, un décret présidentiel annonce le retrait des États-Unis de 66 organisations internationales, dont la CNUCED et le GIEC, toutes deux présentes à Genève (Geneva Solutions 2026).

Le Conseil fédéral suisse a répondu par un important paquet de soutien. Le 20 juin 2025, il a alloué 269 mio CHF à la Genève internationale pour diverses mesures à court et long terme. Le Conseil fédéral présente explicitement ce paquet comme une réponse au « bouleversement radical du système multilatéral, aux réductions des contributions de financement et aux paiements en souffrance des États membres » (Département fédéral des affaires étrangères 2026).

Les experts interrogés ont été francs quant à la trajectoire : la Genève internationale traverse un bouleversement structurel et une grande incertitude demeure quant à la manière dont elle en émergera une fois ces turbulences passées. Fait crucial, aucun lien de causalité n'est établi entre cette turbulence institutionnelle et la pertinence continue de l'aéroport. L'aéroport devrait conserver son importance primordiale pour la Genève internationale, quelle que soit la manière dont le complexe évolue et se repositionne.

Parallèlement à ces évolutions comportementales, des lacunes structurelles de connectivité persistent – et pour la Genève internationale, elles ont du poids. Les besoins en déplacements de la communauté sont par nature intercontinentaux ; les délégations des États membres arrivent du monde entier ; les hauts responsables voyagent vers des opérations de terrain et des gouvernements partenaires dans des régions bien au-delà de l'Europe. Le nombre limité de liaisons intercontinentales (par exemple Tokyo et Singapour) réduit l'attractivité de Genève comme ville hôte pour les organisations dont les membres et les opérations sont répartis à l'échelle mondiale. L'engorgement des douanes et l'approche par l'aéroport de ses limites opérationnelles en tant que terminal international sont également évoqués comme une source de friction. Pour une communauté internationale dont la mobilité est principalement canalisée par un seul aéroport, la qualité et la portée du réseau de cet aéroport sont un déterminant direct de la position concurrentielle de Genève comme lieu d'accueil.

Pris ensemble, ces éléments conduisent à une conclusion claire : l'Aéroport de Genève n'est pas un simple nœud de transport pour la Genève internationale, mais bien un facilitateur structurel de l'ensemble du complexe. Les organisations, missions et ONG qui constituent la Genève internationale génèrent directement et indirectement une part substantielle de l'emploi et de la valeur ajoutée cantonaux, soutiennent un écosystème dense de fournisseurs et de prestataires de services locaux, et ancrent la réputation de Genève comme centre mondial de gouvernance. Ce poids économique et institutionnel dépend, en premier lieu, de la capacité des délégués, fonctionnaires et experts à rejoindre Genève efficacement depuis n'importe où dans le monde. En ce sens, l'effet catalytique de l'aéroport opère à travers la Genève internationale comme mécanisme de transmission : l'aéroport rend le complexe possible, le complexe soutient l'économie et toute érosion de la connectivité aérienne – que ce soit par un nombre insuffisant de liaisons intercontinentales ou par des contraintes de capacité – se traduit, avec un décalage, par une pression sur la position de Genève comme l'une des principales villes hôtes d'institutions multilatérales.

4.4. Le tourisme entrant

Les touristes constituent un facteur important des économies modernes. Par leurs dépenses, ils procurent des revenus aux entreprises locales, et la satisfaction de leurs besoins assure de l'emploi. Le secteur de l'hôtellerie-restauration (hébergement et restauration) joue de fait un rôle important dans l'économie du canton de Genève, tant en générant de la valeur ajoutée que comme lieu d'emploi. En 2023, les près de 2'400 établissements de ce secteur ont généré plus de 1,2 mrd CHF de valeur ajoutée et employé plus de 20'000 salariés (environ 16'900 EPT). En fournissant de l'emploi à plus de 5 % de la main-d'œuvre totale, le secteur de l'hôtellerie-restauration est un secteur clé pour le canton (OCSTAT 2025b, 2026b). L'importance du secteur touristique est encore plus prononcée pour d'autres régions situées dans la zone de chalandise de l'Aéroport de Genève, à savoir les destinations alpines de la Suisse occidentale et des régions limitrophes de France et d'Italie.

La possibilité de rejoindre la destination étant un élément essentiel du tourisme, les aéroports jouent un rôle important comme nœuds du réseau de transport. Par conséquent, l'activité économique permise par les touristes visitant une région en voyageant via l'aéroport constitue une composante importante des effets catalytiques. À noter que cela inclut les opportunités commerciales générées par le tourisme de loisirs ainsi que les dépenses des voyageurs d'affaires ou, dans le cas spécifique de Genève, des visiteurs en lien avec les institutions internationales présentes à Genève.³⁶

³⁶ Les voyageurs d'affaires jouent également un rôle important dans un autre aspect des effets catalyseurs, à savoir en favorisant la coopération internationale dans le secteur d'activité pour lequel ils se déplacent (voir la section 4.2 « L'aéroport de Genève en tant que facteur d'implantation pour les entreprises »). Dans ce contexte, ce n'est pas la raison de leurs déplacements qui importe, mais les dépenses qu'ils effectuent pendant leur voyage.

Le présent chapitre examine l'importance économique de l'Aéroport de Genève pour le tourisme dans le canton de Genève, le reste de la Suisse et la région frontalière française³⁷. L'objectif est de quantifier les revenus générés par les visiteurs étrangers³⁸ séjournant au moins une nuit qui entrent en Suisse via l'Aéroport de Genève, ainsi que l'effet économique total associé pour la Suisse et la région frontalière française considérée.

Pour évaluer l'importance économique de l'Aéroport de Genève comme porte d'entrée pour le tourisme entrant dans la région, une approche analytique en quatre étapes est nécessaire :

1. Identification du nombre de touristes étrangers arrivant via l'Aéroport de Genève

Dans la première étape, nous déterminons combien de touristes étrangers entrent dans la région via l'Aéroport de Genève. Les données ont été tirées des statistiques publiques sur les touristes dans la région et des statistiques de passagers de l'Aéroport de Genève. Ces données ont ensuite fait l'objet d'ajustements supplémentaires : les touristes arrivant dans la région par train, voiture ou car ont été exclus, qu'ils aient ou non utilisé le transport aérien dans leurs déplacements. Toutes les personnes résidant en Suisse et dans les zones limitrophes de France et d'Italie ont également été exclues. Il en va de même pour les personnes transitant par l'Aéroport de Genève à destination d'un lieu extérieur à la région. Enfin, tous les ressortissants suisses ont été exclus, en supposant qu'ils ne sont jamais des touristes entrants voyageant via l'Aéroport de Genève. En combinant les différentes sources, nous avons identifié le nombre de passagers internationaux arrivant via l'Aéroport de Genève selon leur pays d'origine.

2. Estimation du nombre de nuitées passées dans la région

Ensuite, l'analyse vise à estimer combien de nuits ces touristes étrangers entrants passent dans le canton de Genève, le reste de la Suisse ou la région frontalière française. En utilisant des données sur la durée moyenne de séjour par pays d'origine et par type d'hébergement, nous calculons le nombre total de nuitées des visiteurs arrivant via l'Aéroport de Genève.

3. Calcul des dépenses totales par pays d'origine

Les données sur les dépenses journalières moyennes des visiteurs permettent d'estimer les recettes, avec des chiffres différenciés pour chaque marché émetteur (pays d'origine).

³⁷ La région frontalière française comprend les départements de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Isère, du Rhône, de l'Ain, de la Saône-et-Loire, du Jura et du Doubs.

³⁸ Nous partons du principe que les visiteurs venant de Suisse n'utilisent pas l'avion pour se rendre à Genève. Par souci de simplicité, nous partons également du principe que seuls les visiteurs passant la nuit sur place génèrent des dépenses significatives dans le secteur du tourisme.

4. Calcul de l'effet économique total lié aux dépenses touristiques

En combinant l'ensemble des informations décrites ci-dessus, le revenu total généré par les touristes arrivant via l'Aéroport de Genève peut être calculé. Cela constitue la base pour calculer les effets économiques pour la région, y compris les effets directs, indirects et induits sur la valeur ajoutée brute et l'emploi générés par les touristes arrivant via l'Aéroport de Genève. Ensemble, cela englobe l'effet catalytique du tourisme entrant pour l'Aéroport de Genève.

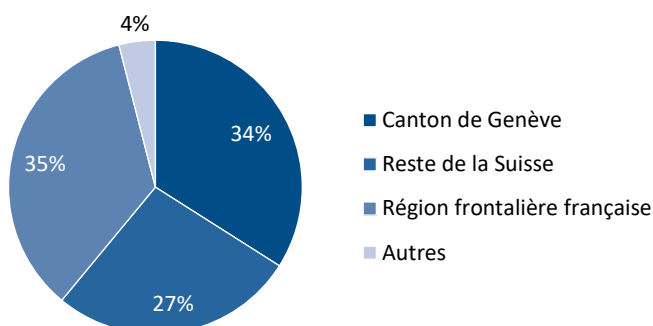
Des informations détaillées sur la méthodologie et les jeux de données utilisés figurent à l'annexe A3.

4.4.1. Nombre de touristes entrants via l'Aéroport de Genève

La première étape de l'analyse a consisté à déterminer le nombre de touristes entrants arrivant via l'Aéroport de Genève. En 2024, l'Aéroport de Genève a enregistré près de 18 millions de passagers. En supposant un nombre égal d'arrivées et de départs, cela correspond à environ 9 millions de passagers arrivants. Une part substantielle de ces personnes sont des résidents qui rentrent chez eux dans la zone de chalandise de l'aéroport. Ils sont par conséquent exclus de l'analyse, étant donné que nous ne prenons en compte que les touristes entrants non-résidents. Sur la base des données de l'enquête auprès des passagers, environ trois millions de touristes entrants ont voyagé via l'Aéroport de Genève. Nous tenons en outre compte du fait que certains visiteurs étrangers séjournent chez des amis ou de la famille et n'apparaissent donc pas dans les statistiques officielles d'hébergement. Il en résulte une estimation de **2,9 millions de passagers** entrants qui arrivent via l'Aéroport de Genève et génèrent des nuitées dans l'ensemble de la région.

À l'aide de l'enquête de l'aéroport auprès des passagers, la destination probable de ces visiteurs peut être approximée. Comme illustré à la Figure 26, 34 % des touristes entrants restent dans le canton de Genève, 27 % se rendent dans d'autres destinations en Suisse et 35 % poursuivent leur voyage vers la France. Le nombre total de passagers entrants séjournant à Genève, dans le reste de la Suisse ou en France s'élève ainsi à 2,75 millions en 2024. Les touristes se rendant dans d'autres pays seront exclus de l'analyse suivante. En chiffres absolus, cela signifie :

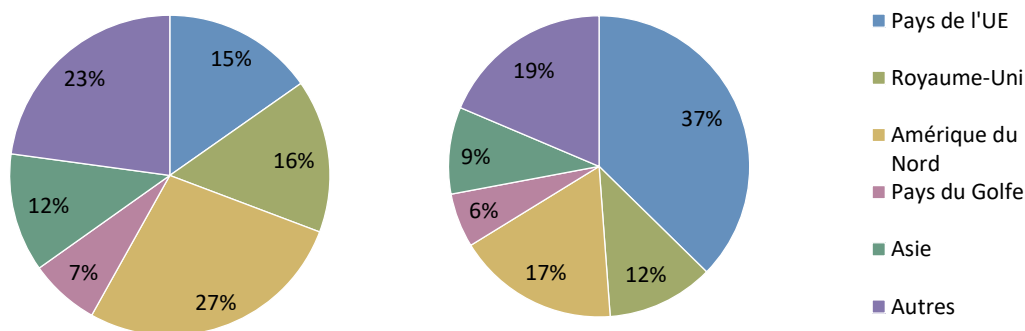
- environ 1 million de visiteurs étrangers ont séjourné dans le canton de Genève ;
- 0,75 million d'hôtes internationaux se sont rendus dans le reste de la Suisse ;
- un peu plus de 1 million de touristes se sont rendus en France.

Figure 26 : Destination des passagers entrants de l'Aéroport de Genève, 2024

Le nombre total de passagers entrants séjournant à Genève, dans le reste de la Suisse ou en France s'élève à 2,7 millions en 2024. Les touristes se rendant dans d'autres pays seront exclus de l'analyse suivante.

Figure INFRAS. Sources : Aéroport International de Genève 2025a, Aéroport International de Genève 2025b

La Figure 27 présente la répartition des hôtes étrangers dans le canton de Genève. Le graphique de gauche montre l'origine de l'ensemble des hôtes étrangers à Genève séjournant dans un hébergement officiel, tandis que le graphique de droite montre l'origine des hôtes arrivant à Genève via l'Aéroport de Genève.

Figure 27 : Origine des hôtes étrangers dans le canton de Genève, 2024

Sur les 1,4 million de visiteurs étrangers ayant séjourné dans des hébergements officiels (hôtels, appartements de vacances, auberges de jeunesse), nous estimons qu'environ 1 million d'entre eux sont arrivés par l'aéroport de Genève.

Figure INFRAS. Source : FSO 2026 pour HESTA et FSO 2025 pour PASTA.

