

AERIA+ Panorama

N°2
Avril 2023

ASSOCIATION ÉCONOMIQUE ROMANDE POUR UNE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE PERFORMANTE

Londres Luxembourg

VOYAGES D'AFFAIRES

L'INTERVIEW Antoine HUBERT, Administrateur délégué d'Aevis Victoria SA p.4 / **ACTUALITÉS** p.8 / **DESTINATION** Londres - Luxembourg p.12 / **INNOVATION** Airbus et H55 p.16 / **LES MÉTIERS DE L'AÉRONAUTIQUE** Formateur des opérateurs de passerelles + Directeur de GVAssistance SA 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



Chers lecteurs,
Chers membres d'AERIA+,



L'actualité des derniers mois, avec le dépôt d'un recours contre la modification du règlement d'exploitation de l'aéroport international de Genève et la multiplication des déclarations défavorables au transport aérien dans le cadre des élections cantonales genevoises, renforce notre conviction dans la nécessité de promouvoir et défendre une infrastructure aéroportuaire performante en Suisse romande.

Pour Genève, nous sommes convaincus qu'il est dans l'intérêt de tous de mettre rapidement à jour ce règlement d'exploitation ainsi que la courbe de bruit admissible afin que l'aéroport puisse continuer à servir l'économie et la population de la région tout en garantissant des conditions de cohabitation acceptables avec la population riveraine. Le nouveau système de quotas prévu dans ce règlement permettra de diminuer progressivement les nuisances générées par les vols opérés après 22h00. À ce sujet, AERIA+ a publié un communiqué que nous vous invitons à consulter dans la rubrique « actualités » de notre site internet.

En décembre 2022 et janvier 2023, AERIA+ a par ailleurs mené un sondage auprès des partis politiques genevois afin de mieux cerner leurs positions concernant le transport aérien et l'activité de l'aéroport international de Genève. Les résultats mettent en évidence que l'importance de cet aéroport pour l'économie romande n'est pas remise en question mais que plusieurs formations souhaiteraient une réduction des horaires de l'aéroport et la mise en place de diverses taxes dissuasives sur les billets d'avion, taxes qui figuraient dans le projet de loi CO₂ refusé par le peuple en 2021.

Afin d'anticiper ces débats et mener à bien notre mission, qui est notamment de convaincre l'opinion publique de l'importance stratégique pour l'économie de l'Aéroport International de Genève, nous préparons une campagne digitale destinée au grand public qui mettra en avant des témoignages d'entreprises bénéficiant de cette infrastructure.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce second numéro qui vous fera également découvrir le rôle clé des dessertes aériennes de Londres et de Luxembourg pour l'économie régionale ainsi que l'activité de l'entreprise romande H55, particulièrement innovante dans le secteur aéronautique.

Fred Herren

Vice-président d'AERIA+

ANTOINE HUBERT

Le franc-parler d'un patron non-conformiste

+ Administrateur délégué d'Aevis Victoria SA, avec notamment 21 établissements hospitaliers dans 14 cantons, et une dizaine d'hôtels, **Antoine Hubert** a traversé la crise du COVID en pestant contre une politique qui lui a paru anxiogène et liberticide. En pourfendant les vents de gauche qui soufflent d'outre-Jura sur Genève, l'entrepreneur résiste aux courants « mainstream », notamment à travers son journal L'Agefi.

Devenu un personnage incontournable de la santé et de l'hôtellerie de luxe, le Valaisan Antoine Hubert mène la barre de 21 hôpitaux et d'une cinquantaine de centres spécialisés: « Swiss Medical Network est en train de racheter ou construire des centres médicaux. À terme il possèdera 150 ou 200 centres spécialisés capables de prendre en charge les patients de A à Z », confie le self-made man qui s'est lancé dans la vie avec un apprentissage d'électricien, loin des hautes écoles de finance. Cela ne l'a pas empêché de montrer de brillantes capacités de gestionnaire, notamment dans l'hospitalier avec Swiss Medical Network: « Nous avons vu notre chiffre d'affaires friser le milliard de francs en 2022, porté notamment par la consolidation de l'Hôpital du Jura bernois à Bienne. Notre ambition est d'étoffer nos soins de premiers recours, avec des centres médicaux avec des généralistes et consultants spécialisés. Nous voulons développer des chaînes de compétences au sein du groupe pour assurer une quantité de cas suffisants pour maintenir la qualité des soins. Déjà présents dans 14 cantons, nous regardons de nouvelles opportunités en Thurgovie. »

