

AERIA⁺ Panorama

N°1
Décembre 2022

ASSOCIATION ÉCONOMIQUE ROMANDE POUR UNE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE PERFORMANTE



Genève - New York

L'INTERVIEW Aude PUGIN, CEO d'APCO Technologies p.4 / **ACTUALITÉS** p.8 / **DESTINATION** Genève - New York p.14
INNOVATION Synhelion et Airbus p.18 / **LES MÉTIERS DE L'AÉRONAUTIQUE** Chef du service et Contrôleur des aires
de trafic + Agent autorité aviation p.22

Priority Lane

Gagnez du temps
lors de votre passage
au contrôle de sûreté.

Abonnements

3 mois
90 CHF

6 mois
140 CHF

12 mois
240 CHF



Edito



© Probst Maveg

« Encore une revue » avez-vous peut être pensé en recevant ce premier numéro d'**AERIA+ Panorama**. En réalité, ce n'est que la continuation du magazine Panorama de l'AGC (l'Association Genève Cointrin), une association dont AERIA+ a intégré les membres en marquant sa volonté de reprendre le flambeau de la défense des infrastructures aéroportuaires romandes. Nous avons néanmoins changé le graphisme, la fréquence - qui sera désormais trimestrielle - et surtout le contenu, qui traitera l'information sous un angle avant tout économique et offrira des rubriques récurrentes telles que : la grande interview, des focus sur des destinations ou encore des portraits des métiers de l'aéronautique.

L'objectif principal d'**AERIA+ Panorama** sera d'informer les membres de l'association, les pouvoirs publics et les défenseurs de nos idéaux sur l'actualité ainsi que sur les enjeux économiques et politiques autour de l'aviation et des infrastructures aéroportuaires romandes.

Créée au début de cette année par six organismes économiques romands (la CCIG, la FER, le GEM, le Centre Patronal, la CVCI, la Fondation pour Genève) et aussitôt rejoints par l'AGAA et Spedlogswiss Romandie ainsi que par plusieurs centaines d'entreprises et de membres individuels, AERIA+ a pour objectifs de :

- **représenter** les besoins et les intérêts de l'économie romande pour le maintien de dessertes aériennes de qualité ;
- **servir** d'interface entre les milieux économiques et les places aéroportuaires, ainsi que les instances régulatrices ;
- **convaincre** l'opinion publique de l'importance stratégique pour l'économie de l'Aéroport International de Genève ;
- **contribuer** à la compétitivité de l'infrastructure aéroportuaire romande, dans le respect des principes de durabilité ;
- et **veiller** à ce que les liaisons aériennes soient en phase avec les besoins de l'économie.

Vous l'avez compris, face à la politisation accrue du rôle des infrastructures aéroportuaires et à l'ampleur croissante des mouvements anti-aériens, l'économie doit se mobiliser afin de promouvoir une vision d'avenir compatible avec les besoins des entreprises.

AERIA+ jouera ce rôle et sa revue trimestrielle vous tiendra régulièrement informés en parallèle de notre newsletter et de nos autres communications publiées régulièrement sur notre site internet <https://aeria.ch/contributions/>

Je vous souhaite bonne lecture de ce premier numéro d'**AERIA+ Panorama** et vous invite à rejoindre nos rangs si vous n'êtes pas encore membre et que vous adhérez à nos objectifs.

Jean-Marc Probst
Président d'AERIA+



AUDE PUGIN, les pieds sur terre, la tête dans les étoiles

+ A Aigle, Aude Pugin dirige APCO Technologies, l'entreprise familiale fondée par son père il y a juste 30 ans. Aujourd'hui, la société compte 400 collaborateurs, dont 300 à Aigle, 40 en Guyane française et une centaine en France, mais le 100 % de la production est assurée en Suisse. Espace, nucléaire et naval, la quadragénaire jongle d'un domaine à l'autre avec aisance et compétence : « Venue du droit des affaires, j'ai un parcours atypique, mais cette variété me fait dire que je suis spécialiste en rien, et généraliste en tout. L'important n'étant pas d'avoir solution à tout mais de savoir se poser les bonnes questions ».

Sur le site d'Aigle, face aux Dents du Midi qui étincellent au loin, trois salles blanches chassent la moindre particule de poussière. C'est là que les spécialistes d'APCO Technologies œuvrent la tête dans les étoiles, mais les pieds sur terre comme leur [CEO/directrice]. Il s'agit de gagner le moindre gramme tout en fabriquant des pièces hyper-résistantes aptes à supporter les vibrations du décollage et les contraintes thermiques de l'espace à -150° à $+150^{\circ}$. Au cœur du Chablais vaudois, l'entreprise d'Aude Pugin travaille pour des géants industriels comme Airbus, EDF ou Framatome mais collabore aussi pour Beyond Gravity (ex RUAG Space), No 1 du spatial en Suisse et qui appartient à la Confédération.

Dans ses cartons, le projet Ariane 6, la fusée européenne qui doit décoller en mars prochain du Centre spatial guyanais, à Kourou, aux portes de la forêt amazonienne. Un projet européen avec les 22 États-membres de l'Agence spatiale (ESA), dont la Suisse est l'un des pays fondateurs. Avec 40 spécialistes sur le site de Kourou, APCO Technologies est la seule société suisse du Centre spatial guyanais : « C'est pour nous une belle opportunité d'innovation, plaide l'ex-avocate, dans le cadre d'une concurrence européenne pour l'américain Space X d'Elon Musk et son lanceur récupérable. L'objectif principal du nouveau lanceur Ariane 6 est d'abaisser le coût de lancement. Nous produisons les attaches hautes et basses des boosters ainsi que le nez de ces fusées d'appoint avec des configurations à 2 ou 4 boosters selon la charge satellite du lanceur. Un travail de précision avec pour certaines pièces une épaisseur de 3mm et une tolérance d'erreur d'un dixième de mm, au vu de la découpe pyrotechnique qui doit se déclencher en une fraction de seconde pour se détacher du corps central de la fusée ».

Avec dix lancements annuels prévus à Kourou, APCO Technologies va produire annuellement une trentaine



de jeux de ces attaches, ainsi que le moyen de transfert conçu pour transporter l'étage supérieur du lanceur. Autres opportunités, les satellites d'observation : photographier l'état des terres agricoles comme des océans (pêche, salinité, etc.), l'état des forêts, le déclin des glaciers, autant de thèmes d'actualité.