Le nombre d'hôtes en provenance des pays de l'UE varie notamment de manière substantielle entre les deux graphiques, passant de 37 % à 15 %. Deux explications à cela : les hôtes des pays de l'UE sont plus susceptibles d'effectuer des excursions d'une journée sans passer la nuit à Genève que les hôtes d'autres régions, ou ils arrivent par un autre moyen de transport que l'avion. Le Royaume-Uni et l'Amérique du Nord constituent des marchés émetteurs clés en termes de nombre d'arrivées via l'Aéroport de Genève et dépassent même les pays de l'UE en termes d'arrivées totales. La même estimation a été effectuée pour les visiteurs poursuivant leur voyage

vers d'autres cantons suisses, tandis que les visiteurs se rendant en France ont été traités comme un groupe unique et non différencié en raison des limites des données.³⁹

4.4.2. Nombre de nuitées passées par les touristes arrivant via l'Aéroport de Genève

L'utilisation de la statistique officielle de l'hébergement nous permet de générer des profils moyens de visiteurs spécifiques pour chaque nationalité. Par exemple, 97 % des hôtes du Royaume-Uni dans le canton de Genève séjournent dans des hôtels et passent en moyenne 1,8 nuit. 3 % séjournent dans d'autres types d'hébergement, pour une durée moyenne de 2,8 nuits. En appliquant ce profil au nombre d'hôtes britanniques entrants via l'Aéroport de Genève, nous estimons environ 281'000 nuitées dans le canton de Genève.

L'extension de cette approche à l'ensemble des marchés émetteurs (pays d'origine) aboutit à une estimation **de 2,1 millions de nuitées** dans le canton de Genève attribuables aux hôtes étrangers entrés en Suisse via l'Aéroport de Genève.

Le Tableau 2 présente les résultats de cette analyse, y compris pour le reste de la Suisse et la région frontalière française : au total, 6,1 millions de nuitées peuvent être attribuées aux visiteurs étrangers arrivant via l'Aéroport de Genève. Sur l'ensemble des nuitées générées par les visiteurs arrivant via l'Aéroport de Genève, 34 % ont lieu dans le canton de Genève, 30 % dans le reste de la Suisse et 36 % dans la région frontalière française.

³⁹ Veuillez vous reporter à l'annexe A3 pour plus de détails sur le mode de calcul applicable au reste de la Suisse et à la France.

Tableau 2: Comparaison du nombre de nuitées et de la durée du séjour entre les hôtels et les autres établissements d'hébergement

	Hôtels & camping		Autre hébergement (p. ex. résidences de vacances et hébergement collectif)		Tous types d'hébergement
	Nbre de nuitées	Durée moy.	Nbre de nuitées	Durée moy.	Total nuitées
Canton de Genève	2,0 mio (96 %)	2,1 nuits par séjour	0,1 mio (4 %)	3,0 nuits par séjour	2,1 mio
Reste de la Suisse	1,5 mio (83 %)	2,1 nuits par séjour	0,3 mio (17 %)	4,0 nuits par séjour	1,8 mio
Région frontalière française*	1,8 mio (83 %)	1,8 nuit par séjour	0,4 mio (17 %)	3,5 nuits par séjour	2,2 mio
Total	5,3 mio	-	0,8 mio	-	6,1 mio

Ne présente que les nuitées des hôtes dans le canton de Genève pour l'année 2025.

** Les nuitées en résidences de vacances ou en hébergement collectif ne font pas partie des statistiques touristiques françaises. Nous supposons donc une répartition identique entre hôtels & camping et autres hébergements que dans le reste de la Suisse. Pour la durée du séjour, une moyenne entre Genève et le reste de la Suisse a été retenue*

Table INFRAS. Source : *calcul propre*. Dans le canton de Genève, une vaste majorité (96 %) des nuitées sont passées dans des hôtels. Cette part est plus élevée que dans le reste de la Suisse, où seules 83 % des nuitées étrangères ont lieu dans des hôtels et 17 % dans d'autres types d'hébergement tels que les appartements de vacances ou les auberges de jeunesse. Ce contraste reflète le caractère nettement urbain de Genève et sa forte orientation vers le tourisme d'affaires et de congrès.

Pour contextualiser l'importance de l'Aéroport de Genève pour le tourisme avec nuitées, les nuitées attribuées à l'Aéroport de Genève peuvent être comparées au nombre total de nuitées étrangères enregistrées. La Figure 28 illustre l'importance de l'Aéroport de Genève pour le tourisme avec nuitées dans le canton de Genève : 70 % de l'ensemble des nuitées étrangères dans le canton peuvent être attribuées aux visiteurs arrivant via l'Aéroport de Genève. En prenant en compte l'ensemble des nuitées passées dans le canton de Genève – y compris les hôtes suisses – plus de la moitié peuvent être attribuées à l'Aéroport de Genève (54 %).

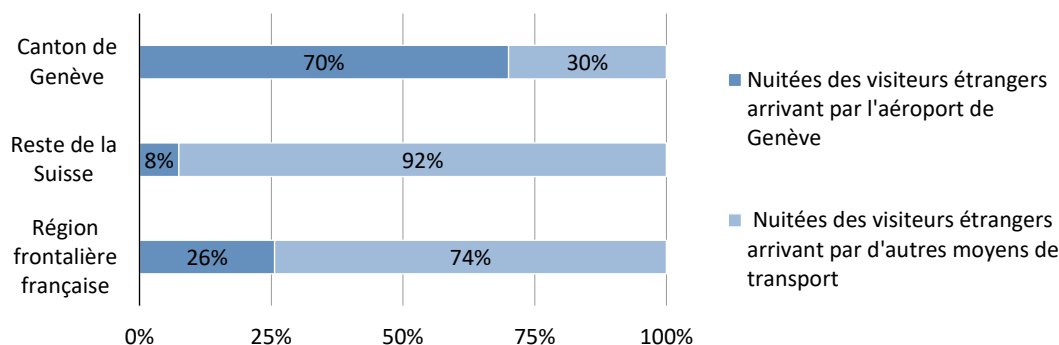
Figure 28 : Part des nuitées générées par un hôte arrivant via l'Aéroport de Genève, 2024

Figure INFRAS. Source : *calculs propres*.

Sans surprise, pour le reste de la Suisse, l'Aéroport de Genève est moins pertinent et ne représente qu'environ 8 % de l'ensemble des nuitées étrangères. Dans la région frontalière française, l'Aéroport de Genève joue également un rôle considérable : un peu plus d'un quart (26 %) de l'ensemble des nuitées de cette zone peuvent être rattachées aux visiteurs ayant transité par l'Aéroport de Genève.

4.4.3. Dépenses et recettes totales générées

Selon le Tourism Monitor Switzerland (TMS), les visiteurs étrangers, toutes nationalités confondues, dépensent 220 CHF par jour lors de leur voyage⁴⁰. Tandis que les visiteurs européens dépensent en moyenne moins (environ 150 CHF par jour), les visiteurs d'Asie ou des pays du Golfe dépensent en moyenne entre 300 et 400 CHF par jour. L'origine des hôtes est donc pertinente pour l'impact économique des dépenses touristiques totales. Quelques ajustements supplémentaires fournissent des données spécifiques à Genève ; pour la région frontalière française, une approche plus sommaire a été développée en raison des limites des données (voir l'annexe A3 pour les détails).

Comme le montre la Figure 29, les dépenses moyennes par personne et par séjour varient considérablement. Les visiteurs des pays du Golfe constituent l'écart le plus notable, dépensant en moyenne 1'350 CHF par séjour. Ils sont suivis des hôtes des marchés asiatiques, qui dépensent environ 870 CHF, et des visiteurs d'Amérique du Nord, qui dépensent environ 650 CHF pendant leur séjour dans le canton de Genève.

⁴⁰ Les dépenses quotidiennes telles qu'évaluées dans le TMS sont définies comme les coûts liés à l'hébergement et à tous les autres biens et services consommés pendant le séjour. Bien que le TMS ne précise pas la part de chaque catégorie de dépenses, le compte satellite du tourisme nous apprend qu'environ 80 % des dépenses totales sont consacrées à l'hébergement.

Figure 29 : Dépenses moyennes des visiteurs pendant leur séjour, 2024

Dépenses par séjour, en CHF

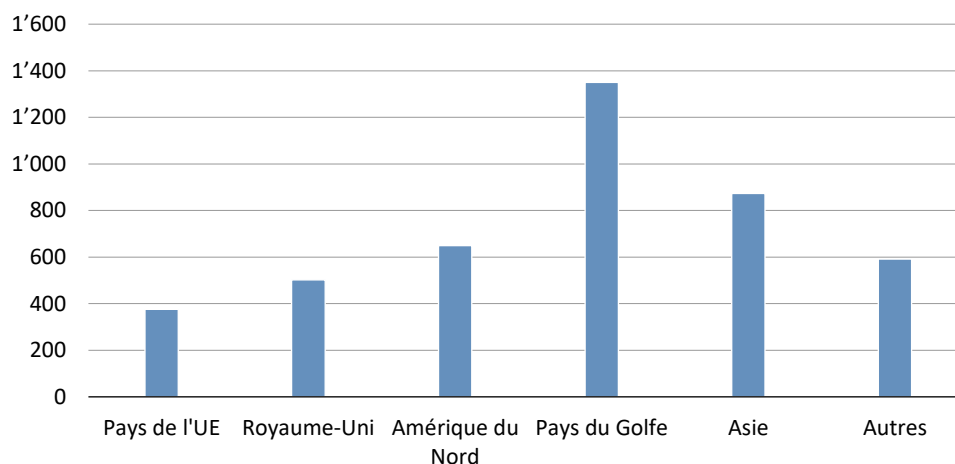


Figure INFRAS. Source : calcul propre

Toutes les composantes sous-jacentes étant quantifiées, nous pouvons désormais déterminer le chiffre clé de l'impact économique du tourisme entrant pour l'Aéroport de Genève : les recettes générées par les visiteurs internationaux. Les résultats sont présentés à la Figure 30. Au total, près de 1,7 mrd CHF de dépenses touristiques peuvent être attribués aux hôtes de l'Aéroport de Genève : environ 630 mio CHF dans le canton de Genève, 500 mio CHF dans d'autres cantons suisses et environ 540 mio CHF dans la région frontalière française.

Figure 30 : Recettes générées par les visiteurs étrangers arrivant via l'Aéroport de Genève

Chiffre d'affaires, en mCHF

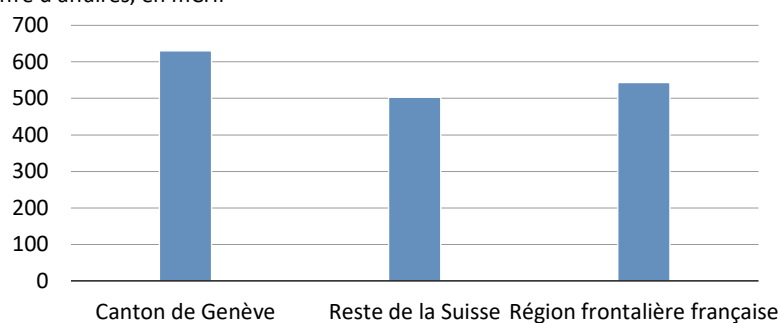


Figure INFRAS. Source : calcul propre

Comme le montre la Figure 31, pour le canton de Genève, les hôtes d'Amérique du Nord ont dépensé le plus : ces hôtes étaient responsables de plus de 170 mio CHF de

dépenses, suivis des hôtes d'Asie (plus de 100 mio CHF) et des pays du Golfe (plus de 90 mio CHF).

Figure 31 : Recettes générées dans le canton de Genève par les visiteurs étrangers arrivant via l'Aéroport de Genève selon le pays d'origine, 2024

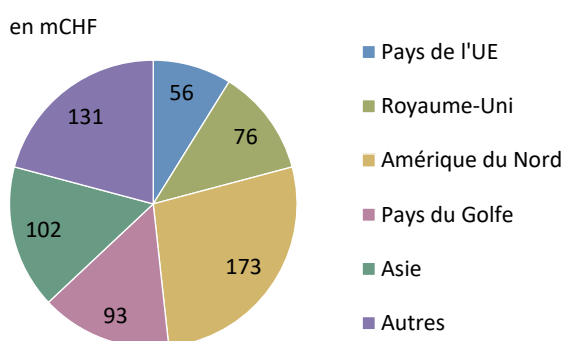


Figure INFRAS. Source : calcul propre

L'examen des dépenses moyennes par visiteur met en évidence d'importantes différences entre les marchés émetteurs.

Dans l'ensemble, les résultats illustrent l'importance de l'Aéroport de Genève pour les dépenses touristiques dans la région, en offrant un aperçu des différents schémas de dépenses et comportements de voyage des touristes selon leur région d'origine.

4.4.4. Effet économique total pour la région

Les dépenses du tourisme entrant ne correspondent toutefois pas à l'impact économique total en termes de valeur ajoutée et d'emploi dans la région. Comme dans le chapitre sur les effets du côté de la production, l'effet économique total englobe les effets directs, indirects et induits. Les effets directs du tourisme entrant par voie aérienne correspondent à la valeur ajoutée résultant des dépenses touristiques et à l'emploi mobilisé dans la production de cette valeur ajoutée. Les effets indirects et induits découlent de la méthodologie établie au chapitre 3.3. Les résultats sont présentés pour la Suisse et la région frontalière française.⁴¹ La contribution de chaque région individuelle est discutée qualitativement.