Pas de problèmes de recrutement

Swiss Medical Network pratique des salaires parfois inférieurs de près de 20% aux hôpitaux universitaires lausannois ou genevois et ne connaît



© CDC

Clinique de Genolier



© Antoine Hubert

pourtant pas de problème de recrutement: « Nous n'avons jamais dû fermer une chambre par manque de personnel contrairement à certains hôpitaux publics qui souffrent d'absentéisme. Nos enquêtes auprès du personnel montrent que le salaire n'est pas la préoccupation No 1. C'est avant tout l'ambiance de travail et le cadre qui sont importants. Personnellement je suis un fervent opposant de la multiplication des services de ressources humaines. Dans les grandes organisations, les chefs se déchargent ainsi de leurs responsabilités. Les employés ont face à eux une sorte de bureau des plaintes, un ventre mou. Quand on n'a pas d'interlocuteur, on fait des manifestations ou l'on se met en grève. Comme c'est plus facile, on va exprimer des revendications financières. Donnez-nous 5% de plus ! Mais ce n'est pas ça qui va calmer le mécontentement. Par rapport à l'hôtellerie, les contraintes sont les mêmes avec les horaires irréguliers, mais le personnel de la santé est plutôt mieux payé. Le problème est qu'ils sont mal considérés. Si vous les respectez et les écoutez, vous aurez moins de problèmes de recrutement, de turnover et d'absentéisme. Personnellement je préfère engager les cadres moi-même en se passant des RH. Quand on voit un grand hôpital universitaire comme les HUG avec une trentaine de services RH,

le personnel ne peut pas être content. À quoi servent les chefs de service s'ils ont chacun un directeur RH ? À Lausanne, le CHUV est un service de l'État. Il n'y a pas de volonté de changement. Les politiques veulent garder cette grande machine qui ne connaît pas de problème d'argent. On s'arrange au niveau politique entre la gauche et la droite, mais le dysfonctionnement est manifeste. Le magazine Newsweek a beau classer le CHUV au Top 10, ils ont de la peine à recruter et à garder les bons médecins. Les HUG à Genève ont au moins le mérite d'avoir une organisation structurée avec un conseil d'administration, même si c'est une sorte de mini Grand Conseil. Il ne devrait pas y avoir plus de 6 à 8 membres. Mais fondamentalement, comme le CHUV et les autres hôpitaux universitaires suisses, ils font beaucoup de médecine simple avec les coûts d'une médecine universitaire. Une solution serait de se concentrer sur certaines spécialités comme l'a fait l'USZ à Zurich. »

Plus de 6'000 employés

Concernant les hôtels, Avis Victoria en possède 10 en Suisse et un onzième acquis à Londres, L'Oscar. Essentiellement des 5 étoiles, mais aussi des 4 étoiles de luxe comme le Schweizerhof et le Monte-Rosa à Zermatt ou l'Adula à Flims : « Depuis 2014, on œuvre en commun avec Michel Reybier, entrepreneur français établi en Suisse depuis plus de 40 ans. Michel

Reybier mène la partie hôtelière et je mène la partie hospitalière. »

Le duo Reybier-Hubert possède 75% des actions, le reste appartient à des actionnaires institutionnels et privés, le Koweït Investment Office qui en détient environ 3% depuis l'acquisition de Victoria Jungfrau SA.

Au total, le groupe donne du travail à près de 4'000 personnes dans le domaine de la santé, sans compter 2'500 médecins indépendants, et près de 2'000 dans l'hôtellerie avec davantage de variations saisonnières. Victoria Jungfrau SA, la filiale hôtelière se hisse à la deuxième place suisse derrière le groupe Accor, mais



© VI

Victoria Jungfrau, Interlaken



Ingénieurs créatifs



©Photo Joas Souza

©Photos Hélène Maria

il est le principal opérateur dans l'hôtellerie de luxe. Swiss Hôtel Properties, filiale d'Aevis, est propriétaire des murs de 8 établissements sur 10, à l'exception du Crans Ambassador et du Bellevue Palace à Berne qui appartient à la Confédération. Du côté des cliniques, Swiss Medical Network est le No 2 derrière Hirslanden récemment allié à MSC de la famille Aponte qui a diversifié ses importants revenus de 11 milliards en 2022 grâce à la relance du commerce maritime.