Pour la Station spatiale internationale (ISS), qui tourne autour de la Terre depuis 1998, Aigle a produit des panneaux de protection anti-débris et a développé aussi un mécanisme pour la mission Solar Orbiter, une collaboration entre l'ESA et la NASA qui doit commencer ses observations en 2023 : « Relever les défis technologiques et faire du sur-mesure sont au cœur de nos cahiers des charges. Notre chance est d'être une entreprise de taille moyenne avec un actionariat entièrement familial qui assure agilité et réactivité. Nous ne sommes pas dans une course de croissance à tout prix. Nous restons une société familiale, attentive à la rentabilité de nos opérations pour pouvoir dégager des marges d'investissement

sur le long terme. C'est essentiel pour pérenniser les emplois tout en restant à la pointe de la technologie ».

Le renouveau du nucléaire

Retour sur terre. C'est aussi dans le domaine de l'énergie nucléaire qu'œuvre la société d'Aude Pugin : « Nous produisons des ponts tournants de levage, long de 45 m dont l'un posé sur le bâtiment du réacteur de la centrale de Flamanville, au nord de la France qui sera prochainement mise en service. Actuellement, nous travaillons sur le plus grand chantier d'Europe, à Hinkley Point, près de Bristol, où deux centrales nucléaires sont en construction. La Grande-Bretagne projette deux autres nouvelles centrales. La France parle de 14 nouveaux réacteurs, alors que les médias suisses parlent de la fin du nucléaire. En Chine plus d'une douzaine de centrales nucléaires sont en construction. Le Bangladesh et la Corée du Sud mènent eux aussi des activités de construction ainsi que la Russie et l'Inde. Par ailleurs les Emirats arabes unis, tout comme la Turquie se mettent au nucléaire. La construction de nouvelles centrales nucléaires est également à l'étude dans divers pays de l'Europe de l'est (Bulgarie, République tchèque, Lituanie, Hongrie). L'Argentine, le Brésil, le Mexique et l'Afrique du Sud prévoient également l'extension de leur parc nucléaire actuel. La façon dont la Suisse est sortie du nucléaire quelques mois après Fukushima sans consultations et sans votation est aux antipodes de la manière dont on



©APCO Technologies



Ingénieurs créatifs



©Photo Joas Souza

©Photos Hélène Maria

prend les décisions en Suisse, où l'on ne fait rien dans la précipitation. C'est une décision émotionnelle contraire au mode de faire ordinaire helvétique ».

En cas de coupure de courant, APCO Technologies réfléchit à des moyens de redondance, mais se félicite d'avoir construit 5'500 m2 de panneaux solaires sur ses toits, soit l'une des plus grandes centrales solaires du canton de Vaud. Concernant la crise énergétique qui inquiète pour cet hiver, Aude Pugin s'étonne que l'on se mette uniquement en mode crise sans stratégie et réflexion sur le long terme. Car si le risque de pénurie de gaz est dû à la guerre en Ukraine, le risque d'approvisionnement d'électricité est lui un constat d'insuffisance : « Cela devrait mener à une sérieuse remise en question des politiques énergétiques européenne et suisse, basées plus ou moins sur la décroissance. On devrait davantage analyser les raisons de cette crise et replanifier pour l'avenir à long terme ».



©APCO Technologies



L'HISTOIRE D'APCO TECHNOLOGIES

APCO Technologies a été fondée en 1992 aux Ateliers de construction mécanique de Vevey (ACMV) par André Pugin, qui a montré très tôt un intérêt marqué pour le spatial. En 2008, l'entreprise a déménagé à Aigle où elle dispose de sept halles dans de nouveaux bâtiments.

Avocate spécialisée dans le droit des affaires et titulaire d'un brevet obtenu à Genève, Aude Pugin a débuté dans un groupe international, où elle a coordonné les affaires juridiques. Elle a ensuite travaillé pour le « family-office » d'une famille grecque à Genève. En 2009, elle a commencé à s'intéresser de plus près à la société fondée par son père qu'elle a rejoint comme CFO en 2009, avant d'en devenir la CEO en 2017.

UNE RAPIDITÉ INÉGALÉE

NV Logistics
A NEW VISION OF LOGISTICS

www.nvlogistics.com



©APCO Technologies

Dans le domaine naval, APCO Technologies produit des équipements permettant d'orienter des coques de navires pour faciliter les opérations de soudage, notamment pour deux chantiers navals de la côte est des USA. La robotique y tient une place essentielle. Ces équipements permettent au soudeur d'intervenir à distance, tout en gardant la maîtrise opérationnelle.

« Le monde aéronautique est essentiel »

« L'aéronautique, c'est avant tout une part d'évasion et de rêve liée au voyage, assure Aude Pugin, on l'a bien vu au sortir de la pandémie, avec une reprise rapide des vols. Il y a un phénomène de rattrapage, vraisemblablement dû à un sentiment de manque. Pour notre entreprise, les voyages en avions sont essentiels. Tous nos clients sont à l'étranger. Vu l'ampleur des projets, il est nécessaire d'avoir des échanges réguliers en face à face. La relation est fondamentale dans nos affaires. Le digital offre des possibilités intéressantes, mais ne remplace pas les déplacements. On a vu aussi

les limites du digital durant la pandémie. Voyager en avion est vital pour nous, et les questions de développement durable touchent tous les secteurs de l'économie, pas seulement l'aviation ».

Pour Aude Pugin, le secteur aéronautique est en train de se réinventer. Les avancées techniques et technologiques permettent de voir arriver des avions moins polluants et plus silencieux : « J'ai foi en la capacité d'innovation des entreprises, des startups et des instituts de recherche. Il faut avoir une vision à long terme du secteur, le laisser se développer et non au contraire le freiner dans son développement. En outre, je crois profondément à une Suisse ouverte sur l'Europe et sur le monde. Et en ce sens, l'infrastructure aéroportuaire est essentielle pour entretenir des relations de confiance et de qualité. La desserte aérienne de Genève est absolument indispensable en termes de passager et de fret aérien ».

Interview d'Olivier Grivat +

« L'année 2023 sera placée sous le signe de la stabilité pour SWISS »



Arrivé à la tête de la section Suisse romande de SWISS en pleine pandémie de COVID-19, **Romain Vetter** a dû rapidement restructurer les activités de la compagnie. Une décision difficile mais nécessaire et judicieuse, au vu des résultats positifs de l'été 2021. Il partage avec nous son ressenti sur cette période mouvementée, analyse la situation actuelle et dévoile sa vision pour l'avenir de la compagnie.