La Figure 32 présente l'effet direct, indirect et induit des dépenses touristiques des visiteurs arrivant par avion à l'Aéroport de Genève. Les dépenses totales de 1,7 mrd CHF (voir chapitre 4.4.1) se traduisent par un effet total de 1,8 mrd CHF de valeur ajoutée et un effet d'emploi correspondant de plus de 16'800 EPT. Près de la moitié de cet effet est due à l'effet direct, qui se concentre aux lieux de dépense touristique – principalement l'hébergement et la restauration. Pour l'emploi, la

⁴¹ En effet, nous calculons les effets économiques globaux générés par les dépenses effectuées dans le canton de Genève, dans le reste de la Suisse et dans la région frontalière française. Nous ne prenons en compte que les effets économiques qui se produisent à l'intérieur des limites de chaque système, puis nous les additionnons pour obtenir le résultat global pour la Suisse et la région frontalière française considérées ensemble.

prédominance de l'effet direct est encore plus marquée, ce qui s'explique par la productivité du travail comparativement faible du secteur touristique par rapport au reste de l'économie.

Figure 32 : L'effet économique total des dépenses touristiques des touristes entrants arrivant par avion à l'Aéroport de Genève

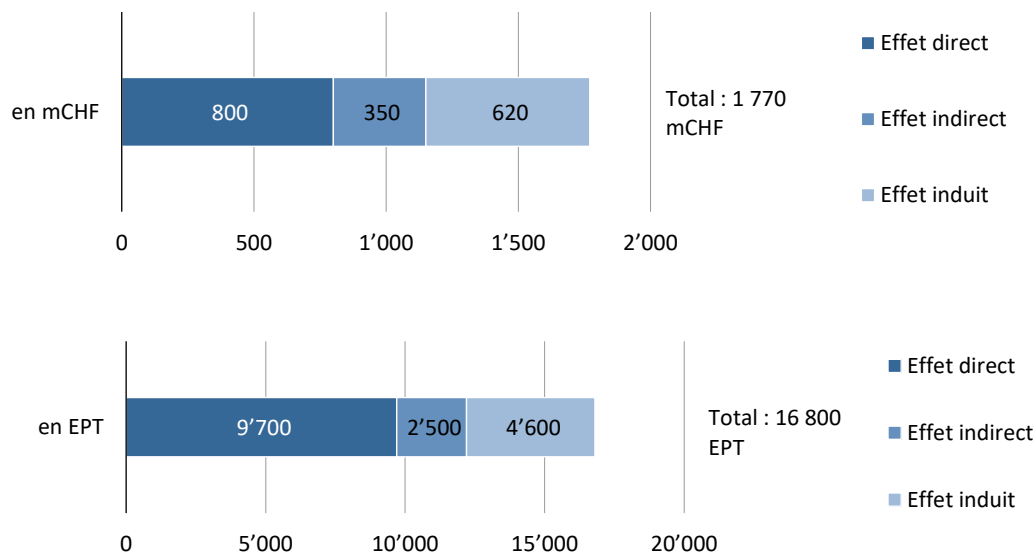


Figure INFRAS.

Cette analyse démontre l'importance des effets catalytiques du tourisme entrant, en particulier lors de l'analyse de l'impact économique d'un aéroport pour sa région d'implantation. Au total, l'effet économique attribuable aux touristes arrivant par avion à l'Aéroport de Genève représente plus de la moitié des effets totaux du côté de la production de l'Aéroport de Genève estimés au chapitre 3.

En comparant les dépenses totales des touristes arrivant par avion à l'Aéroport de Genève entre les trois régions considérées, 43 % de l'ensemble des dépenses sont effectuées dans le canton de Genève, 22 % dans la région frontalière française et 35 % dans le reste de la Suisse. Comme l'illustre la Figure 33, cette répartition change considérablement lorsqu'on s'intéresse aux effets économiques qui en résultent.

Figure 33 : Comparaison de la part de contribution du canton de Genève, du reste de la Suisse et de la région frontalière française en termes de dépenses totales, de valeur ajoutée et d'effets sur l'emploi

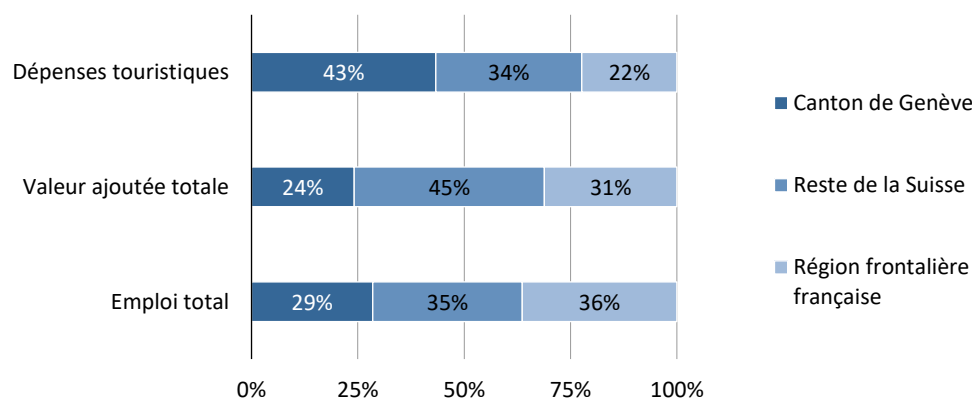


Figure : INFRAS.

Le canton de Genève présente une part de valeur ajoutée et d'emploi nettement inférieure à sa part des dépenses. Cela tient aux délimitations du système : l'approvisionnement hors de Genève et, en particulier, le grand nombre de frontaliers provenant d'autres cantons et de France sont des facteurs clés qui réduisent l'effet économique de la zone de chalandise lié aux dépenses touristiques à Genève par rapport aux autres régions. Par ailleurs, l'effet sur l'emploi par CHF dépensé est le plus élevé dans la région frontalière française, tiré notamment par une faible productivité du travail, ce qui se traduit par davantage d'emplois par unité de valeur ajoutée générée directement et indirectement par les dépenses touristiques.

5. Conclusion

L'Aéroport de Genève est un atout économique substantiel pour le canton de Genève, la région frontalière française et le reste de la Suisse. L'analyse présentée dans ce rapport quantifie cette contribution selon deux dimensions complémentaires :

- Les effets du côté de la production, générés par les entreprises implantées sur le site aéroportuaire ainsi que par leurs chaînes d'approvisionnement et la consommation de leurs employés, et
- Les effets catalytiques (effets du côté de la demande), induits par l'utilisation de ces services de transport aérien et par l'accessibilité internationale que l'aéroport procure à l'économie et à la population des régions environnantes

Du côté de la production, l'Aéroport de Genève et les 268 entreprises opérant sur son site ou en relation directe avec celui-ci ont généré en 2024 un total de 3'300 mio CHF de valeur ajoutée et environ 21'930 EPT, effets directs, indirects et induits pris ensemble. Cela inclut les effets dans l'ensemble de la Suisse et dans la région frontalière française. Environ la moitié de ce total – 1'660 mio CHF de valeur ajoutée et 9'800 EPT – est due à l'effet direct, qui provient des entreprises implantées sur le site aéroportuaire lui-même. Cela correspond à environ 2,6 % du PIB du canton de Genève. Les effets indirects et induits étendent cette contribution le long de la chaîne d'approvisionnement et par les dépenses de revenu des employés, non seulement à Genève même, mais aussi dans le reste de la Suisse et la région frontalière française.

La répartition régionale de ces effets reflète le double rôle de l'aéroport, à la fois infrastructure de transport cantonale et nationale et acteur économique important au sein de l'économie régionale. Par définition, l'effet direct revient entièrement au canton de Genève. L'effet indirect se partage principalement entre le canton de Genève et le reste de la Suisse, reflétant la structure économique des fournisseurs des entreprises de l'aéroport : seule une faible part des intrants intermédiaires provient de la région frontalière française. À l'inverse, l'effet induit a un impact transfrontalier prononcé, porté par le grand nombre de résidents français employés à l'aéroport et le long de la chaîne d'approvisionnement.

L'activité principale de l'aéroport – et le principal moteur de son impact économique – est constituée des services de transport de passagers commerciaux. Néanmoins, une désagrégation plus fine des résultats par type de service de transport aérien illustre l'étendue des activités que l'aéroport soutient. Par exemple, environ 30 entreprises sont exclusivement ou partiellement actives dans l'aviation générale et d'affaires. Tous effets confondus, cela représente 330 mio CHF de valeur ajoutée et 2'410 EPT – soit environ un dixième de l'ensemble des effets du côté de la production liés à l'Aéroport de Genève. Parallèlement, les activités de fret, réparties sur plus de 90 entreprises, génèrent un effet comparable de 350 mio CHF de valeur ajoutée et 2'400 EPT.

Outre ces effets du côté de la production, la pertinence économique de l'Aéroport de Genève s'étend bien au-delà des impacts économiques résultant des activités sur le site aéroportuaire et des effets d'entraînement plus larges dans la région. En tant que plateforme reliant la région de Genève aux marchés mondiaux, l'aéroport façonne les conditions dans lesquelles les entreprises, les organisations internationales et les visiteurs interagissent avec la ville et ses environs. Il accroît l'accessibilité de la région qu'il dessert, avec des effets d'entraînement sur l'attractivité d'un lieu pour les entreprises (multinationales), sur la présence institutionnelle internationale et sur les flux touristiques. Ces effets catalytiques ne sont pas accessoires à la contribution de l'aéroport du côté de la production. Ils constituent un canal d'impact économique distinct et sans doute au moins aussi important de l'Aéroport de Genève sur sa région d'implantation. Par ses effets catalytiques, l'aéroport contribue à façonner la trajectoire économique de long terme de la région.

Le fondement de ces effets catalytiques est la connectivité internationale que permet l'Aéroport de Genève. Telle que mesurée par l'analyse d'accessibilité, l'Aéroport de Genève est une infrastructure clé pour la région lémanique ainsi que pour ses zones de chalandise transfrontalières en France et en Italie. Grâce à l'aéroport, Genève est l'une des régions les mieux accessibles d'Europe : la région lémanique se classe au 19^e rang sur 284 régions européennes NUTS 2, ce qui reflète la forte intégration de Genève dans le cœur économique européen. À l'échelle mondiale, son 65^e rang indique une position solide – bien que non dominante – en matière de connectivité intercontinentale.

L'Aéroport de Genève est central pour la région, 85 % de l'accessibilité européenne de la région reposant sur les vols au départ de l'Aéroport de Genève. Pour l'accessibilité mondiale aux destinations hors d'Europe, les liaisons intercontinentales proposées directement depuis l'Aéroport de Genève sont tout aussi importantes : environ un tiers de l'ensemble des destinations mondiales sont atteintes le plus rapidement depuis Genève en empruntant un vol intercontinental au départ de Genève. Pour les destinations restantes, les vols d'apport vers d'autres aéroports d'Europe ou le trajet terrestre vers des aéroports comme Zurich ou Milan constituent les options les plus rapides. Une simulation d'un scénario hypothétique sans l'Aéroport de Genève souligne encore son importance cruciale pour la région. L'accessibilité aérienne européenne du canton de Genève se réduirait à environ deux tiers de sa valeur actuelle ; les temps de trajet vers la plupart des destinations européennes, et en particulier les grands centres économiques, augmenteraient substantiellement. L'Aéroport de Genève n'est donc pas aisément substituable – sa fonction de connectivité sous-tend la forte intégration de la région lémanique dans les réseaux économiques européens et mondiaux.

S'appuyant sur cette connectivité, l'aéroport agit comme un facteur d'implantation clé pour la communauté d'affaires genevoise. L'économie genevoise se compose de manière disproportionnée de secteurs tournés vers l'international et à forte intensité de savoir – négoce de matières premières, services financiers, services professionnels – pour lesquels la connectivité aérienne est une nécessité structurelle plutôt qu'une commodité. Les quelque 2'100 entreprises multinationales du canton de Genève

gènèrent une valeur ajoutée directe de 21 mrd CHF dans le canton de Genève et sont responsables de plus de 107'000 EPT, ce qui correspond à près d'un tiers de l'ensemble de l'emploi du canton (Fondation pour Genève 2024). Au sein de cet ensemble, l'aéroport joue un rôle central. Les témoignages des parties prenantes et les entretiens recueillis dans le cadre du projet convergent vers un tableau cohérent : l'aéroport n'est pas la raison première pour laquelle les entreprises choisissent le canton de Genève, mais aucune personne interrogée n'a soutenu que Genève pourrait servir de place d'affaires internationale crédible sans lui. Le maintenir et le développer n'est donc pas un luxe, mais une condition de la compétitivité continue de Genève.

Il en va de même, sous une forme encore plus prononcée, pour la Genève internationale. Le complexe d'organisations intergouvernementales, de missions permanentes et d'ONG internationales accueilli dans le canton dépend structurellement de la circulation des personnes. Les personnes interrogées estiment qu'au moins 90 % de cette circulation transite par l'Aéroport de Genève. Cela étant, l'aéroport peut être considéré comme le facilitateur structurel de l'ensemble du complexe international. À son tour, le complexe soutient l'économie. Selon les personnes interrogées, toute érosion de la connectivité aérienne – que ce soit par un nombre insuffisant de liaisons intercontinentales ou par des contraintes de capacité – se traduirait, avec un décalage, par une pression sur la position de Genève comme l'une des toutes premières villes hôtes d'institutions multilatérales au monde. L'aéroport n'a pas créé la Genève internationale, mais il en était une condition préalable fondatrice – et le demeure aujourd'hui.

L'aéroport joue un autre rôle clé de facilitateur, à savoir pour le tourisme entrant. Au total, près de 1,7 mrd CHF de dépenses touristiques peuvent être attribués aux visiteurs séjournant au moins une nuit qui arrivent via l'Aéroport de Genève : environ 630 mio CHF dans le canton de Genève, 500 mio CHF dans d'autres cantons suisses et environ 540 mio CHF dans les départements français voisins. Les dépenses du tourisme entrant ne correspondent toutefois pas à l'impact économique total en termes de valeur ajoutée et d'emploi dans la région, qui est encore plus élevé – générant un effet économique total de 1,8 mrd CHF de valeur ajoutée et plus de 16'800 EPT.