Les mêmes visions

Avec son associé, Antoine Hubert partage les mêmes valeurs : le respect de l'entreprise, des collaborateurs et des partenaires : « Michel Reybier a 20 ans de plus que moi, il n'a plus rien à prouver. Il a réussi dans plein de domaines, y compris la vigne à Bordeaux avec Cos d'Estournel, des vignobles en Hongrie et du champagne à Reims. Nous ne sommes pas en compétition. Mon domaine, c'est la santé. C'est un ensemble constitué depuis déjà 20 ans. Dans le groupe, je m'occupe du développement, du financement et des relations avec les investisseurs. Michel Reybier s'occupe davantage de l'hôtellerie, un domaine beaucoup plus jeune dans le groupe. Mon associé est plus actif dans l'opérationnel des hôtels, mais tout ce qui est développement,

acquisitions et stratégie, nous le faisons ensemble. Je suis davantage basé à Zurich, même si Aevis a son siège administratif à Fribourg. Je n'ai pas de bureau fixe. Nous sommes une organisation décentralisée sans siège central, mais avec des bureaux à Genève, Zurich, Soleure, Echandens (VD) et Chavannes-de-Bogis (VD). La comptabilité et la finance sont regroupées à Soleure avec une soixantaine de personnes : concrètement il n'y a pas de synergies entre la santé et l'hospitalité, si ce n'est des achats groupés. En revanche les deux domaines se concentrent sur le service à la personne et l'on intervient à des étapes différentes de la vie. »

La dure période du confinement

La récente pandémie et surtout le confinement ont suscité des coups de gueule du Valaisan. Il s'est élevé contre une politique jugée parfois trop rigide et anxiogène du Conseil fédéral. Il a même déscolarisé son fils cadet d'une école privée à cause de l'obligation du port du masque. A-t-il eu raison trop tôt ? « Je campe sur mes positions. La Suède qui n'a pas confiné a eu raison. Certes la Suisse n'a pas trop mal géré, mais la France a connu une gestion catastrophique. Paris influence beaucoup la Suisse romande et Genève avec les syndicats, les grèves, les subventions et l'étatisation

UNE RAPIDITÉ INÉGALÉE

NV Logistics
A NEW VISION OF LOGISTICS

www.nvlogistics.com



Mont Cervin, Monte Rosa, Zermatt

rampante. Quand on travaille en Suisse alémanique, on vit hors de l'influence française, on est resté suisse. Les Romands écoutent les médias français, lisent des journaux comme Le Temps, où l'on ne constate pas de différence avec les médias français. C'est le même ton gauchisant, ils s'en prennent à une étudiante qui n'a pas payé ses impôts au bon endroit, ils attaquent tout le monde. Cela n'arrive pas outre Sarine. Cette différence de mentalité se retrouve aussi dans la gestion des banques comme dans la gestion des hôpitaux. La Suisse romande est en train de sombrer dans un état socialo-communiste. Tout doit venir de l'État, tandis que la Suisse alémanique se cramponne à des valeurs libérales. Les Alémaniques ne lisent pas les médias allemands et regardent peu la TV allemande. Pour moi c'est la cause principale de cette différence avec les Romands. Cela déteint sur nos politiciens. On a l'impression d'avoir affaire à des Français. Peut-être devrait-on donner Genève à la France ? Cela nous ferait moins de frontières à surveiller! »



Privatklinik Bethanien, Zurich. © Nuno Acacio

Est-ce la raison du rachat de L'Agefi par Antoine Hubert en 2016 ? « C'est l'un des derniers médias indépendants avec des journalistes qui sont factuels, qui fournissent des chiffres sans forcément les commenter. C'était mon devoir de soutenir ce titre pour contribuer à sauvegarder une information économique et politique indépendante. Mais c'est un mécénat. On travaille pour que le titre devienne rentable, même si c'est compliqué. Quand on croit toucher au but, il survient un événement qui grippe les rouages. Le tirage n'est plus tellement important, car il est consulté majoritairement en ligne. C'est un journal lu surtout par des leaders d'opinion. Le lectorat indirect avec les reprises compte beaucoup. »

L'importance de l'aéroport de Genève

Sans aéroport international, l'hôtellerie suisse ne pourrait pas tourner. Il en va différemment du domaine de la santé où le tourisme médical est moindre : « C'est surtout une clientèle très haut de gamme, comme les chefs d'État, des personnalités haut placées ou riches. Vu le niveau des prix et du franc suisse, l'Allemagne connaît davantage le phénomène du tourisme médical. En revanche l'hôtellerie suisse ne pourrait pas tourner sans clientèle étrangère. On a besoin d'un aéroport efficace et flexible. Pendant le Covid, Zurich a gagné énormément en notoriété, même si Genève est plus connu que Zurich à cause des organisations internationales. Durant le confinement, Kloten a vu une hausse de la clientèle étrangère au détriment de Genève. C'était la seule porte d'entrée. Le Covid a boosté Zurich. Genève doit maintenant remonter la pente. »

Interview d'Olivier Grivat +

Nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève

+

Le 25 novembre 2022, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a approuvé le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport international de Genève. Cette approbation intervient trois ans après le dépôt du « Dossier après plan sectoriel de l'infrastructure aéroportuaire (PSIA) » par Genève Aéroport, en septembre 2019.