Romain Vetter, Head of Western Switzerland de SWISS

Un parcours atypique

Je suis né à Genève en 1984 et j'ai fait la plupart de mes études dans le canton. En 2004, je suis parti aux Etats-Unis, à Los-Angeles, pour mon Bachelor de commerce. J'ai débuté ma carrière là-bas dans le marketing digital et le e-commerce. Je suis revenu en Suisse en 2011, en travaillant au début pour l'agence digitale PHD. Nous collaborions avec des clients emblématiques, notamment dans le domaine de l'aviation, de l'horlogerie et des spiritueux. C'est à cette occasion que j'ai découvert le secteur de l'aviation.

En 2015, j'ai quitté l'agence pour rejoindre SWISS dans le département des ventes. Pour la petite anecdote, c'est Dieter Vranckx, le CEO actuel de la compagnie, qui m'a recruté. J'ai intégré Lufthansa en 2016 et j'ai travaillé sur la stratégie technologique du groupe. Pendant 5 ans, je me suis occupé de l'implémentation des technologies NDC avec les agents de voyages en Suisse, mais également dans le monde entier. C'était vraiment une superbe aventure.

En avril 2021, une opportunité s'est ouverte à Genève, ma ville de cœur. Malgré les conditions extrêmement difficiles dans l'aviation à ce moment-là, COVID oblige, je saisi l'occasion et suis devenu le nouveau responsable de SWISS pour la Suisse romande.

Une situation délicate à gérer

On dit souvent que chaque minute qu'un avion ne passe pas à voler est une perte de chiffre d'affaires. Alors imaginez lorsque toute une flotte est à l'arrêt, comme ce fut le cas pendant les premiers mois du COVID. Nous avons vécu une restructuration en juin

2021, un moment difficile pour toutes les équipes, qu'il a fallu mettre en place avec le plus d'intelligence et d'empathie possible. C'était nécessaire étant donné la situation. Les bénéfices ne se sont pas fait attendre, puisqu'à l'été 2021, nous avons déjà des résultats positifs.

Les vols ont repris progressivement entre mai et juin 2021. Nous avons programmé une capacité de trafic à Genève de 60 % lors de la reprise (par rapport à 2019). Notre approche a toujours été conservatrice, dans le sens où nous préférons proposer peut-être moins de capacités que nos concurrents, mais garantir ces capacités pour les voyageurs. Quand on a la qualité chevillée au corps, que c'est une valeur d'entreprise, on ne peut pas se permettre d'annoncer des vols et de ne pas les assurer. Même si bien évidemment, il y a toujours des facteurs que nous ne maîtrisons pas et qui nous contraignent parfois à devoir annuler des vols.

New York, une destination emblématique

Nous desservons une quarantaine de destinations, notamment des hubs comme Francfort, Bruxelles ou encore Londres, principalement pour des passagers qui voyagent pour des raisons business tout au long de l'année. New York est une destination emblématique pour nous, du fait de son histoire et de sa spécificité dans le réseau aérien de l'aéroport de Genève.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les équipes de l'aéroport pour rétablir la liaison avec les Etats-Unis le plus rapidement possible, ce qui a été fait en décembre 2021, avec un vol au départ de l'Aile



Avion A220 de la compagnie SWISS



UNE FAMILLE,
UN VOYAGE,
MILLE SOUVENIRS



AU TIGRE VANILLÉ
CREATION DE VOYAGES



VOYAGE SUR MESURE | SAFARIS D'EXCEPTION | CROISIÈRES PRIVÉES | IMMERSIONS NATURE | GRANDS VOYAGES CULTURELS

autigrevanille.ch

Genève • Rive 8 • +41 22 817 37 37 | Lausanne • Petit-Chêne 28 • +41 21 550 72 37



Est. C'était important pour nous, car New York est non seulement une destination business et diplomatique, mais aussi un point d'entrée pour les marchandises et le fret. Il y a des enjeux économiques de premier ordre sur cette destination.

Des perspectives mitigées

Depuis février dernier, nous avons constaté une reprise progressive du trafic, meilleure qu'espérée à vrai dire. Cet été, nous étions entre 80 et 85 % du trafic de 2019. Aujourd'hui nous regardons les taux de réservation et restons attentifs à l'évolution du trafic pour voir comment se profilera 2023.

La situation actuelle, avec la guerre en Ukraine, engendre de l'instabilité qui se répercute sur le secteur économique. De nombreux aéroports n'ont pas repris leur pleine capacité, avec du personnel qui fait défaut et qu'il est souvent difficile de retrouver. Tout ça me fait dire que je ne pense pas que nous retrouverons les capacités de 2019 en 2023.

Une collaboration constructive avec Genève Aéroport

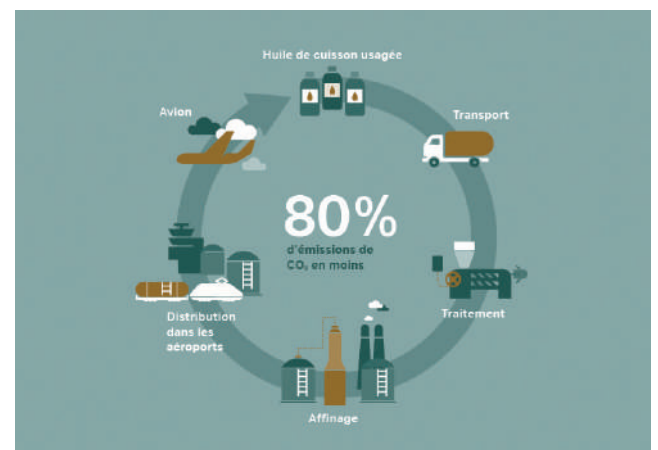
Nous avons des relations commerciales avec Genève Aéroport que nous abordons sous le signe du partenariat. L'aéroport et SWISS ont des intérêts communs : celui de desservir au mieux les voyageurs en partance de Genève et les passagers qui arrivent en Suisse. La crise que nous avons traversée a solidifié nos relations, notamment dans le cadre de la reprise du trafic vers New York dont nous avons parlé. C'est un vrai plaisir de travailler avec les équipes de l'aéroport.

Un avenir stable et durable

SWISS doit pouvoir faire une année avec du trafic stable, que ce soit au niveau des chiffres, des liaisons que nous proposons et aussi de nos équipes. Les deux dernières années ont été difficiles pour nos collaborateurs et collaboratrices. Il faut maintenant retrouver de la sérénité pour construire sur le long terme.