Cela illustre l'importance de prendre en compte les effets catalytiques lors de l'analyse de l'impact économique d'un aéroport régional. L'effet du tourisme entrant transitant par l'Aéroport de Genève dans la région représente environ la moitié de l'ensemble des effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève. Cela ne couvre qu'un seul des divers effets catalytiques présentés ici, l'impact de l'aéroport sur les entreprises, la Genève internationale et l'accessibilité globale ne pouvant être aisément quantifié. Cela souligne néanmoins l'importance d'évaluer les effets catalytiques lorsqu'on évalue de manière exhaustive l'impact économique d'un aéroport.

Pris ensemble, les résultats de ce projet soulignent que les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève, avec leurs impacts directs, indirects et induits, sont substantiels en eux-mêmes. Dans le même temps, ses effets catalytiques – en particulier via l'accessibilité générale, qui permet aux entreprises (multinationales) de choisir la région comme lieu d'implantation et favorise ainsi l'activité économique, ainsi que

l'effet sur la Genève internationale et le tourisme entrant – ont sans doute un poids comparable, voire supérieur, pour la prospérité économique de long terme de la région. Maintenir et développer la connectivité de l'aéroport n'est donc pas une question sectorielle, mais une condition de la compétitivité continue de l'une des économies les plus tournées vers l'international d'Europe.

En guise de remarque finale, cette étude s'est concentrée sur les impacts économiques de l'Aéroport de Genève. Une évaluation complète de l'impact sociétal global de l'aéroport devrait également tenir compte d'autres enjeux, en particulier ceux liés aux coûts externes (impact climatique, qualité de l'air et bruit) et aux services supplémentaires qu'il offre à la population de la région (par exemple les possibilités de loisirs, la qualité de vie). Ces effets sortent toutefois du cadre du présent mandat.

Annexe

A1. Enquête

L'Aéroport de Genève ne fournit pas seulement des services de transport à ses clients, il est aussi un lieu d'activité économique. Des centaines d'entreprises avec leurs employés y opèrent, et ces employés contribuent directement à la création de valeur régionale. Pour pouvoir évaluer pleinement l'impact économique découlant de cette valeur ajoutée créée, il nous faut disposer d'une vue d'ensemble de l'étendue de leurs pratiques commerciales. Plus précisément, nous devons savoir combien d'employés travaillent dans les entreprises actives sur le site aéroportuaire et quel chiffre d'affaires et quelle valeur ajoutée ces entreprises créent. Ces données ne sont toutefois ni aisément disponibles, ni connues du public ou de l'administration de l'aéroport.

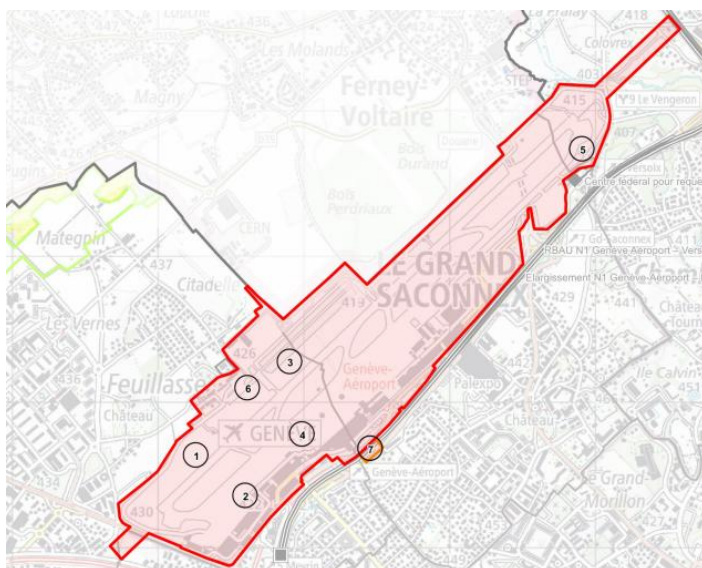
Pour combler ces lacunes de données, nous avons mené une enquête auprès des établissements à l'automne 2025 parmi les entreprises implantées sur le site aéroportuaire. L'accent était mis sur les données d'emploi et les données financières, telles que le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée et la consommation intermédiaire, qui sont des facteurs clés pour analyser l'importance économique de l'aéroport. Les données collectées aident en outre l'administration de l'aéroport dans sa planification des infrastructures, ainsi que pour la gestion et la planification des transports.

Champ de l'enquête

L'enquête vise à saisir l'ensemble de l'activité économique et des employés travaillant sur le site aéroportuaire, tel que défini par le PSIA, ainsi que ceux fournissant des services directement liés à l'exploitation de l'aéroport ou aux opérations de vol, même s'ils sont établis hors du périmètre⁴². Il en va de même pour les données financières.

Comme le montre la Figure 34, le périmètre de l'Aéroport de Genève comprend les terminaux, la piste et les lieux de travail le long des routes de l'aéroport et du fret. Le périmètre inclut également le quai de gare, raison pour laquelle toutes les entreprises de la gare CFF (magasins, commerces, etc.) sont incluses dans l'enquête.

⁴² Par exemple, si une compagnie aérienne dispose d'un bureau dans le centre-ville de Genève (c'est-à-dire en dehors du périmètre de l'aéroport), mais qu'elle emploie du personnel chargé, au sein du service des ressources humaines, de la gestion des employés intervenant dans les opérations aériennes à l'aéroport de Genève, nous prenons en compte cette activité économique (tant en termes d'emploi que de chiffre d'affaires / valeur ajoutée).

Figure 34: Périmètre de l'Aéroport de Genève

Source : OCAF (2018, p.45)

Toutes les entreprises présentes sur le site aéroportuaire ont été contactées pour l'enquête. La liste a été fournie par AIG avec les coordonnées. Au moment de l'enquête, cela représentait 268 entreprises.

Organisation de l'enquête

Nous avons invité ces entreprises à participer à des entretiens personnels ou à une enquête via Survalyzer⁴³ à l'automne 2025. Afin de maximiser la qualité des réponses tout en minimisant la charge pour les entreprises participantes, nous avons distingué trois groupes d'entreprises lors de la conduite de l'enquête :

- Sept entreprises clés : nous avons mené des entretiens personnels approfondis avec des entreprises clés de l'aéroport. Les entreprises ont été choisies en collaboration avec AIG afin de saisir les plus pertinentes, tant par leur taille que par leur importance pour l'exploitation de l'aéroport, et couvraient plusieurs secteurs : deux agents d'assistance, une compagnie aérienne, un prestataire de services de navigation aérienne, une entreprise de maintenance aéronautique, une entreprise de catering aérien et l'exploitant aéronautique.
- Les 40 entreprises suivantes les plus grandes (en termes d'emploi) : ces entreprises se sont vu demander les mêmes informations que les sept entreprises clés, mais via un questionnaire en ligne détaillé plutôt qu'un entretien personnel
- Toutes les autres entreprises : ces entreprises ont reçu un questionnaire en ligne plus limité, axé sur les données d'emploi.

⁴³ Survalyzer est un logiciel d'enquêtes en ligne qu'INFRAS utilise régulièrement pour mener ses enquêtes (<https://survalyzer.com/de/>).

Informations collectées

Toutes les entreprises ont été invitées à renseigner leurs chiffres d'emploi au 31.12.2024. Les entreprises ont été interrogées sur leur nombre d'employés, y compris leur lieu de résidence et leur sexe, et sur l'existence éventuelle de travailleurs postés ou de stagiaires.

En outre, les sept entreprises clés et les 40 entreprises suivantes les plus grandes ont été interrogées sur des données financières (correspondant à l'exercice 2024) :

- Chiffre d'affaires brut : la valeur totale des biens/services vendus, hors TVA
- Valeur ajoutée : la valeur ajoutée totale inclut les charges de personnel, les impôts/taxes, les amortissements et toute charge financière supplémentaire. Nous avons également demandé la part des charges de personnel, car cela nous permet d'identifier le niveau de consommation rendu possible par les salaires des employés (c'est-à-dire pour les effets induits)
- Consommation intermédiaire : l'ensemble des achats de biens et services, y compris le coût des marchandises, les services de tiers, les coûts d'énergie et de matériaux, les loyers et autres charges d'exploitation.
- Nous avons également demandé aux entreprises où elles achètent leurs intrants intermédiaires. Nous avons distingué cinq catégories :
 - intrants intermédiaires d'autres entreprises de l'aéroport ;
 - intrants intermédiaires du canton de Genève ;
 - intrants intermédiaires du reste de la Suisse ;
 - intrants intermédiaires de la région frontalière française ⁴⁴ ;
 - intrants intermédiaires du reste de la France et d'autres pays.

Cette distinction est importante pour identifier où les activités économiques de l'aéroport entraînent des effets indirects supplémentaires le long de la chaîne de valeur. Elle nous permet de fournir des résultats régionaux pour Genève et la région frontalière française et d'exclure les effets générés hors des délimitations du système (c'est-à-dire le reste de la France et d'autres pays) ou déjà comptabilisés (c'est-à-dire les intrants d'autres entreprises de l'aéroport). Nous utilisons ces informations pour calculer les effets du côté de la production au chapitre 3.

Segments d'entreprises

Les entreprises interrogées comprennent 268 entreprises ⁴⁵ réparties dans 19 secteurs, que nous avons ensuite classées en quatre segments. La Figure 35 montre comment les entreprises se répartissent entre les différents segments. Le Tableau 3 indique le nombre d'entreprises par secteur et par segment.

⁴⁴ La région frontalière française comprend les départements de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Isère, du Rhône, de l'Ain, de la Saône-et-Loire, du Jura et du Doubs.

⁴⁵ Le terme « entreprises » est également utilisé pour désigner différents types d'organisations, telles que la police et les douanes.

- **Segment en lien avec les activités des compagnies aériennes (140 entreprises) :** cela inclut tous les secteurs directement liés aux opérations de vol, tels que le fret aérien, les compagnies aériennes, le catering aérien, l'avitaillement, l'aviation générale, les agents d'assistance, la logistique et la maintenance aéronautique.
- **Segment en lien avec les activités aéroportuaires (30 entreprises) :** cela inclut les secteurs cruciaux pour l'exploitation aéronautique, tels que le contrôle du trafic aérien, l'exploitation de l'aéroport, la gestion des installations⁴⁶, les autorités publiques, la sûreté et les transports.
- **Commerce de détail / restauration / services (53 entreprises) :** cela inclut d'autres secteurs qui opèrent à l'aéroport et offrent des services pertinents pour les usagers de l'aéroport, mais qui ne sont pas directement liés à l'exploitation de l'aéroport ou aux opérations de vol : location de voitures, restaurants, commerce de détail et agences de voyages
- **Autres (45 entreprises) :** il s'agit d'une catégorie collective regroupant les entreprises ne pouvant être clairement classées ainsi que les entreprises d'autres secteurs (bien que les activités de ces entreprises puissent n'avoir aucun lien direct avec l'exploitation de l'aéroport ou les opérations de vol, elles sont incluses car situées dans le périmètre aéroportuaire).

Figure 35 : Nombre d'entreprises par segment

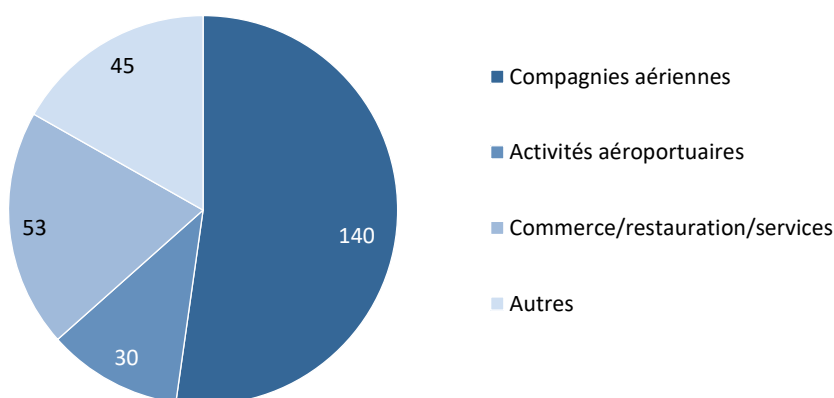


Figure INFRAS.

⁴⁶ Ce segment regroupe les sociétés de gestion d'installations spécialisées dans la gestion des locaux aéroportuaires. Toutefois, une entreprise spécialisée dans le nettoyage des avions a été classée dans le segment consacré au secteur aérien.

Tableau 3 : Aperçu des entreprises par secteur pour chaque segment

Segment	Secteur	Nombre d'entreprises
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Compagnies aériennes	52
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Logistique	27
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Fret aérien	24
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Aviation générale	18
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Agents d'assistance	6
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Maintenance aéronautique	6
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Catering aérien	4
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Avitaillement	2
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Autorités publiques	10
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Sûreté	9
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Gestion des installations	8 ⁴⁷
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Transports	2
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Contrôle du trafic aérien	1
Segment en lien avec les activités aéroportuaires	Exploitant aéroportuaire	1
Commerce de détail / restauration / services	Commerce de détail	28
Commerce de détail / restauration / services	Restaurants / hôtels	12
Commerce de détail / restauration / services	Location de voitures	10
Commerce de détail / restauration / services	Agences de voyages	3
Autres	Autres	45

Tableau INFRAS. Source : illustration propre

Taux de réponse et extrapolation

Sur les 40 entreprises ayant reçu le questionnaire détaillé, 55 % ont répondu. Le taux de réponse à l'enquête simple, envoyée aux entreprises restantes, était légèrement inférieur, à 34 %. Avec les sept entreprises que nous avons interrogées, environ 100 des 268 entreprises ont pris part à l'enquête et partagé certaines données. En termes d'emploi, les répondants à l'enquête représentent environ trois quarts du total des EPT de l'aéroport.