Genève Aéroport avait en effet déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une demande de modification de son règlement d'exploitation ainsi qu'une demande d'approbation des plans pour des projets infrastructurels et opérationnels. Cette demande faisait suite à l'adoption de la fiche PSIA (Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018.

La fiche PSIA, un enjeu stratégique pour l'aéroport de Genève

Une fiche PSIA est un instrument légal permettant d'élaborer la planification territoriale des aéroports en Suisse. Elle définit notamment les conditions générales de l'exploitation, le périmètre de l'aérodrome, l'équipement, l'exposition au bruit, ainsi que des éléments de protection de la nature et du paysage.

L'élaboration d'une fiche PSIA est un processus visant à concilier au mieux les intérêts des parties prenantes. En l'occurrence, il s'agissait de mettre autour de la table des représentants de la Confédération, des cantons de Genève et de Vaud, de l'exploitant de l'aéroport (Genève Aéroport) et de Skyguide. Les autorités françaises ont aussi pu s'exprimer sur ce dossier.

Parmi les mesures emblématiques de cette fiche figuraient deux courbes de bruit, dont l'une appelée courbe « cible », visant une diminution progressive de l'exposition au bruit à l'horizon 2030 (projection sur le territoire de l'espace impacté par le bruit aérien).

Afin de mettre en place les mesures nécessaires à la réduction progressive de l'exposition au bruit, et dans le souci de respecter les contraintes de la courbe de bruit « cible », Genève Aéroport a envisagé

13TH

WORLD
CHAMBERS
CONGRESS

GENEVA 2023

SWITZERLAND, 21-23 JUNE



un ensemble de mesures tant opérationnelles que stratégiques. Trois de ces mesures étaient inscrites dans le dossier déposé en septembre 2019 auprès de l'OFAC.

Les mesures du nouveau règlement d'exploitation

Première mesure : l'interdiction pour les compagnies aériennes de programmer des décollages à partir de 22h00, excepté pour 3 vols long-courriers par semaine opérés par des avions de dernière génération, afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains aux heures sensibles. « C'est déjà ce que nous faisons de manière informelle depuis des années en ne proposant pas de créneaux horaires aux compagnies aériennes dès 22h00, indique Gaël Poget, délégué aux affaires extérieures, mais nous avons voulu aller plus loin en formalisant cette décision par les autorités aéroportuaires. »

Deuxième mesure notable : la mise en place d'un système de quotas pour les compagnies aériennes.



© AdobeStock

L'objectif de cette mesure est de restreindre de manière drastique les départs programmés avant 22h00 mais qui, pour quelque raison que ce soit, partiraient après 22h00. « De nouveau, le but de cette mesure est de tenir compte des préoccupations des riverains en limitant le bruit, tout en offrant une certaine flexibilité opérationnelle » précise Gaël Poget.

Enfin, la demande déposée par Genève Aéroport contenait aussi une courbe de bruit admissible similaire à celle de la fiche PSIA. Cette courbe se fonde sur la mise à jour du cadastre de bruit aérien, en adéquation avec l'exposition effective au bruit actuel.

Ces trois mesures innovantes et volontaristes de la part de Genève Aéroport permettent de concilier les besoins de l'économie tout en prenant en compte les préoccupations légitimes des riverains en matière de bruit.

Où en est-on de la mise en place de ce règlement ?

Ce nouveau règlement d'exploitation a fait l'objet de deux recours au Tribunal administratif fédéral. L'un est porté par des communes et associations de riverains, au titre desquelles on retrouve la CARPE (Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement) qui avait été active dans la campagne relative à l'initiative IN 163 intitulée « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève ». Le second recours émane des milieux immobiliers, étant donné que le nouveau cadastre de bruit ferait évoluer l'exposition au bruit de certaines parcelles, ce qui modifierait leur valeur pour les propriétaires.