La durabilité est aussi un point d'attention. Nous travaillons avec plusieurs startups, notamment pour le développement de carburants alternatifs plus durables. Nous sommes d'ailleurs la première compagnie aérienne régulière à utiliser du carburant durable d'aviation pour nos vols réguliers au départ de la Suisse.

La durabilité est aussi un point d'attention. Nous travaillons avec plusieurs startups, notamment pour le développement de carburants alternatifs plus durables. Nous sommes d'ailleurs la première compagnie aérienne régulière à utiliser du carburant durable d'aviation pour nos vols réguliers au départ de la Suisse.



Cycle de production de carburant durable © SWISS

Notre objectif est ambitieux : réduire nos émissions nettes de CO₂ de 50 % d'ici 2030 par rapport au niveau de 2019, et atteindre des émissions nettes de CO₂ nulles d'ici 2050. Le renouvellement de la flotte A220-300 et A220-100 en 2018, et l'acquisition de A32Xneo et l'A320, contribuent à tendre vers cet objectif et à réduire jusqu'à 20 % la consommation de carburant. +

L'aviation civile poursuit son envol à Payerne

+ Swiss aeropole. C'est sous ce nom que se déploie le parc technologique dédié aux activités aérospatiales et aéronautiques de la Broye. Sa mission ? Stimuler la croissance économique de la région et contribuer à la création d'emplois, en constituant un écosystème d'entreprises dynamiques et innovantes.

Pour ce faire, Swiss aeropole s'appuie sur l'infrastructure de la base aérienne de l'armée suisse située à Payerne, afin d'offrir aux entreprises implantées dans ce pôle d'excellence un accès privilégié aux installations aéronautiques. « Le but est de permettre d'effectuer des opérations sur piste, rendant ce parc technologique unique en Suisse », comme l'indique Massimo Fiorin, Directeur depuis 2017.

« Ce projet est né de la volonté des institutions publiques régionales d'assurer le développement économique de la Broye », précise-t-il. Soutenu par le canton de Vaud, Swiss aeropole est aux mains de deux actionnaires : la commune de Payerne d'une

part, et la Communauté régionale de Broye (Coreb) d'autre part.

Une cohabitation sous le signe de l'excellence

La partie civile de l'aéroport, qui dépend de l'infrastructure militaire, est encadrée par un ensemble de règlements et de protocoles, nécessaires pour conjuguer au mieux les besoins des parties prenantes. « Bien que nous ayons chacun nos spécificités et nos besoins propres, continue Massimo Fiorin, nous collaborons en parfaite osmose grâce à des échanges quotidiens et à une confiance mutuelle. » Cette collaboration fructueuse est le résultat de plusieurs années de discussions.



Avec la confirmation d'achat de F-35A par le Conseil fédéral en septembre dernier, de nouvelles perspectives s'ouvrent pour les entreprises de la région. Ce choix stratégique de la Confédération assure la présence de quelque 500 emplois militaires dans la Broye sur les quarante prochaines années. Ce qui contribue à renforcer la collaboration entre la partie civile et la partie militaire de l'aéroport et à envisager un développement sur le long terme.

Une infrastructure idéale pour des tests grandeur nature

Les entreprises implantées sur le parc technologique bénéficient d'un accès direct à la piste de 2.8 kilomètres pour effectuer des tests grandeur nature, que ce soit pour des avions pilotés, des engins sans pilotes (drones) ou des systèmes embarqués.

Ce fût notamment le cas il y a quelques années, avant même la création du Swiss aeropole, avec le projet *Solar Impulse* de Bertrand Piccard et André Borschberg, dont les équipes ont pu effectuer sur place les campagnes d'essais en vol. Plus récemment, c'est pour le projet *SolarStratos* de Raphaël Domjan, dont l'objectif est d'atteindre pour la première fois la stratosphère à bord d'un avion solaire, que des tests ont été réalisés.

Des ambitions économiques d'envergure

Le développement de ce technopôle s'est récemment accéléré. En un peu moins de 4 ans - depuis l'inauguration du bâtiment accueillant le nouveau business center, ainsi qu'un terminal entièrement équipé pour l'aviation d'affaires (2019) - le nombre de

Swiss aeropole SA, société d'exploitation de l'aéroport civil de Payerne, a été créée le 29 juin 2017 par la Municipalité de Payerne et la Communauté régionale de la Broye (Coreb).

Elle a pour mission d'assurer l'exploitation des opérations aéronautiques et de gérer les infrastructures aéroportuaires civiles.

En parallèle, elle agit pour assurer la promotion et l'animation de l'écosystème permettant le développement du parc technologique et industriel de Swiss aeropole.

sociétés implantées dans le parc est passé de 3 à 29. Un rythme soutenu, qui démontre l'intérêt des entreprises pour cette infrastructure dotée de hangars adaptés à l'aéronautique. « Nous avons aujourd'hui 100'000 m² de parcelles à disposition pour des entreprises qui auraient besoin d'un accès à la piste. »

Le nouveau bâtiment a également permis au trafic civil de se développer rapidement, notamment en raison des services de handling proposés par la société Speedwings à un nombre croissant d'opérateurs d'avions d'affaires. Grâce à l'emplacement stratégique de Payerne, les voyageurs de jet d'affaires gagnent un temps précieux pour arriver à destination, dans une région qui comprend notamment Lausanne, Fribourg, Neuchâtel et l'ouest de Berne. Cette rapide croissance engendre un fort engouement pour de nombreuses



Avion d'affaires stationné devant le nouveau bâtiment de Swiss aeropole



L'événement Rotors 2022 du Swiss Aerospace Cluster, qui a accueilli + de 300 participants en février 2022

sociétés, que ce soit pour l'achat ou la location de parcelles. En février dernier, 32'000 m² ont été vendus à une société active dans la fabrication de pièces à haute précision pour l'industrie automobile. « Nous avons une certaine flexibilité pour intégrer des entreprises dans ce business park. Elles ne doivent pas forcément œuvrer dans l'aéronautique, mais amener une plus-value à l'ensemble de l'écosystème économique que nous sommes en train de développer. »

Un avenir prometteur

A n'en pas douter, ce pôle d'excellence aéronautique

fera parler de lui dans les prochaines années. La rencontre entre l'aviation civile, l'aviation militaire et le domaine de l'innovation technologique promet de belles synergies. « Certaines startups arrivent avec des idées prometteuses, mais manquent parfois de culture aéronautique. De l'autre côté, le monde aéronautique a besoin d'innovation pour se réinventer et continuer d'évoluer. Swiss aeropole permet de faire se rencontrer ces deux mondes, qui ont beaucoup à s'apporter », conclut Massimo Fiorin. +

For every
enthusiastic
pilots



FUELS & LUBRICANTS

TotalEnergies is one of the largest private aviation fuel refuelling companies in Switzerland.