Les données de l'enquête ont été utilisées pour extrapoler à l'ensemble de la population d'entreprises de l'aéroport, en s'appuyant sur d'autres sources complémentaires (c'est-à-dire les enquêtes internes d'AIG, les données spécifiques aux entreprises sur les droits d'accès à l'aéroport et les études antérieures d'INFRAS).

En général, nous avons utilisé les résultats originaux renseignés par les entreprises. Lorsque seuls les effectifs (en têtes) et aucune donnée en EPT n'étaient fournis, nous avons calculé un ratio EPT/têtes spécifique au secteur pour extrapoler les EPT à partir des effectifs. Lorsque les données d'effectifs manquaient également, les résultats ont été comparés à ceux de deux autres enquêtes sur l'emploi à l'Aéroport de Genève (Mobility Survey 2025 et Cargo Survey 2025)⁴⁸ et les lacunes de données ont été comblées, soit directement, soit à l'aide de moyennes sectorielles, pour autant que les résultats soient plausibles. Enfin, lorsqu'aucune donnée n'était disponible, des parts auxiliaires ont été calculées sur la base d'une étude de l'importance économique de l'aviation civile en Suisse (INFRAS 2025b), qui inclut l'Aéroport de Genève, et multipliées par des moyennes sectorielles pour estimer le nombre d'EPT et d'effectifs. Plus précisément, des parts pondérées spécifiques au secteur ont été formées en divisant le nombre d'EPT de l'enquête par les données d'emploi estimées dans INFRAS (2025b) pour les entreprises ayant rempli l'enquête. Ces parts auxiliaires ont ensuite été multipliées par les données d'emploi d'INFRAS (2025b) pour les entreprises n'ayant pas complété l'enquête, afin de combler les lacunes de données.

Une autre approche a été utilisée pour les entreprises situées sur le quai de gare, car les données n'étaient disponibles ni dans les études actuelles ni dans les précédentes. Nous nous sommes appuyés sur les apports de l'équipe de gestion immobilière responsable à l'Aéroport de Genève, qui nous a fourni le nombre total d'entreprises et la surface de bureaux louée. À l'aide des statistiques nationales sur le nombre de personnes travaillant par m² de site d'entreprise, nous avons pu extrapoler les EPT et les effectifs.

⁴⁷ Voir la note de bas de page n° 46

⁴⁸ Les enquêtes sur la mobilité et le fret sont menées chaque année par l'aéroport de Genève. L'enquête sur la mobilité recueille des informations sur le nombre d'employés et leur lieu de résidence dans l'ensemble des entreprises, tandis que l'enquête sur le fret porte spécifiquement sur le nombre d'employés travaillant dans le hall de fret de l'aéroport de Genève.

Résultats

Emploi

La Figure 36 montre que les segments des compagnies aériennes et des activités aéroportuaires représentent la majorité des emplois à l'Aéroport de Genève. Le segment des compagnies aériennes emploie environ 5'500 personnes (4'700 EPT), suivi d'environ 3'600 personnes (3'000 EPT) employées dans le segment des activités aéroportuaires. Environ 1'300 personnes (1'100 EPT) sont employées dans le segment commerce de détail / restauration / services, tandis que le segment restant « autres » est la plus petite catégorie, avec environ 1'200 employés (1'000 EPT).

La prévalence du travail à temps partiel est assez similaire dans tous les segments, avec un ratio moyen EPT/têtes de 0,85.

Figure 36 : Nombre d'employés en effectif (têtes) et en EPT par segment

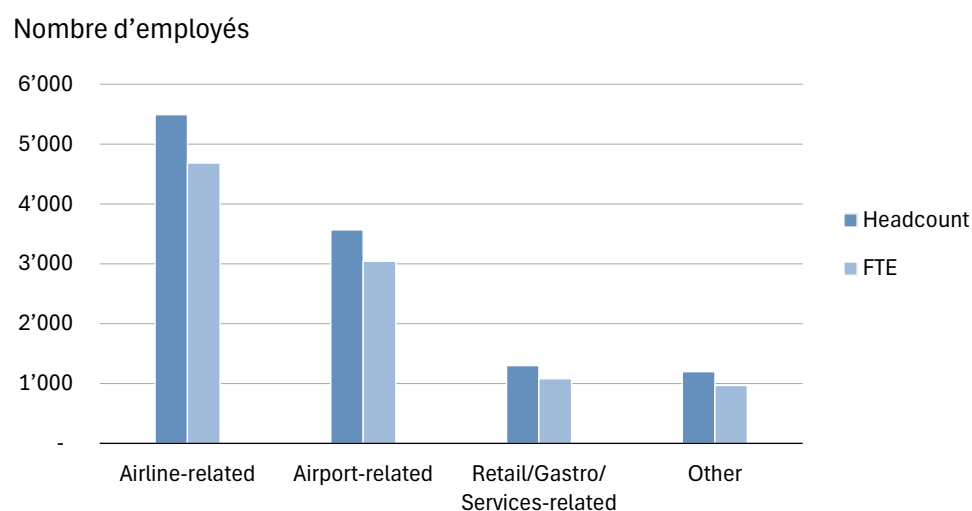


Figure INFRAS.

Lieu de résidence des employés

Outre le nombre d'employés, nous avons collecté des informations sur leur lieu de résidence. Bien que toutes les entreprises n'aient pas communiqué le lieu de résidence de leurs employés, les données déclarées couvrent près de trois quarts de l'ensemble des employés de l'Aéroport de Genève.

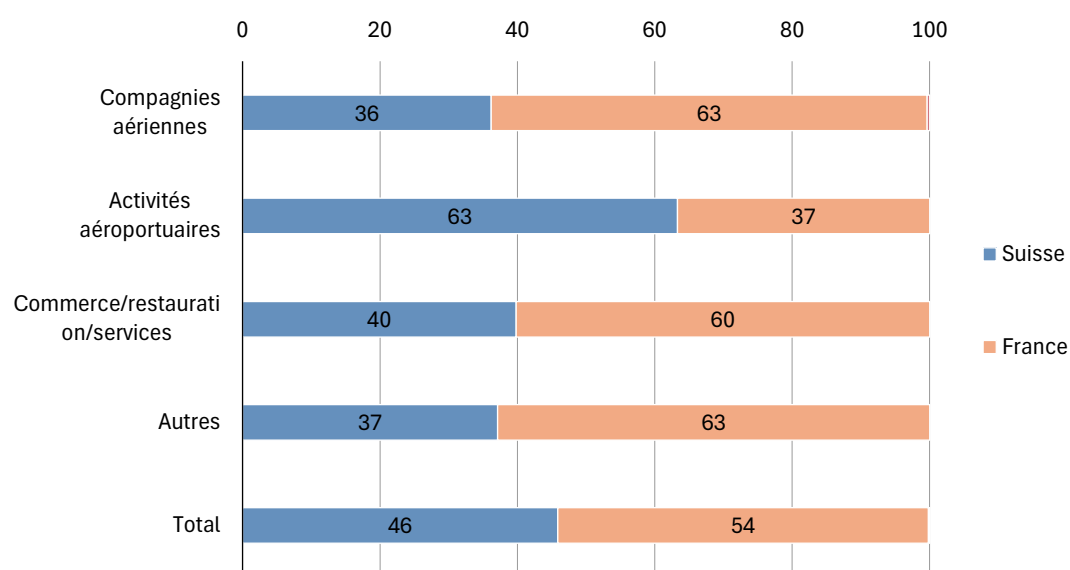
Au total, environ 46 % des employés vivent en Suisse, près de 54 % en France et 0,2 % dans d'autres pays⁴⁹, comme le montre la Figure 37. Les résultats varient selon le segment. Les secteurs des compagnies aériennes affichent la plus forte proportion d'employés vivant en France, avec environ 64 %. En outre, le segment des compagnies aériennes est le seul à compter des employés d'autres pays. Le segment « autres » ainsi

⁴⁹ Les chiffres concernant la Suisse et la France portent tous deux sur l'ensemble du pays.

que le segment commerce de détail / restauration / services présentent une répartition similaire, avec respectivement 63 % et 60 % vivant en France. À l'inverse, 63 % des employés du segment des activités aéroportuaires vivent en Suisse.

Figure 37 : Lieu de résidence des employés par segment en Suisse et en France

Part en % par segment



Par souci de concision, les personnes vivant dans d'autres pays ont été exclues du graphique.

Figure INFRAS.

Une analyse plus poussée des résultats aux niveaux cantonal et départemental montre que 32 % des employés résident dans le canton de Genève, comme le montre la Figure 38. 14 % vivent dans d'autres cantons suisses. Dans l'analyse des effets du côté de la production au chapitre 3, nous nous sommes concentrés sur le canton de Genève et le reste de la Suisse dans son ensemble. La majorité des employés (54 %) vit en France. La plupart d'entre eux résident dans les départements limitrophes du canton de Genève. La Haute-Savoie détient la plus grande part avec 33 %, suivie de l'Ain avec 17 %. Parmi les autres départements inclus dans l'enquête, le Jura et la Savoie représentent chacun environ 1 % des employés, tandis que les départements restants n'enregistrent quasiment aucun employé travaillant à l'Aéroport de Genève.

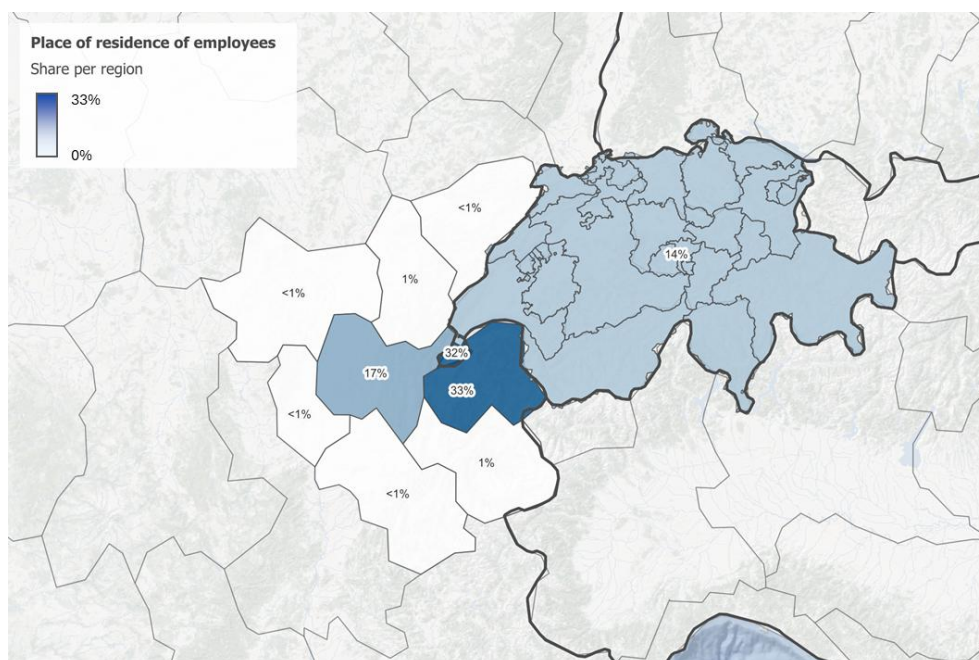
Figure 38 : Lieu de résidence des employés

Figure INFRAS.

Autres données d'emploi

Outre les données sur l'emploi et le lieu de résidence, nous avons collecté des informations sur les caractéristiques de la main-d'œuvre, telles que le sexe ainsi que le nombre de travailleurs postés et d'apprentis.

La Figure 39 montre qu'au total, environ 68 % de la main-d'œuvre de l'Aéroport de Genève est masculine et 32 % féminine. Par ailleurs, un total de 65 entreprises ont déclaré employer des travailleurs postés, pour un total combiné de 5'600 travailleurs postés. Au sein de ces entreprises, 77 % des employés sont des travailleurs postés, comme l'illustre le Tableau 4.

Un total de 19 entreprises ont déclaré employer des apprentis, pour un total d'environ 130 employés à l'échelle de l'aéroport. Les apprentis représentent 4 % des employés au sein de ces entreprises.

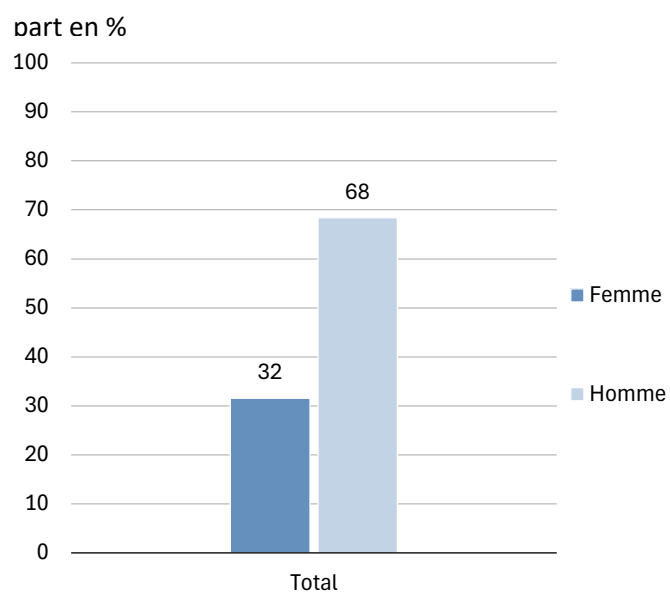
Figure 39 : Sexe des employés

Figure INFRAS.