Ces recours suspendent la mise en place de quotas pour les compagnies aériennes, la décision d'interdire les départs programmés à partir de 22h00 ainsi que l'adoption de la courbe de bruit admissible. « Même si ces mesures n'entrent pas officiellement en vigueur de manière formelle tant que le Tribunal n'a pas rendu sa décision, Genève Aéroport va continuer à prendre des mesures afin de limiter l'exposition au bruit pour les riverains », conclut Gaël Poget. +

Les voyages d'affaires au cœur de l'économie régionale

+ Les voyages d'affaires sont essentiels pour l'économie mondiale. En témoignent de nombreuses études parues ces derniers mois, en particulier réalisées par la *Global Business Travel Association*. En complément de ces études, Genève Aéroport a mené une enquête auprès des milieux économiques et diplomatiques de la région en fin d'année dernière. En tout, 26 entretiens ont été réalisés avec des représentants d'institutions publiques et privées implantées sur le canton de Vaud et de Genève.

Cette enquête est riche d'enseignements. On y apprend notamment que sur l'année 2022, la part des voyages d'affaires à l'aéroport de Genève est restée inférieure à celle de la situation pré-covid, puisqu'elle s'établit à 13%, soit une baisse de 9 points par rapport à 2019 (22%). Cependant, la reprise est là et les perspectives sont bonnes. La plupart des répondants estiment en effet que le nombre de voyages d'affaires dans leur entreprise augmentera en 2023 par rapport à 2022.

Évolution des critères de sélection des voyages d'affaires

Deux principaux critères guident les entreprises dans le fait de réserver un voyage d'affaires : des aspects de rationalisation (prix des billets et trajets directs) et des enjeux de durabilité.

L'année 2022 a vu le prix des billets augmenter par rapport à 2021. Étant donné le contexte d'inflation mondiale et la fragilité de la reprise économique post-covid, il paraît naturel que le prix soit l'un des principaux critères de décision lorsqu'il s'agit de réserver un voyage d'affaires (83% des répondants l'évoquent dans leurs réponses).

Cela dit, l'année 2022 a vu la part des voyages réalisés en classe affaires rester stable dans plus de la moitié des organisations interrogées. Ce qui témoigne de la volonté des entreprises de maintenir le niveau de confort de leurs collaborateurs lors des déplacements en avion.

Autre critère de choix : près de la moitié des entreprises ont déclaré que les considérations environnementales étaient au cœur de l'évolution de leur politique de voyage. Ce qui les rend plus attentives à choisir une

route directe pour atteindre une destination plutôt que de faire des escales.

L'impact de cette évolution stratégique dans le choix des trajets est étroitement lié à la thématique de la responsabilité sociale des entreprises (RSE) et répond à des préoccupations écologiques et environnementales fortes. Ce dernier critère de sélection permet-il de dessiner la mobilité aéronautique de demain ?

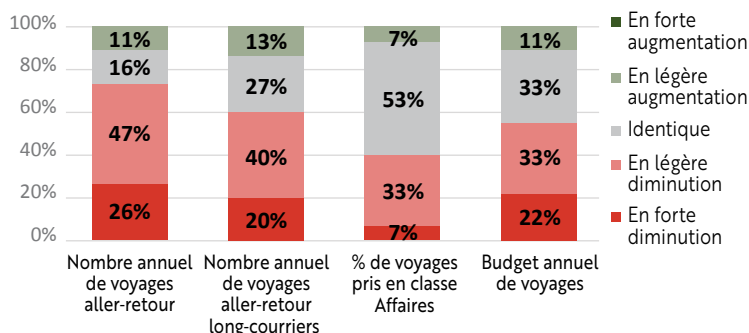
Changement de paradigme des voyages en avion

Du fait des contraintes liées aux voyages en avion pendant la période covid, voire de l'impossibilité de voyager à certains moments, les entreprises ont fait évoluer leur politique de voyage. Les appels téléphoniques et visioconférences ont supplanté les voyages réalisés pour différents types de réunions, par exemple les réunions administratives ou internes.

Cela dit, presque toutes les entreprises s'accordent à dire que la pandémie a mis en exergue l'importance des rencontres en personne pour les réunions stratégiques et les relations d'affaires. « Les visioconférences ne remplacent pas les réunions en face à face, mais les complètent » a indiqué l'un des panélistes de cette enquête.