TotalEnergies

TotalEnergies Aviation Suisse SA
Route de l'aéroport 10 | Case postale 31
1215 Genève Aéroport 15
Tél. : +41 22 790 29 17
www.aviation.totalenergies.com

NEW YORK,

UNE DESTINATION ATYPIQUE

+ New York a toujours été une destination emblématique et stratégique pour Genève et sa région, en particulier pour le business, les relations internationales et le monde diplomatique. Qui plus est, c'est un axe névralgique pour le transport de marchandises à hautes valeurs. Ces différents aspects font de la « Big Apple » une destination atypique dans la desserte aérienne genevoise.

« New York est de retour ». C'est ce qu'on peut lire sur la couverture de dernier numéro du magazine *TakeOff*, publié par Genève Aéroport à l'été 2022 et diffusé à quelque 25'000 exemplaires auprès des voyageurs (disponible dans les racks de l'aéroport) et de différents partenaires de l'aéroport. C'est dire à quelle point cette destination revêt une importance capitale pour la région genevoise et la suisse romande.

L'édito du magazine témoigne de l'attrait de New York : après deux ans de pandémie, les chiffres

sont bons, voire même très bons, puisque le réseau long-courrier affiche des résultats « à un niveau comparable à 2019 ». Mais qu'est-ce qui fait de New York une destination si prisée ?

La genèse d'une destination emblématique

Nous sommes en 1947. La seconde guerre mondiale est finie depuis peu, et les tensions géopolitiques sont palpables entre les différentes forces en présence. C'est la fameuse période dite de la "guerre froide". L'Organisation de Nations Unies (ONU) vient de succéder à la Société Des Nations (SDN), et les relations diplomatiques sont cruciales pour protéger une paix encore fragile. Une liaison reliant Genève, berceau de l'ONU, à New York, s'avère indispensable.

Elle se concrétise en mai 1947, avec le premier vol transatlantique opéré par le commandant Walter Borner à bord d'un DC-4 de la compagnie nationale Swissair, qui ouvre la voie à ce qu'on appellera par la suite « la navette de l'ONU ». A l'époque, l'aéroport de Genève est la seule infrastructure en Suisse à avoir une piste assez longue pour accueillir des vols long-courriers.



Le premier vol transatlantique Genève - New York, en 1947

Une ligne atypique dans le réseau genevois

Au fil des ans, cette destination se développe pour devenir aujourd'hui l'une des particularités du réseau aérien de Genève.



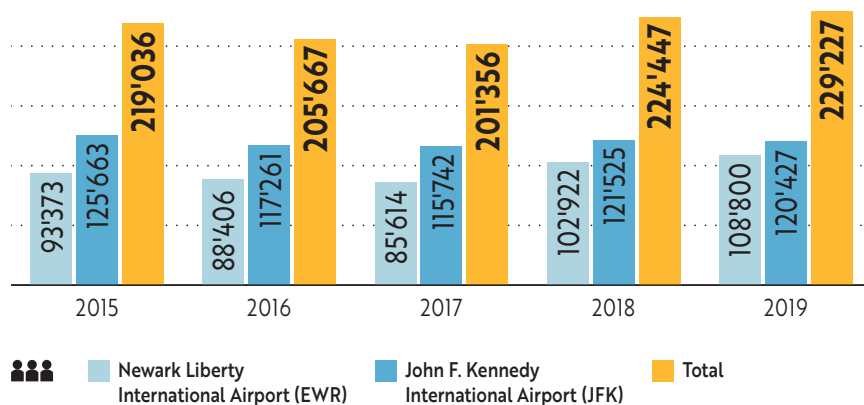
La couverture du magazine *TakeOff* (été 2022)



© AdobeStock

« Le vol vers JFK est le seul vol long-courrier au départ de Genève qui n'alimente pas un hub, indique Yves-Daniel Viredaz, Head of Marketing and Business Development à Genève Aéroport, puisqu'il s'agit d'une liaison point à point entre la Suisse et les Etats-Unis d'Amérique. New York est une destination en tant que telle. »

Chaque année, plus de 200'000 passagers au départ de Genève se rendent à New York. Deux compagnies aériennes opèrent la destination en vols directs de manière quotidienne : United Airlines, qui rejoint l'aéroport de Newark depuis 2003, situé dans l'Etat du New Jersey (à l'époque,



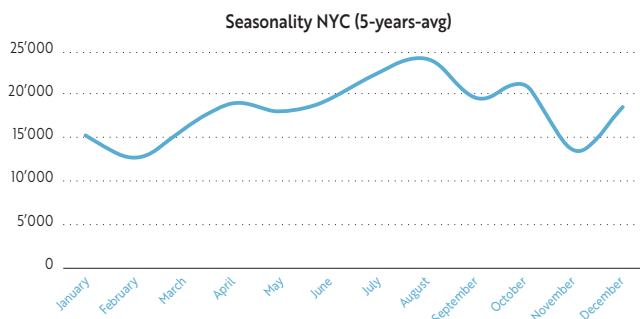
Ci-dessus ↑

Nombre de passagers à destination de New York entre 2015 et 2019 (avant pandémie)

c'était la compagnie aérienne Continental Airlines qui assurait la liaison), et la compagnie SWISS, avec des avions qui se posent directement à l'aéroport international John Fitzgerald Kennedy.

Des voyages professionnels pour l'essentiel

Parmi les voyageurs, on trouve un nombre important de diplomates et d'hommes d'affaires. Cette destination est avant tout une ligne business, avec des passagers qui indiquent voyager pour des raisons professionnelles. Ce que confirment d'ailleurs les deux compagnies aériennes, qui précisent que la classe affaire ne désemplit pas. La compagnie United Airlines a d'ailleurs récemment changé la configuration de ses 767 opérant New York en augmentant la capacité de la Business Class, qui compose dorénavant une grande partie de l'avion.



Faible fluctuation du nombre de passagers sur l'année (moyenne sur 5 ans)

Cette typologie de voyageurs se confirme aussi par un taux de remplissage des avions de plus de 80 % sur l'année. « Nous avons une saisonnalité relativement faible sur cette destination, poursuit Yves-Daniel Viredaz, par rapport à d'autres destinations qui sont plus sensibles à des fluctuations liées aux voyages d'agrément et de loisirs, en particulier l'été et lors des fêtes de fin d'année ».