Tableau 4 : Caractéristiques de la main-d'œuvre

	Effectif (têtes)	Nombre d'en- treprises	Part des employés dans les entreprises ayant déclaré des travailleurs postés / ap- prentis
Nombre de travailleurs postés	5'600	65	77%
Nombre d'apprentis	130	19	4%

Tabelle INFRAS.

A2. L'impact économique de l'Aéroport de Genève

A2.1. Méthode

Ce chapitre décrit la méthodologie de calcul des effets du côté de la production, y compris les données utilisées.

Évaluation quantitative des effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève

Données

Le point de départ du calcul des effets du côté de la production est constitué des entreprises implantées sur le site aéroportuaire. Nous estimons leur impact économique en termes de valeur ajoutée et d'emploi. Pour l'estimation des effets totaux, des données détaillées sur le nombre d'employés (effectifs en têtes et en EPT), le lieu de résidence des employés et des données financières, telles que la consommation intermédiaire et l'origine des biens intermédiaires, sont également nécessaires. Nous avons collecté ces informations via l'enquête détaillée à l'annexe A1.

En outre, les calculs des effets économiques s'appuient sur plusieurs sources statistiques supplémentaires. Ces statistiques nationales servent à valider les données collectées dans l'enquête, mais aussi à calculer les multiplicateurs requis pour l'estimation des effets indirects et induits, décrits en détail ci-dessous. En particulier, les sources suivantes ont été utilisées :

- les comptes de production de l'économie suisse (OFS 2024b) ;
- les statistiques sur la productivité du travail (OFS 2024c) ;
- les statistiques du commerce extérieur (OFDF 2024) ;
- le tableau entrées-sorties suisse 2017 (OFS 2023) ;
- le tableau entrées-sorties différencié par énergie et transport (Nathani et al. 2025).

Calcul

Le calcul des trois composantes des effets du côté de la production est décrit ci-dessous.

- **Les effets directs** résultent de l'emploi et de la valeur ajoutée associée des entreprises opérant sur le site aéroportuaire ou exerçant des activités directement liées aux opérations de vol. Ces informations ont été directement collectées lors de l'enquête. Pour combler les lacunes de données concernant les entreprises n'ayant pas répondu à l'enquête, les données d'emploi ont été extrapolées selon la méthodologie décrite à l'annexe A1. De même, lorsque les entreprises n'étaient pas en mesure de renseigner les données de valeur ajoutée, les statistiques nationales combinées à d'autres études incluant l'Aéroport de Genève (INFRAS 2025b, INFRAS et BAK Economics 2017) ont été utilisées pour estimer la valeur ajoutée à partir du chiffre d'affaires, lorsqu'il était disponible, ou des statistiques nationales de productivité spécifiques au secteur (valeur ajoutée / EPT).
- **Les effets indirects** sont calculés à l'aide de multiplicateurs qui tiennent compte de l'interdépendance des industries dans la chaîne de valeur en amont. Il en résulte la valeur ajoutée et l'emploi associés au chiffre d'affaires des fournisseurs lors de la fabrication et de la livraison de produits et services aux entreprises opérant sur le site aéroportuaire. Les intrants achetés au sein de l'aéroport sont exclus afin

d'éviter un double comptage. De même, si les intrants sont importés, ils ne sont pas pris en compte conformément aux délimitations du système retenues. Dans l'étude précédente (INFRAS et BAK Economics 2017), des valeurs moyennes suisses étaient utilisées pour le calcul des effets indirects. Grâce à une meilleure disponibilité des données et aux améliorations méthodologiques qui en découlent, les multiplicateurs reposent désormais sur des liens de consommation intermédiaire spécifiques au secteur. Il en va de même pour la productivité du travail spécifique à l'industrie.

- **Les effets induits** sont également estimés à l'aide de multiplicateurs. Selon la délimitation du système, des multiplicateurs moyens suisses ou français sont utilisés pour calculer la valeur ajoutée et les effets d'emploi associés découlant de la demande de consommation des employés. Cela correspond à la procédure standard utilisée dans les calculs précédents. Toutefois, le calcul du revenu disponible, auquel le multiplicateur est appliqué, est plus détaillé. Contrairement à l'étude précédente, nous utilisons désormais des données spécifiques au secteur pour déterminer plus précisément le revenu en résultant. Nous tenons également compte du fait que tous les revenus ne sont pas disponibles pour la consommation (en raison de facteurs tels que les cotisations sociales et les impôts), ni nécessairement affectés à la consommation (par exemple le taux d'épargne).

Enfin, nous considérons la relation avec d'autres pays, en tenant compte des frontaliers et de la consommation qui a lieu à l'étranger. Par exemple, lorsque les effets du côté de la production sont estimés pour la Suisse et la région frontalière française, les frontaliers du reste de la France et du reste du monde sont exclus. En se concentrant sur le revenu réellement disponible pour la consommation intérieure, on réduit la base de calcul des effets induits par rapport aux études antérieures.

Approche pour les effets régionaux du côté de la production

L'évaluation régionale des effets du côté de la production repose sur la même logique que dans l'analyse principale, où la somme du canton de Genève, du reste de la Suisse et de la région frontalière française est présentée. Compte tenu de la perspective régionale, l'accent est mis sur les effets économiques qui demeurent exclusivement dans les limites géographiques données. Les différences dans les calculs pour chaque région sont décrites ci-dessous.

Canton de Genève

L'effet direct est identique à l'effet direct pour la Suisse et la région frontalière française dans leur ensemble. Cela s'explique par le fait que l'aéroport se trouve dans le canton de Genève. Toutefois, les aspects suivants doivent être pris en compte pour l'évaluation régionale des effets indirects et induits.

- **Origine des intrants intermédiaires** : seuls les intrants intermédiaires provenant du canton de Genève sont pris en compte. Autrement dit, tous les fournisseurs non situés dans le canton de Genève sont exclus. Nous excluons donc également tous les biens et services provenant d'autres cantons suisses et de la région frontalière

française. La proportion varie selon le segment d'activité. En moyenne, les entreprises de l'aéroport s'approvisionnent pour environ 50 % de leurs biens intermédiaires suisses dans le canton de Genève.

- **Intensité d'importation des approvisionnements** : dans le calcul régionalisé, les effets de valeur ajoutée et d'emploi sont exclus s'ils proviennent d'un approvisionnement auprès d'autres cantons. Selon les résultats de notre enquête, les entreprises situées à l'aéroport s'approvisionnent en moyenne pour environ 50 % de leurs intrants intermédiaires auprès du reste de la Suisse ou de l'étranger. Parallèlement, au niveau suisse, environ 20 % de l'ensemble des intrants intermédiaires proviennent de l'étranger. Nous ajustons donc le multiplicateur pour décompter les biens intermédiaires supplémentaires provenant d'autres cantons. Il en résulte des effets indirects et induits plus faibles, ces deux effets saisissant la valeur ajoutée et l'emploi le long de la chaîne d'approvisionnement, bien qu'à partir d'une impulsion initiale différente (production à l'aéroport vs consommation des employés).
- **Lieu de résidence des employés** : seuls les employés (tant à l'aéroport que le long de la chaîne d'approvisionnement) vivant dans le canton de Genève sont inclus. L'enquête a révélé qu'environ 70 % des employés suisses vivent dans le canton de Genève. Nous excluons également tous les employés faisant la navette vers le canton de Genève depuis d'autres cantons.
- **Part de consommation** : contrairement aux effets totaux, nous utilisons une part de consommation locale spécifique au canton de Genève, qui est inférieure à la part de consommation nationale, sur la base de l'Enquête sur le budget des ménages suisse de 2023 (OFS 2025a).

Région frontalière française

De même, les délimitations du système changent dans le calcul des effets régionaux pour la région frontalière française. L'accent est mis sur la consommation intermédiaire provenant de fournisseurs situés dans la région frontalière française, ainsi que sur les employés qui y résident.

Par définition, il n'y a pas d'effet direct, car la valeur ajoutée et les employés du site aéroportuaire sont attribués à Genève. Pour les effets indirect et induit, l'approche est identique à l'évaluation régionale du canton de Genève. Seuls les intrants intermédiaires provenant de la région frontalière française sont pris en compte, et tout effet de valeur ajoutée et d'emploi extérieur à la région frontalière française est exclu. Nous ajustons également le multiplicateur pour décompter les biens intermédiaires supplémentaires provenant d'autres départements français. Enfin, seuls les employés (tant à l'aéroport que le long de la chaîne d'approvisionnement) vivant dans la région frontalière française sont inclus, et les statistiques françaises sur la consommation intérieure ont été appliquées (INSEE, 2025).

Reste de la Suisse

Les effets économiques totaux de l'Aéroport de Genève dans le reste de la Suisse sont calculés comme un résidu entre les résultats principaux et les résultats pour le canton de Genève.

A2.2. L'effet du côté de la production de l'Aéroport de Genève : résultats complémentaires

Nous présentons ci-après des résultats complémentaires des effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève, à savoir les effets régionaux pour le canton de Genève (Figure 40) et la région frontalière française (Figure 41) par segment, respectivement pour la valeur ajoutée et l'emploi.

Figure 40 : Effets régionaux pour le canton de Genève par segment



Figure INFRAS.

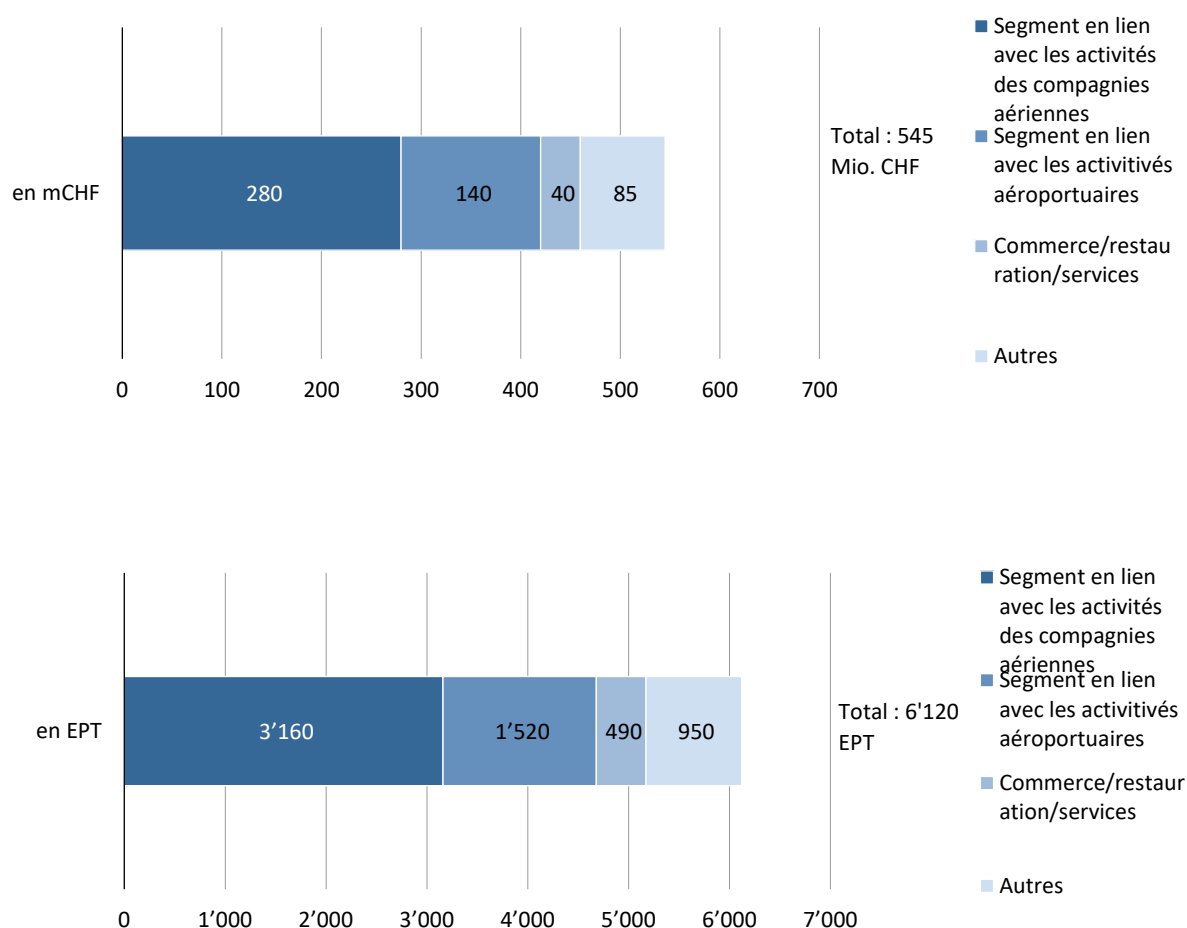
Figure 41: Effets régionaux pour la région frontalière française par segment

Figure INFRAS.