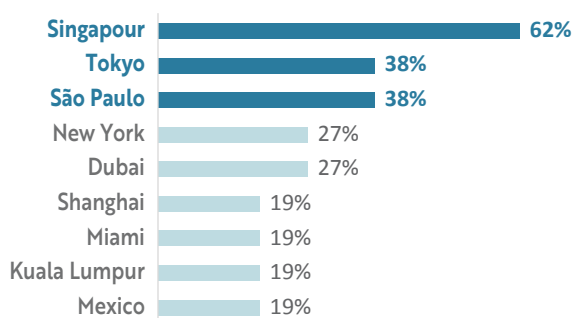
D'ailleurs, plusieurs d'entre eux ont exprimé le besoin de voir s'ouvrir de nouvelles destinations long-courriers. Singapour est la destination la plus sollicitée par les multinationales, qui aimeraient bénéficier d'un vol direct au départ de Genève. Tokyo et Sao Paulo prennent la seconde place du podium dans le classement. +

Demande de voyages 2022 en comparaison avec 2019



Comparaison des voyages entre 2019 et 2022 selon différents critères

Top 9 - Destinations long-courriers les plus demandées



Classement des destinations long-courriers les plus demandées

Faisons
bouger le monde
ensemble[©]



kaufmännische grundbildung
formation commerciale initiale
formazione di base commerciale

Plus d'infos pour l'apprentissage
Employé-e de commerce CFC Branche Logistique et Transports Internationaux
sur www.spedlogswiss.com



Spedlogswiss Romandie
98 rue de Saint-Jean - CP - 1211 Genève 3
Tél. +41 58 715 39 63

SPEDLOGSWISS

Je réponds
à **12** messages
durant mon trajet

Olena, Servette

σ tpg

LONDRES-CITY ET LUXEMBOURG

LES DESTINATIONS LES PLUS PRISÉES DU MONDE DES AFFAIRES

+ La desserte de l'aéroport de Genève offre un large choix de destinations. En 2022, plus de 146 destinations étaient disponibles au départ de Genève. Parmi elles, deux sortent du lot lorsqu'on évoque les voyages d'affaires : **Londres-City** et **Luxembourg**. Près de deux tiers des personnes qui voyagent en direction de ces deux pôles économiques le font pour des raisons professionnelles.

Les compagnies aériennes qui desservent ces destinations ont adapté leurs services en conséquence. Les départs se font tôt le matin et les retours en soirée, afin de pouvoir effectuer l'aller-retour dans la journée. Les avions offrent un peu plus d'espace aux passagers, ce qui permet d'améliorer leur confort durant le vol. Ils sont aussi assez petits (environ 150 places) afin de réduire les temps d'embarquement et de débarquement. Ces dispositions ont pour but d'améliorer la qualité de services pour les passagers voyageant pour des raisons professionnelles.

Londres-City au cœur des affaires internationales

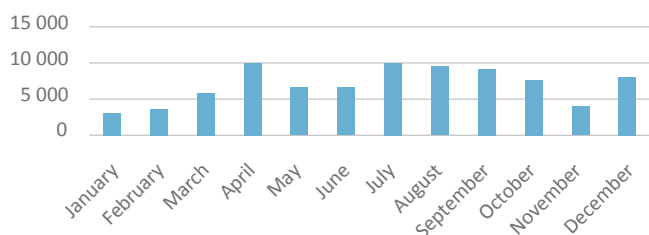
Deux compagnies aériennes proposent des vols directs à direction du London City Airport, situé à l'est de Londres : British Airways, qui détient la plus grande part de marché, et SWISS. Bien que la plupart

des vols soient opérés le matin et en soirée, il est possible de prendre l'avion dans la journée. En moyenne, ce sont 25 vols qui sont proposés chaque semaine.



© AdobeStock

GVA-LCY pax - 2022



Répartition du nombre de passagers sur la liaison Genève - Londres-City en 2022





© MezPhotographie

VINCENT SUBILIA

Directeur de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève depuis 2019.

La CCIG soutient les acteurs de l'économie genevoise depuis plus de 150 ans, en déployant un ensemble de services et de prestations au bénéfice de ses 2'500 entreprises « membres ». Elle se donne pour objectif d'assurer une économie forte, permettant aux acteurs du tissu économique local d'exercer leur activité de manière pérenne.

Sur l'importance des voyages d'affaires

Nous vivons dans un monde instable, où la seule certitude que nous puissions avoir est qu'il n'y en a pas. Les événements que nous avons vécus ces dernières années en témoignent avec force. Plus que jamais, les entreprises doivent faire preuve de résilience, de flexibilité et d'agilité. D'autant que l'inflation

affecte l'économie mondiale depuis plusieurs mois. L'économie genevoise est profondément internationale, que ce soit dans le secteur public ou privé. Les voyages en avion ont un rôle déterminant pour notre économie. J'aime à dire que sans l'aéroport, Genève serait une aimable bourgade.