NOUVEAUTÉ

Dès le 10 avril 2023, la compagnie américaine Delta opérera la destination New York (JFK) avec un vol par jour, ce qui renforcera l'offre existante vers cette destination.



© AdobeStock

Une destination d'envergure économique

Pour Genève Aéroport, cette destination est donc stratégique. D'où la volonté de rétablir la liaison avec les Etats-Unis le plus rapidement possible au sortir de la pandémie lors de la réouverture des frontières. Ce qui a été fait dès novembre 2021 avec un premier vol opéré par United Airlines, complété quelques semaines plus tard par celui de SWISS.

Si les passagers sont souvent au centre de l'attention, il ne faut pas oublier que New York est aussi une destination économique de premier ordre vis-à-vis du transport de marchandises. « De nombreuses marchandises de hautes valeurs transitent vers New York, qui est notre point d'entrée principal en Amérique du Nord, indique Samer Jrab, Network development & cargo manager à Genève Aéroport. L'arrêt des vols a été un coup dur pour le fret et les entreprises de la région. »



Chargement de fret dans la soute d'un avion de la compagnie SWISS © Genève Aéroport

Surtout quand on sait que ce sont environ 1'200 à 1'300 de tonnes de marchandises qui sont transportées chaque année sur le vol opéré par SWISS. Qui plus est, Genève Aéroport a une expertise avérée dans le transport des valeurs, puisque la plateforme aéroportuaire était avant la pandémie la 3^{ème} plus importante au niveau européen dans ce domaine.

Stabilité et pérennité de ce long-courrier

Toutes ces spécificités font de New York une destination indispensable d'un point de vue économique et diplomatique, donc incontournable d'une desserte de qualité au service de passagers voyageant pour des raisons professionnelles. La reprise du trafic aérien et de la demande ont été meilleures qu'envisagées, notamment sur les vols transatlantiques, ce qui est de bonne augure quant à la pérennité de la destination.

Le relationnel demeure essentiel dans les relations internationales entre diplomates et des événements d'envergure réunissent de nombreuses délégations, ce qui garantit une relative stabilité et pérennité de la destination. « Mais rien n'est jamais acquis, conclut Yves-Daniel Viredaz, et les deux ans de pandémie que nous avons vécus nous l'ont rappelé. » +



**TRANSPORTS INTERNATIONAUX
AERIENS - MARITIMES ET ROUTIERS**
Halle de Fret 5
1211 Genève 5 Aéroport 

Tél. : + 41 (0) 32 529 06 00
www.dhl.com



Kintetsu World Express (Switzerland) Ltd.
P.O. Box 1094 – 1211 Geneva – Airport 5
Phone: 41-22-717 81 00
E-Mail kwegva@ea.kwe.com
Web Site www.kwe.com
Hot Service by Cool People !

Ferrari Group | a brilliant delivery



Ferrari Expéditions SA
Bat. Fret - Entrée 3 - B. E69, 1211 Genève 5 Aéroport
Tel : + 41 22 798 82 60
info.geneva@ferrarigroup.net
www.ferrarigroup.net



Your **Swiss** freight forwarder since 1955

FRACHT SA
Transports internationaux
case postale 1063
1211 Genève 5 Aéroport
Tel. +41 22 798 66 88 www.fracht.com



Logistics since 1867.
Le transitaire du monde de l'horlogerie
et de la bijouterie depuis plus de 150 ans
Sécurité - Confidentialité - Savoir faire - Discretion - Service sur mesure

Véron Grauer SA - Halle de Fret 4
CH 1211 Genève 5 Aéroport - Tél. 022 761 59 00
info@verongrauer.com - www.verongrauer.com



NV Logistics
A NEW VISION OF LOGISTICS

Tél. +41 22 566 40 00
www.nvlogistics.com

Agence en douane



RAPIDES SAVOYARDS
Transports internationaux
Groupe Ritschard S.A.

**SPECIALISTE DU DEDOUANEMENT
INTRACOMMUNAUTAIRE
REPRESENTATION FISCALE**

Aérogare Fret
Secteur France
B.P. 1061
1211 Genève 5 - Aéroport
Internet: www.ritschard.ch

Tél: +33 (0) 450 40 13 70
Tél: +41 (0) 22 404 48 80
Fax: +41 (0) 22 404 48 84
E-mail: idrizi@ritschard.ch

TRANSPORTS INTERNATIONAUX



RITSCHARD
Rue Emma-Kammacher 8
CH-1217 Meyrin 2
www.ritschard.ch

Tél: 022 827 76 00 Fax: 022 343 76 02
E-mail: ritschard@ritschard.ch

Aéroport de Cointrin
Tél: 022 798 77 00 Fax: 022 798 67 78
E-mail: aeroport@ritschard.ch



transit'air SA
international transport since 1840

Makes the world smaller.

Geneva
+41(0)22 929 60 20



www.transitair.ch

INNOVER dans le secteur de l'aviation

+ Les enjeux de transition énergétique touchent tous les acteurs de l'économie. Le domaine de l'aviation effectue une véritable transformation de ses activités à plusieurs niveaux : mécanismes de compensation des émissions de gaz à effet de serre, innovations technologiques visant à mettre sur le marché des avions à hydrogène, ainsi que développement de carburants alternatifs et durables.

Dans ce numéro, nous vous parlons de deux acteurs qui changent la donne :

- **Synhelion**, une startup fondée en 2016 à Zurich qui fabrique du carburant durable à partir de l'énergie solaire
- **Airbus**, qui ambitionne de mettre sur le marché des avions à hydrogène d'ici 2035 et qui a lancé son démonstrateur ZEROe début 2022 pour tester cette technologie sur un A380

EXPERTISE AJUSTÉE

DEPUIS 1896

NOUS ŒUVRONS
AVEC RESPONSABILITÉ ET IMPLICATION

ATAR

MAÎTRE IMPRIMEURS 1896

CERTIFICATIONS RÉGULIÈREMENT RENOUVELÉES ET COMPLÉTÉES

ATAR ROTO PRESSE S.A. - GENÈVE - T +41 22 719 13 13 - ATAR@ATAR.CH - ATAR.CH

Transformer l'énergie solaire EN CARBURANT

+ C'est la mission que s'est donnée Synhelion, une startup lancée à Zurich en 2016 par 5 doctorants, qui se sont très vite entourés de plusieurs collaborateurs pour « transformer un projet d'étude en véritable entreprise », comme le dit Gianluca Ambrosetti, l'un des cofondateurs.