A3. Méthodologie de l'analyse d'accessibilité

L'objectif est de déterminer l'accessibilité des régions par voie aérienne comme mesure de leur qualité. La méthodologie se fonde sur Bleisch (2005). Ce qui est pertinent pour l'accessibilité d'une région, c'est le temps nécessaire pour atteindre les autres régions par des vols de passagers (le temps consacré est considéré comme le facteur de coût le plus pertinent pour le voyage, ce qui est probablement le cas en particulier pour les voyages d'affaires). Les points de destination sont pondérés par la performance économique (PIB) de la région de destination (correspondant à l'attractivité de la destination). La méthodologie de calcul de l'accessibilité intra-européenne et de l'accessibilité au monde hors d'Europe est brièvement décrite ci-dessous. Une description plus détaillée figure dans l'étude pour INFRAS (2025b).

Sélection des aéroports et des régions

Dans un premier temps, les aéroports et les régions pertinents pour l'analyse sont identifiés. Les aéroports d'Europe comptant plus d'environ un million de passagers par an sont sélectionnés ; la répartition géographique des aéroports est également prise en compte dans la sélection afin de couvrir les régions moins bien connectées (135 aéroports au total). Pour calculer l'accessibilité mondiale, environ 130 aéroports de destination non européens sont sélectionnés de sorte que chaque grande région du monde soit couverte par au moins un aéroport. Toutefois, l'accessibilité est déterminée pour des régions, non des aéroports. Les régions sont classées comme suit :

- Europe : divisée en 284 régions selon la classification NUTS 2 (pour le Royaume-Uni, la division repose sur les régions ITL).
- Mondial : divisé par pays en 116 régions (les pays plus grands sont scindés en plusieurs régions, et les pays plus petits sont regroupés en une seule région). Ce sont uniquement des points de destination.
- Grand Genève : division selon la classification NUTS 3 (21 régions dans les pays voisins) et par cantons (26 régions en Suisse). Ce sont uniquement des points de départ.
- En différenciant les régions NUTS 3 et les cantons, une analyse spatialement plus détaillée de l'accessibilité européenne de la zone entourant l'Aéroport de Genève peut être menée.

Sélection des fenêtres temporelles

L'accessibilité est toujours déterminée pour une fenêtre temporelle spécifique. Pour tenir compte des différences potentielles, nous utilisons plusieurs fenêtres temporelles (l'heure de départ du premier vol étant déterminante pour fixer la fenêtre temporelle). Pour l'accessibilité à l'intérieur de l'Europe, elles sont les suivantes :

Par moment de la journée	Par jour de la semaine	Par semaine
■ 06h00–08h00 ■ 08h00–10h00 ■ 10h00–15h00 ■ 15h00–18h00 ■ 18h00–24h00	■ Lundi ■ Jeudi	■ Semaine du plan de vol été 09.06.2025 – 15.06.2025 ■ Semaine du plan de vol hiver 24.11.2025 – 30.11.2025.

La disponibilité mondiale est déterminée pour chaque jour de la semaine, tant pour la semaine d'été que pour la semaine d'hiver (sans différenciation par moment de la journée).

Requête des données de vol

L'ensemble des données de vol sont collectées pour les fenêtres temporelles sélectionnées. Les requêtes sont effectuées à l'aide de l'API Aviationstack. Les requêtes

fournissent les heures de départ et d'arrivée de tous les vols au départ des aéroports spécifiés (européens et non européens) durant les périodes sélectionnées.

Calcul du temps de trajet

Pour chaque fenêtre temporelle, le temps de trajet le plus court entre tous les aéroports sélectionnés est déterminé. Les liaisons comportant jusqu'à deux escales sont prises en compte, le temps de correspondance minimal dépendant de la taille de l'aéroport, des éventuelles exigences de contrôle des passeports et du caractère intra-européen ou intercontinental du vol.

Pour l'accessibilité d'une région, ce n'est pas seulement le temps de vol qui compte, mais le temps de trajet total entre les centres régionaux. Outre le temps de vol et les éventuels temps de correspondance, le temps de trajet total comprend le trajet en voiture jusqu'à l'aéroport (au départ du centre économique de la région), les temps d'enregistrement et d'attente (y compris le temps éventuellement nécessaire au contrôle des passeports), le temps de sortie à l'aéroport de destination et le trajet en voiture de l'aéroport de destination jusqu'au centre régional. Les temps d'enregistrement et d'attente varient selon la taille de l'aéroport et selon que le vol est intra-européen (Schengen) ou intercontinental.

Selon la fenêtre temporelle, une région peut être desservie par un aéroport différent, et les itinéraires peuvent donc suivre des trajets différents. Si le temps de trajet entre deux régions est plus court en voiture qu'en avion, c'est le temps de trajet en voiture qui est retenu.

Accessibilité des régions

Enfin, l'accessibilité de chaque région pour chaque fenêtre temporelle est calculée sur la base des temps de trajet déterminés entre les régions et de leur PIB total. L'accessibilité d'une région (A_i) correspond à la somme du PIB pondéré par le temps de trajet de toutes les régions de destination :

$$A_i = \sum_{j=1}^n X_j \cdot e^{-\beta \cdot c_{ij}}$$

mit:	A_i	=	Erreichbarkeit des Ursprungsortes i
	X_j	=	Attraktivität des Zielortes j
	c_{ij}	=	Raumwiderstand zwischen Ursprung i und Ziel j
	β	=	Parameter

Source : Bleisch 2005.

Ici, X_j représente le PIB de la région de destination concernée, c_{ij} représente le temps de trajet total entre deux régions, et le paramètre β représente la demi-vie. Pour l'accessibilité à l'intérieur de l'Europe, nous supposons une demi-vie de 3 heures (c'est-à-dire que l'attractivité d'une destination diminue de moitié à chaque tranche de 3 heures de trajet supplémentaires). La valeur β pour 3 heures est de 0,0038508.

(calculée en minutes). Nous calculons l'accessibilité au monde hors d'Europe en utilisant une demi-vie de 8 heures ($\beta = 0,0014441$). L'accessibilité est ensuite normalisée en deux étapes :

- Normalisation sur la base de la somme des PIB de toutes les régions considérées : cela représente la part accessible du PIB d'une région de destination (la valeur serait de 1 si toutes les destinations avaient un temps de trajet de 0).
- Standardisation sur la base d'une fenêtre temporelle de référence (semaines d'été 6 à 8) : cela tient compte, entre autres, des longueurs variables des fenêtres temporelles.

A4. Méthodologie pour le tourisme entrant

Le chapitre suivant fournit des informations supplémentaires sur les sources de données pour le calcul des dépenses totales des touristes entrants, ainsi que sur certaines manipulations de données qui ont dû être effectuées en raison des limites des données.

Données

Dans ce qui suit, l'illustration se concentre sur le calcul de l'impact économique sur le canton de Genève pour l'année 2024. Les spécificités du calcul de l'impact pour le reste de la Suisse et la région frontalière française suivent ensuite.

Les données utilisées pour l'évaluation sont les suivantes :

- **Statistiques de passagers et enquête auprès des passagers de l'Aéroport de Genève**

L'Aéroport de Genève publie des données annuelles sur les volumes de passagers dans son rapport annuel (Aéroport International de Genève 2025a). En outre, l'aéroport a mené une enquête interne pour mieux comprendre les profils des passagers, y compris leurs origines, leurs motifs de voyage et leurs destinations finales (Aéroport International de Genève 2025b). Ensemble, ces sources de données nous permettent d'identifier, à partir du nombre total de passagers, le nombre de passagers entrants qui ne résident pas dans la zone de chalandise de l'aéroport et ne poursuivent pas leur voyage en tant que passagers en transit.

- **Statistique de l'hébergement touristique pour la Suisse**

Statistique de l'hébergement touristique pour la Suisse : la statistique de l'hébergement touristique (HESTA) de l'OFS (2026) fournit des informations complètes sur les visiteurs étrangers en Suisse séjournant dans les hôtels, les établissements de cure et les campings. HESTA permet une analyse détaillée du nombre d'arrivées, des nuitées et de la durée moyenne de séjour, segmentée par pays de résidence des visiteurs. D'autres catégories d'hébergement importantes – telles que l'hébergement collectif, les appartements de vacances et les auberges de jeunesse – ne sont pas incluses. Le jeu de données PASTA (statistique de la parahôtellerie)

comble cette lacune en fournissant des informations sur les types d'hébergement non hôteliers tels que les résidences de vacances et l'hébergement collectif exploités à des fins commerciales⁵⁰. Les nuitées réservées via des plateformes telles qu'Airbnb ne sont que partiellement couvertes par PASTA, qui n'enregistre l'offre et la demande que pour les résidences de vacances et l'hébergement collectif exploités à des fins commerciales. Pour les locations privées ou occasionnelles de courte durée proposées via des plateformes telles qu'Airbnb, la participation à l'enquête PASTA est volontaire. Par conséquent, ces séjours ne sont pas saisis de manière exhaustive dans les statistiques officielles des nuitées (OFS 2025).

■ **Tourism Monitor Switzerland (TMS):**

le Tourism Monitor Switzerland (TMS) repose sur une enquête représentative à l'échelle nationale menée par Suisse Tourisme (Suisse Tourisme, 2023). L'édition la plus récente date de 2023, avec plus de 22'700 participants à l'enquête. Le TMS porte sur le tourisme de loisirs avec nuitées et inclut les réponses d'hôtes tant nationaux qu'internationaux en Suisse. Les participants ont été interrogés sur divers aspects de leur voyage, y compris leur type d'hébergement, leur comportement de voyage et de dépense, ainsi que le moyen de transport utilisé pour entrer en Suisse. Le jeu de données TMS nous permet d'estimer le nombre d'arrivées via l'Aéroport de Genève par nationalité et contient des informations sur les dépenses journalières moyennes par pays d'origine.

Des sources de données supplémentaires ont été utilisées pour affiner davantage l'analyse et les résultats. Les comptes satellites du tourisme publiés par l'OFS, par exemple, offrent des indications sur les dépenses touristiques dans diverses catégories, y compris l'hébergement, la restauration et les activités. En outre, nous tenons compte des différences de schémas de dépenses à Genève par rapport aux valeurs moyennes suisses en utilisant les prix moyens des nuitées d'hôtel selon les différentes catégories d'étoiles comme indicateur⁵¹.

Pour le reste de la Suisse, les mêmes sources de données ont été utilisées que pour le canton de Genève, les chiffres nationaux étant ajustés en soustrayant les valeurs spécifiques à Genève. Les hypothèses sous-jacentes sont restées largement cohérentes, à l'exception d'une dépense journalière moyenne ajustée pour tenir compte des différences dans la répartition des catégories d'étoiles d'hôtel entre Genève et le reste de la Suisse.

Pour la région frontalière française, les données disponibles étaient moins granulaires. L'INSEE (l'office statistique français) propose plusieurs jeux de données contenant le nombre d'arrivées et de nuitées de non-résidents dans les hôtels et les campings au niveau des départements français, qui peuvent ensuite être agrégés. Une limite essentielle était l'absence d'informations sur les pays d'origine des hôtes, car cela influence les estimations de recettes totales. Faute de données, les calculs ont été

⁵⁰ Alors que les données de HESTA sont disponibles au niveau cantonal et national, PASTA ne contient des informations qu'au niveau régional et national.

⁵¹ Les tarifs des nuitées d'hôtel ont été obtenus à partir d'une plateforme comparative (www.combien-coute.net)

fondés sur une moyenne globale toutes origines de visiteurs confondues. Une autre limite est que les statistiques françaises de l'hébergement ne rapportent que les chiffres des hôtels et campings officiels, tandis que les informations sur les appartements de vacances ou les auberges de jeunesse manquent et n'ont donc pas pu être prises en compte.

Malgré ces différences régionales dans la disponibilité des données et la nécessité d'hypothèses différentes qui en découle, l'approche analytique d'ensemble demeure cohérente entre le canton de Genève, le reste de la Suisse et les départements français voisins.

Limites des données pour l'estimation des touristes entrants

Nous supposons que la répartition des arrivées par pays d'origine est identique pour les visiteurs séjournant dans le canton de Genève et ceux se rendant dans d'autres parties de la Suisse. Cette hypothèse repose sur le constat que la composition des origines des touristes entrants est principalement déterminée par le réseau de liaisons de l'aéroport – c'est-à-dire quels pays et régions sont desservis par des vols directs – plutôt que par la destination finale des visiteurs en Suisse.

Pour les passagers poursuivant leur voyage vers la France, en revanche, une telle estimation n'était pas possible, car il n'existe pas de ventilation détaillée des origines des visiteurs en France. Par conséquent, les visiteurs se rendant en France ont été traités comme un groupe unique et non différencié.

Manipulations et limites des données pour l'estimation des dépenses touristiques en Suisse et en France

Le TMS fournit des données suisses mais ne saisit pas le comportement de dépense spécifique à Genève. Cependant, Genève combine plusieurs facteurs qui rendent nécessaire un ajustement aux conditions régionales. Premièrement, la structure du marché hôtelier de Genève est plus haut de gamme que la moyenne suisse : 50 % de l'ensemble des nuitées sont passées dans des hôtels 4 ou 5 étoiles, contre 41 % dans le reste de la Suisse (Genève Tourisme 2026). Deuxièmement, le canton de Genève est un important pôle d'affaires, attirant de nombreux visiteurs d'affaires internationaux à fort pouvoir de dépense, y compris ceux arrivant en jet privé. La Genève internationale renforce ce schéma de visiteurs à fortes dépenses. Sur la base de ces deux observations, nous ajustons les dépenses journalières à la hausse pour refléter la structure hôtelière plus haut de gamme et davantage orientée affaires du canton de Genève⁵². Enfin, nous supposons que la durée moyenne de séjour rapportée dans les statistiques d'hébergement sous-estime légèrement la durée réelle d'un voyage. En ajoutant 0,5 nuit à la durée moyenne de séjour, nous cherchons à représenter les dépenses associées à la durée totale du séjour des visiteurs.