Londres-City, une proximité attractive

Il y a de forts liens entre Genève et Londres, en particulier dans le domaine de la finance. Le fait que le Royaume-Uni soit sorti de l'Union européenne a renforcé la coopération entre nos deux pays. L'aéroport de Londres-City est très proche du centre d'affaires londonien, ce qui facilite les déplacements et le rend attractif à cet égard. D'autant que l'aéroport de Genève bénéficie lui aussi d'une proximité appréciable avec la ville, ce qui rend la liaison Genève-Londres très courtisée par la clientèle d'affaires.

Apprentissage de la pandémie

L'arrêt des voyages en avion a été brutal et inattendu, ce qui nous a plongés dans une situation de quasi-autarcie. Les entreprises ont dû rapidement trouver des solutions pour poursuivre leurs activités dans un contexte économique qui, je le rappelle, est profondément international. La visioconférence a certes permis de pallier les interdictions de voyages, mais on voit bien aujourd'hui, avec le regain d'intérêt des voyages en avion, les insuffisances de ce type de relations à distance pour les échanges commerciaux stratégiques. Le relationnel reste incontournable pour établir des relations de confiance. L'aéroport de Genève est à ce titre une clé de voûte indispensable à notre économie.



© AdobeStock



EDOUARD CUENDET

Directeur de la Fondation Genève Place Financière depuis 2014.

Sur l'importance des voyages d'affaires

Notre clientèle est pour une grande partie internationale. Il est indispensable de se déplacer pour nouer des relations d'affaires et des partenariats. Les voyages d'affaires sont donc extrêmement importants pour tous les acteurs de la Place financière. Pouvoir jouir d'une desserte aéroportuaire de qualité est un enjeu vital pour nos activités. Qui plus est, les clients apprécient la proximité de l'aéroport avec la ville lors de leurs séjours. Et c'est aussi un atout indéniable pour les collaborateurs et collaboratrices des institutions financières

genevoises lorsqu'ils doivent aller à la rencontre de leurs clients.

Luxembourg, une place de choix

Londres et le Moyen-Orient sont des destinations prisées. Mais le Luxembourg occupe une place à part, pour deux raisons. La première est que la clientèle européenne est importante pour la place financière genevoise. Or la Suisse n'est pas membre de l'Union européenne. Le Luxembourg est une "tête de pont" nécessaire pour pouvoir servir cette clientèle. La deuxième raison est que le Luxembourg est un leader mondial dans la création et l'administration des fonds de

La Fondation Genève Place Financière est l'organisation faitière de la place financière genevoise. Elle représente près de 38'000 emplois et quelque 12% du PIB du canton de Genève. Le tissu de la Place financière est diversifié : banquiers, gérants de fortune indépendants, gestionnaires d'actifs, intermédiaires financiers...

© AdobeStock



En 2019, quelque 191'000 passagers ont pris l'avion pour voyager entre Genève et Londres-City (départs et arrivées) sur près de 2.5 millions de passagers annuels pour l'ensemble des aéroports londoniens (5 aéroports). Bien évidemment, le nombre de voyageurs a drastiquement chuté en 2021 (4'000 sur l'année), pour reprendre en 2022 (85'000), ce qui reste encore faible par rapport à la situation avant pandémie.

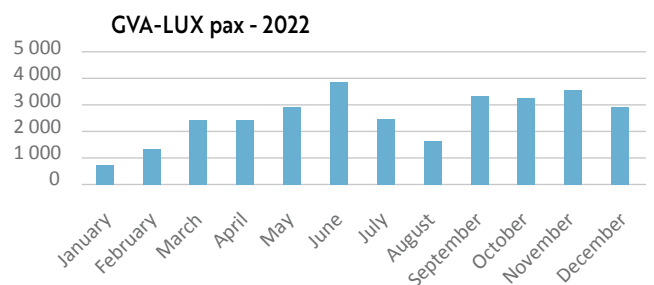
Deux points à relever. Le premier est que Londres-City est une destination point à point, contrairement à l'aéroport d'Heathrow qui fait office de hub en offrant un large choix de correspondances. Les voyageurs arrivent ou partent de Londres-City dans le but de rester dans la capitale anglaise, car c'est à Londres que les relations d'affaires se nouent, s'entretiennent et se pérennisent.