L'objectif : créer un carburant alternatif et renouvelable, visant à rendre les émissions de CO₂ nulles dans le secteur du transport. « Aujourd'hui, on estime que le secteur du transport émet 8 milliards de tonnes de CO₂ par an. Notre volonté est de réduire ces émissions à zéro. »

Synhelion a décidé de transformer l'énergie solaire en carburant, grâce à un procédé thermo-chimique et

des équipements de pointes pour capter la lumière du soleil. « Il nous faut beaucoup d'énergie solaire pour fabriquer du carburant, mais c'est l'énergie la moins coûteuse et la solution qui nous semble être la meilleure. »

Créer de l'énergie renouvelable, c'est bien, mais cela ne suffit pas : il faut aussi pouvoir la distribuer à grande échelle. C'est un point sur lequel l'entreprise s'est



Tour solaire de l'institut de recherche
IMDEA située en Espagne, près de Madrid
© Synhelion

penchée, puisque ce nouveau carburant se substitue parfaitement aux carburants fossiles actuels et est entièrement compatible avec l'infrastructure de distribution mondiale existante.

Synhelson travaille aujourd'hui sur deux aspects : l'industrialisation de son activité dans le but de pouvoir approvisionner le plus rapidement possible un maximum d'acteurs de la mobilité nécessitant des carburants, et le développement de ses relations avec ses clients et partenaires. « L'aviation est un domaine

dans lequel nous sommes particulièrement investis, notamment via notre collaboration avec la compagnie SWISS et le groupe Lufthansa depuis 2020. » Le secteur automobile est bien évidemment lui aussi un acteur de choix dans les relations commerciales de la startup.



**Dès l'été 2022:
Simulateur F/A-18**




Horaires d'ouverture: www.clindailes.ch

Quid du soutien du monde politique et du secteur public ? « Nous avons des contacts avec l'Office fédéral de l'énergie, l'Office fédéral de l'aviation civile et Innosuisse. Plusieurs projets sont actuellement en discussion, mais il est un peu tôt pour en parler. » Quoiqu'il en soit, la startup voit grand, puisque son objectif est de décarboner le secteur de l'aviation dans sa globalité. Prochaines étapes dans la roadmap : une première installation industrielle l'année prochaine servant de démonstration, suivie par une installation de production à échelle commerciale en 2025 afin de pouvoir couvrir en 2030 l'équivalent de la moitié de la demande de kérosène en Suisse. +

**UTILITAIRES
POLYVALENTS
100%
ELECTRIQUES**



GOUPIL

THE FUTURE IS GREEN MEANGREEN
ELECTRIC MOWERS



**Tondeuses électriques
professionnelles**

4 modèles à choix
Zéro émissions
Autonomie jusqu'à 7 heures
Châssis & Plateau aluminium
Conduite assise ou debout





JUSSY 022 759 91 91
MIES 022 755 60 22
ACLENS 021 731 29 91

www.chalut-greenservice.ch

Comment Airbus s'apprête à RÉVOLUTIONNER LE MONDE AÉRONAUTIQUE

+ Le constructeur aéronautique européen Airbus s'est lancé depuis plusieurs années dans un programme ambitieux : développer les premiers avions commerciaux au monde émettant zéro émission de CO₂ d'ici 2035.

Airbus travaille sur trois technologies de systèmes de propulsions alternatifs : l'électrique, le solaire et l'hydrogène. L'ensemble de ces technologies se regroupent sous la terminologie « zero emission » et ont pour objectif de réduire de façon drastique les émissions de CO₂ des avions commerciaux, des hélicoptères, des satellites et des futurs véhicules de mobilité aérienne urbaine.

Des concepts d'avions à hydrogène ZEROe

L'hydrogène occupe une place à part dans le choix stratégique du constructeur aéronautique, qui a développé trois concepts d'avions utilisant cette technologie : le Turbofan, propulsé par deux turbosoufflantes hybrides-hydrogène, le Turboprop, plus petit et dont les deux propulseurs entraînent des hélices, et le Blended-Wing Body, dont le fuselage aérodynamique fait penser à un avion furtif de type Lockheed-Martin F-117 Nighthawk.

Techniquement, la propulsion se fait par la combustion d'hydrogène au moyen de moteurs à turbine à gaz. L'hydrogène liquide est utilisé comme carburant pour la combustion avec l'oxygène. Des

pires à hydrogène créent de l'énergie électrique pour compléter la turbine à gaz, ce qui donne un système de propulsion hybride-électrique efficace qui profite de la complémentarité des technologies.

Lancement du ZEROe demonstrator en 2022

Airbus a lancé en février dernier son démonstrateur ZEROe afin de tester la technologie de combustion de l'hydrogène sur une plateforme multimodale A380. Concrètement, il s'agit de transformer en avion A380 pour implémenter la propulsion à hydrogène via les turbines et à intégrer le stockage et la distribution d'hydrogène liquide dans l'aéronef, qui servira à alimenter l'appareil.

Cette mise en situation va permettre de réaliser des essais au sol et en vol dans des conditions réelles. Une étape indispensable avant de pouvoir prouver la viabilité des conceptions, des processus, des carburants, des matériaux et des équipements de ce projet d'envergure. C'est aussi une formidable vitrine pour présenter cette innovation au public, qu'il s'agisse du monde politique, de la presse ou du grand public. +



Le principe du démonstrateur ZEROe A380
© Airbus

En savoir + :

<https://bit.ly/3VjCZYP>

Les métiers de l'aéronautique

Paul-Louis PORTERON

Chef du service et Contrôleur des aires de trafic



Pouvez-vous nous dire, dans les grandes lignes, en quoi consiste votre métier ?

Depuis plus de 5 ans, je suis contrôleur des aires de trafic et responsable du service au sein de Genève Aéroport. Ma mission est de veiller à la sécurité et la fluidité du trafic sur le tarmac, c'est-à-dire entre le moment où un avion sort ou entre sur la piste et le moment où il est stationné. Les contrôleurs des aires de trafic sont les yeux et les oreilles des pilotes, qui ont une faible visibilité sur ce qui se passe au sol. Nous les guidons par radio depuis la tour de contrôle, notamment grâce à des caméras et des radars, mais aussi directement en regardant par les fenêtres de la tour de contrôle qui surplombe la plateforme aéroportuaire.