⁵² Pour ce faire, on a utilisé des données sur les habitudes de dépenses liées aux différents types d'hébergement afin d'estimer ce facteur d'ajustement.

Pour la France, presque aucune information fiable sur les dépenses touristiques journalières n'était disponible. Les seules données accessibles concernaient les résidents français voyageant en France, ce qui n'offre qu'un éclairage limité pour nos besoins. Compte tenu de cette contrainte, nous avons adopté une approximation large, distinguant uniquement les niveaux de dépense des hôtes d'hôtel et des hôtes de camping. Pour les visiteurs séjournant dans d'autres types d'hébergement tels que les résidences de vacances, nous avons utilisé une moyenne des dépenses dans les hôtels et les campings. En outre, nous avons également considéré que les touristes étrangers dépensent généralement plus à l'étranger que les résidents du même pays.

Figures

Figure 1 : Catégorisation des effets économiques	6
Figure 2 : Effets totaux du côté de la production pour la Suisse et la région frontalière française	9
Figure 3 : Répartition régionale de l'impact économique de l'Aéroport de Genève en 2024.....	10
Figure 4 : Accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève au sein de l'Europe	12
Figure 5 : L'effet économique total des dépenses des touristes entrants se rendant à l'Aéroport de Genève.....	17
Figure 6 : Catégorisation des effets économiques.....	21
Figure 7 : Périmètre de l'Aéroport de Genève	23
Figure 8 : Délimitation géographique du système (région frontalière française et Suisse)	24
Figure 9 : Effets directs sur la valeur ajoutée et l'emploi à l'Aéroport de Genève par segment.....	28
Figure 10 : Effets totaux du côté de la production pour la Suisse et la région frontalière française.....	29
Figure 11 : Les effets du côté de la production de l'Aéroport de Genève pour certaines régions.....	30
Figure 12 : Répartition régionale de l'impact économique de l'Aéroport de Genève en 2024.....	31
Figure 13 : Effets régionaux pour le canton de Genève.....	33
Figure 14 : Effets régionaux pour la région frontalière française	34
Figure 15 : Effets totaux du côté de la production de l'aviation générale et d'affaires à l'Aéroport de Genève.....	36
Figure 16 : Effets totaux du côté de la production du fret aérien à l'Aéroport de Genève	37
Figure 17 : Accessibilité des régions d'Europe à l'intérieur de l'Europe	41
Figure 18 : Accessibilité des régions d'Europe hors d'Europe	42
Figure 19 : Accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève à l'intérieur de l'Europe	43
Figure 20: Accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève hors d'Europe.....	44
Figure 21 : Comparaison de l'accessibilité des régions situées à proximité de l'Aéroport de Genève avec des régions métropolitaines européennes sélectionnées – accessibilité à l'intérieur de l'Europe (à gauche) et hors d'Europe (à droite).....	45

Figure 22 : Régions bénéficiant de la meilleure accessibilité à l'intérieur de l'Europe grâce à l'Aéroport de Genève au niveau NUTS 2 (ci-dessus) et niveau départemental/cantonal (ci-dessous)	46
Figure 23 : Part des destinations desservies par des vols intercontinentaux au départ de l'Aéroport de Genève pour la région lémanique	47
Figure 24 : Temps de trajet vers les régions européennes au départ de la région lémanique. Comparaison de la situation actuelle (à gauche) avec la situation sans liaison depuis l'Aéroport de Genève (à droite).	48
Figure 25 : Sans l'Aéroport de Genève – régions affichant la plus forte perte d'accessibilité (aérien uniquement)	49
Figure 26 : Destination des passagers entrants de l'Aéroport de Genève, 2024	62
Figure 27 : Origine des hôtes étrangers dans le canton de Genève, 2024	62
Figure 28 : Part des nuitées générées par un hôte arrivant via l'Aéroport de Genève, 2024	65
Figure 29 : Dépenses moyennes des visiteurs pendant leur séjour, 2024	66
Figure 30 : Recettes générées par les visiteurs étrangers arrivant via l'Aéroport de Genève	66
Figure 31 : Recettes générées dans le canton de Genève par les visiteurs étrangers arrivant via l'Aéroport de Genève selon le pays d'origine, 2024	67
Figure 32 : L'effet économique total des dépenses touristiques des touristes entrants arrivant par avion à l'Aéroport de Genève	68
Figure 33 : Comparaison de la part de contribution du canton de Genève, du reste de la Suisse et de la région frontalière française en termes de dépenses totales, de valeur ajoutée et d'effets sur l'emploi	69
Figure 34: Périmètre de l'Aéroport de Genève	75
Figure 35 : Nombre d'entreprises par segment	77
Figure 36 : Nombre d'employés en effectif (têtes) et en EPT par segment	80
Figure 37 : Lieu de résidence des employés par segment en Suisse et en France	81
Figure 38 : Lieu de résidence des employés	82
Figure 39 : Sexe des employés	83
Figure 40 : Effets régionaux pour le canton de Genève par segment	87
Figure 41: Effets régionaux pour la région frontalière française par segment	88

Tableaux

Tableau 1 : Chiffre d'affaires brut par segment (effet direct).....	27
Tableau 2: Comparaison du nombre de nuitées et de la durée du séjour entre les hôtels et les autres établissements d'hébergement.....	64
Tableau 3 : Aperçu des entreprises par secteur pour chaque segment	78
Tableau 4 : Caractéristiques de la main-d'œuvre	83

Littérature

ACI Europe and York Aviation 2004: The social and economic impact of airports in Europe, Airports Council International Europe 2004.

AERIA+ 2025: Internal survey on the relevance of Geneva Airport [internal document, not published]

Aéroport International de Genève 2025a: Annual report 2024

[https://www.gva.ch/getmedia/173727de-4dac-4f26-9791-4568aa933d5e/Rapport_Annuel_2024_EN.pdf].

Aéroport International de Genève 2025b : Profil des passagers – sondage interne ASQ et GA+ 2024.

BAK Economics 2020: Globale und kontinentale Erreichbarkeit 2018, BAK Economics AG, Basel, 2020.

Bernhardt, L., Haustein, E., Lagemann, A., Leue, S.S. 2025: Hamburg Airport: Eine regionalwirtschaftliche Bewertung, HWWI Studie No. 4, Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI), Hamburg 2025.

Bleisch 2005: Die Erreichbarkeit von Regionen, Ein Benchmarking-Modell, Basel, Juni 2005.

Blonigen, B. and Cristea, A. 2015: Journal of Urban Economics, Band 86, 2015, S. 128–146.

Cristea, A. 2023: The role of aviation networks for urban development, Journal of Regional Science, Band 63, 2023, Seiten 947–980.

EUROCONTROL 2005: The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe, Adrian Cooper and Phil Smith, EUROCONTROL Experimental Centre, EEC/SEE/2005/004.

ECAD 2008: Katalytische volks- und regionalwirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Deutschland, European Center for Aviation Development – ECAD GmbH.

FAA 2022: The Economic Impact of U.S. Civil Aviation: 2020 – Issued August 2022, Federal Aviation Administration (FAA), Washington D.C., 2022.

Federal Department of Foreign Affairs 2026. Federal measures for International Geneva. [Federal measures for International Geneva](#) [Accessed on 14.04.2026]

FOCA 2018: Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), Partie IIIC Fiche d'objet Aéroport de Genève, Federal Office of Civil Aviation, November 2018.

FOCBS 2026: Foreign trade statistics, Federal Office for Customs and Border Security, [SwissImpex]

Fondation pour Genève 2024. Etude sur l'impact du secteur international à Genève.
[Publication de l'étude sur l'impact du secteur international à Genève - Fondation pour Genève](#) [Accessed on 14.04.2026]

FSO 2023: Swiss Input-Output table 2017, Federal Statistical Office, December 2023.

FSO 2025a: Household Budget Survey: results 2023, Federal Statistical Office, November 2025.

FSO 2025b: Industries production account (64 industries), Federal Statistical Office, September 2025.

FSO 2025c: Labour productivity by economic activity at current prices (64 activities), Federal Statistical Office, September 2025.

GEM 2026: firm-level testimonials on the relevance of Geneva Airport Airport [internal document, not published]

Genève Tourisme 2026 : Tableau de bord des nuitées à Genève et en Suisse.
[\[https://geneve.tourobs.ch/Dashboard_Hotel/Benchmark?filter_destination=111&filter_year=2024&filter_year_comp=2023&filter_month_min=1&filter_month_max=12\]](https://geneve.tourobs.ch/Dashboard_Hotel/Benchmark?filter_destination=111&filter_year=2024&filter_year_comp=2023&filter_month_min=1&filter_month_max=12)

Geneva Solution 2025. International Geneva in crisis : the fallout from US aid cuts in numbers [International Geneva in crisis: the fallout from US aid cuts in numbers - Geneva Solutions](#) [Accessed on 14.04.2026]

Geneva Solution, 2026. Trump's withdrawal from dozens of organisations further isolates international Geneva [International Geneva in crisis: the fallout from US aid cuts in numbers - Geneva Solutions](#) [Accessed on 14.04.2026]

Hu, Y., Xiao, J., Deng, Y., Xiao, Y., & Wang, S. 2015: Domestic air passenger traffic and economic growth in China: Evidence from heterogeneous panel models, Journal of Air Transport Management, Band 42, S. 95-100.

ICAO 2013: ECCAIRS Aviation 1.3.0.12 Data Definition Standard English Attribute Values, April 2013.

ICAO 2018: Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626).

INFRAS and BAK Economics 2014: Regional- und volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt, im Auftrag der Fraport AG, Zürich/Basel, 2014.

INFRAS and BAK Economics 2017: Impact économique de la plate-forme aéroportuaire genevoise 2016, Genève Aéroport, Zürich/Basel, 2017.

- INFRAS 2016:** Volkswirtschaftliche Bedeutung des Köln Bonn Airport, im Auftrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH, Zürich, 2016.
- INFRAS 2022:** Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich – Aktualisierung 2021, for Flughafen Zürich AG, Zürich, 2022.
- INFRAS 2025a:** Die Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Düsseldorf, for Flughafen Düsseldorf GmbH, Zürich, 2025.
- INFRAS 2025b:** Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz für das Jahr 2024, Office Fédéral de l'Aviation (OFAC), November 2025.
- Lieshout, R., Boonekamp, T., Tempelman, C., Burghouwt, G. 2015:** Regional economic impact of airports: final report (SEO-rapport; No. 2015-13), University of Amsterdam.
- Nathani, C., Eichler, M., Zimmermann, M., 2025:** Energie- und verkehrsbezogene Differenzierung der Schweizerischen Input-Output-Tabelle 2017, Swiss Federal Office of Energy (SFOE), Bern 2025.
- New Economics Foundation (2025).** The Economics of Air Transport in Europe. [The economics of air transport in Europe | New Economics Foundation](#) [Accessed on 28.04.2026]
- OCSTAT 2026a:** Produit intérieur brut (PIB) cantonal, aux prix du marché, depuis 1997, Office cantonal de la statistique.
- OCSTAT 2026b:** Produit intérieur brut (PIB) cantonal, aux prix du marché, depuis 1997, Office cantonal de la statistique.
- OCSTAT 2025a:** Commerce extérieur en valeur, depuis 2016, Office cantonal de la statistique.
- OCSTAT 2025b:** Etablissements et emplois selon l'activité économique, Office cantonal de la statistique.
- OCSTAT 2025c :** Information Statistiques; Les Organisations internationales (OI) établies à Genève : Résultats de l'enquête. [Les organisations internationales \(OI\) établies à Genève : résultats de l'enquête 2025](#) [accessed on 30 April 2024]
- Pot, F. and Koster, S. 2022:** Small airports: Runways to regional economic growth?, Journal of Transport Geography, Band 98(12): 103262.
- Refugees International 2026:** A Generational Collapse: Tracking the Toll of Trump's Humanitarian Aid Cuts. [A Generational Collapse: Tracking the Toll of Trump's Humanitarian Aid Cuts - Refugees International](#) [Accessed on 14.04.2026]
- République et canton de Genève 2026 :** Doing Business in Geneva [https://www.ge.ch/en/teaser/entreprendre-geneve/doing-business-geneva], accessed 31.03.2026.

SEO Amsterdam Economics 2024: The Economic and Social Impacts of European Airports and Air Connectivity, im Auftrag von ACI Europe, ISBN 978-90-5220-453-6, Oktober 2024.

Federal Statistical Office 2025: Supplementary accommodation statistics PASTA – year 2024, Neuchâtel. [<https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/tourism/tourist-accommodation/supplementary-accommodation.html>]

Federal Statistical Office 2026: Tourist accommodation statistics HESTA – year 2024, Neuchâtel. [https://www.pxweb.bfs.admin.ch/pxweb/en/px-x-1003020000_102/-/px-x-1003020000_102.px/]

Switzerland Tourism 2023: Tourismus Monitor Schweiz 2023: Nationale Gästebefragung von Schweiz Tourismus. [<https://www.stnet.ch/de/marktforschung/tourismus-monitor-schweiz/>]

VBW 2015: Wirtschaftliche Auswirkungen des Luftverkehrsdrehkreuzes München auf Bayern, erstellt vom Institut der deutschen Wirtschaft Consult GmbH, dem Economica Institut und dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln, München, 2015.

Ville de Genève 2026: International Geneva [<https://www.geneve.ch/themes/geneve-internationale>], accessed 31.03.2026.