Qu'est-ce que vous appréciez particulièrement dans votre métier ?

Incontestablement de travailler dans un environnement captivant ! L'aviation est une véritable passion. C'est un univers qui est tout le temps en mouvement, dynamique et où les échanges sont enrichissants. Beaucoup de personnes qui débutent leur carrière dans l'aéronautique y restent toute leur vie. Les journées se ressemblent, c'est vrai, mais sont quand même différentes. J'aime dire que nous sommes une pièce maîtresse du bon fonctionnement de l'aéroport.

Une anecdote, une histoire, un souvenir à nous partager ?

Elle est assez récente, puisqu'il s'agit de la rencontre entre Joe Biden et Vladimir Poutine de juin 2021. Tout le travail d'organisation que cela a demandé, les interlocuteurs avec qui nous avons échangés, l'ambiance si particulière à l'aéroport le jour de la rencontre... ce sont des moments que je n'oublierai jamais. J'ai même pu voir de mes propres yeux les avions présidentiels : merveilleux !

En savoir + : <https://www.youtube.com/watch?v=IHGAVEoxrNM>

Patrick DI BIAGIO

Agent autorité aviation, dit Marshaller

Pouvez-vous nous dire, dans les grandes lignes, en quoi consiste votre métier ?

Je suis Agent autorité aviation depuis 1996 et fais partie du service OAA - Operation Autorité Aviation - qui s'occupe principalement de guider les avions sur le tarmac, c'est-à-dire entre le moment où ils quittent la piste, ou la rejoignent, et le moment où ils stationnent. Cela concerne pour la majorité du temps des avions de ligne, des charters et des avions d'affaires sur le côté sud de l'aéroport, et essentiellement de l'aviation d'affaires et privée au nord de l'infrastructure. Nous nous occupons aussi de faire passer la partie pratique du permis de circulation sur le tarmac et sommes en charge de prévenir Skyguide lors du changement d'adhérence de la piste en cas de pluie ou de neige.

Qu'est-ce que vous appréciez particulièrement dans votre métier ?

Le fait d'être au plus près des avions et de les guider sans encombre à bord de l'un de nos 7 véhicules jaune, en assurant la meilleure fluidité possible en toute sécurité. Nous collaborons avec nos collègues de l'AMS - Apron Management Service - qui nous communiquent par radio les consignes à suivre. La cohésion d'équipe est vraiment extraordinaire, ce qui nous permet d'assurer un service optimum, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

Une anecdote, une histoire, un souvenir à nous partager ?

Il y a quelques années, lors d'un contrôle de piste pour s'assurer que tout était en ordre, nous avons trouvé un rapace blessé. Il a fallu lui courir après un bon moment avant d'arriver à le récupérer et j'ai fini mon contrôle de piste avec un oiseau à la main. Je m'en souviendrai toujours.



REJOIGNEZ l'aventure AERIA+

ASSOCIATION ÉCONOMIQUE ROMANDE POUR UNE
INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE PERFORMANTE



Qui n'a jamais entendu dire que voler était le plus vieux rêve de l'Homme ? Que ce soit les somptueuses esquisses et maquettes de Léonard de Vinci, l'œuvre mondialement connue *Le petit Prince* de l'aviateur Antoine de Saint-Exupéry, ou le premier vol motorisé des frères Wright au début du 20^{ème} siècle, il y a toujours une part de rêve et d'imaginaire associée à l'aviation.

Aujourd'hui pourtant, l'aéronautique est montrée du doigt. Les détracteurs ne voient dans l'aviation que nuisances et contraintes. Au point de vouloir tout simplement clouer les avions au sol. Cette vision dogmatique est préjudiciable à de nombreux égards.

L'aviation a toujours été un moyen de transport indispensable pour tisser des relations internationales, faire se rencontrer les peuples et faciliter les transactions commerciales, inhérentes à toute société humaine. C'est encore plus vrai aujourd'hui, dans un monde incertain où les échanges revêtent une importance capitale.

C'est la raison pour laquelle AERIA+ se donne pour ambition de soutenir l'aéronautique, en fédérant les acteurs de l'économie et des relations internationales pour promouvoir et défendre la présence d'une infrastructure aéroportuaire performante dans l'intérêt de l'économie romande.

Nos objectifs sont clairs :

- + Représenter les besoins et les intérêts de l'économie romande en matière de desserte aérienne de qualité par des interventions et campagnes au niveau politique, médiatique et dans tous les milieux concernés
- + Servir d'interface entre les milieux économiques et l'aéroport international de Genève
- + Convaincre l'opinion publique de l'importance stratégique pour l'économie de l'aéroport international de Genève
- + Contribuer à la compétitivité de l'infrastructure aéroportuaire romande, dans le respect des principes de durabilité
- + Veiller à ce que les liaisons aériennes soient en phase avec les besoins de l'économie

Nous profitons de la première édition de ce magazine Panorama pour vous encourager à **rejoindre l'association dès à présent**. Que vous soyez représentant d'une association, dirigeant d'une entreprise ou que vous souhaitiez vous engager à titre privé, il y a de la place pour tous les défenseurs de l'aéronautique.

Pour rejoindre AERIA, remplissez le formulaire d'inscription sur <https://aeria.ch/contact/>

Magazine trimestriel édité par AERIA+, c/o CCIG, Bd du Théâtre 4, 1204 Genève

Rédacteur : Dimitri Kas

Conception graphique / Mise en page : Sébastien Ripoll

Régie publicité : HP media SA - Tél. 022 786 70 00

Impression : ATAR Roto Presse SA, Genève

Tirage : 2'500 exemplaires. Impression sur papier FSC® Mixte C154575.

Crédits photographiques : © AdobeStock, © Probst Maveg, © APCO Technologies, © SWISS, © J.-M.Probst, © Swiss aeropole, © Genève Aéroport, © Synhelion, © Airbus

Reproduction partielle ou totale libre de droits, merci de fournir un justificatif.

Merci d'adresser vos demandes et questions directement à : contact@aeria.ch



AERIA+
Panorama
N°1
Décembre 2022

ASSOCIATION ÉCONOMIQUE ROMANDE POUR UNE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE PERFORMANTE

imprimé en
suisse

TAXIPHONE PREMIUM

BUSINESS ou VIP...



**CHEZ NOUS, UN TAXI PREMIUM
C'EST SANS SUPPLÉMENT !**

+41 22 33 141 33



www.mytaxiphone.ch