Deuxième point : chaque année a lieu au mois de juin le salon des voyages d'affaires, appelé Business Travel Show Europe. Il réunit sur 2 jours les leaders du secteur, avec au programme des conférences, des rencontres business et des partenariats.

Luxembourg, place européenne stratégique

Luxembourg est une place centrale européenne réputée dans le milieu bancaire. Les conditions fiscales pour les fonds de placement en font un lieu de rencontre incontournable des gérants de fonds et de l'écosystème bancaire dans son ensemble.

Seule la compagnie aérienne Luxair opère cette destination au départ de l'aéroport de Genève, avec une moyenne de 7 vols par semaine. En 2019, quelque 54'000 passagers qui ont pris l'avion pour voyager entre Genève et le Grand-duché luxembourgeois. À l'instar des Londres-City, ce nombre n'était que de 4'000 en 2021, et de 30'800 en 2022. +



Répartition du nombre de passagers sur la liaison Genève – Luxembourg en 2022

placement, notamment grâce à une législation favorable en matière fiscale.

Apprentissage de la pandémie

La pandémie a indubitablement changé notre façon de travailler. Les visioconférences ont pris le pas sur les voyages d'affaires. De nouvelles habitudes se sont installées, et nous n'allons évidemment pas revenir à la situation d'avant la pandémie. Mais cette situation de crise nous a permis de nous rendre compte à quel point les échanges humains en face à face sont essentiels pour créer des relations d'affaires et de confiance pérennes.



Luxembourg City, Kirchberg district. © AdobeStock

For every enthusiastics 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

INNOVER

Airbus déploie ses ailes révolutionnaires

+ Dans notre précédente édition, nous vous avons parlé de l'ambition du constructeur aéronautique européen Airbus de faire voler des avions commerciaux émettant zéro émission de CO₂ d'ici 2035. Cette volonté se manifeste notamment à travers le programme « zero emission » qui explore le développement de trois systèmes de propulsions alternatifs : l'électrique, le solaire et l'hydrogène.

Les innovations d'Airbus ne s'arrêtent pas là. Le géant européen a débuté il y a quelques années un projet appelé « AlbatrossOne » ayant pour objectif de construire une aile révolutionnaire s'inspirant du vol des albatros. Ce projet fait partie du programme « Biomimicry » qui vise à étudier et imiter « les secrets de la nature pour résoudre les défis humains », peut-on lire sur leur site.

AlbatrossOne © Patrick Metcalfe



Des ailes flexibles à géométrie variable

L'origine de ce projet émane de la filiale de recherche Airbus UpNext. Depuis son lancement, les ingénieurs planchent sur un prototype d'aile dont les spécificités technologiques font rêver les passionnés d'aviation et contribueront prochainement à décarboniser l'industrie aéronautique.



Rendu informatique du projet eXtra Performance Wing © Airbus

Il s'agit d'une aile articulée semi-aéroélastique qui se déverrouille en vol en cas de rafale de vent ou de turbulence. Cette technologie permet un gain de confort pour les passagers, moins soumis aux turbulences météorologiques, ainsi qu'une substantielle économie de carburant.

Autres spécificités : des bords de fuite rétractables et de nouveaux volets mobiles offrent une configuration bien plus large que celle disponible sur les avions actuels. Cette nouveauté permettra d'adapter la surface et la portance des ailes pour optimiser la répartition des charges en fonction des différentes phases de vol.

AlbatrossOne devient eXtra Performance Wing

Lancé en septembre 2022, le projet eXtra Performance Wing est la suite d'AlbatrossOne. L'objectif reste le même : s'inspirer de la nature pour améliorer l'aérodynamisme et les performances des ailes afin de pouvoir proposer des ailes qui s'adaptent à tout type d'avion et à tout système de propulsion.

Les premiers tests en soufflerie ont démontré la viabilité du projet eXtra Performance Wing, qui intègre des technologies embarquées innovantes, telles que des capteurs de rafales, des spoilers pop-up et des bords de fuite multifonctionnels pour permettre un contrôle actif de l'aile.

Prochaine étape à franchir : une série de tests grandeur nature programmés à l'été 2024 sur un avion Cessna Citation, spécialement transformé pour l'occasion.

+

Récupérer, trier, pour valoriser

Le Groupe BAREC, des spécialistes du recyclage, pour toujours mieux vous servir!

abbé sa
fers et métaux
Rue De-Torretin 7 (Desserte n° 11C)
CH - 1242 Satigny-Geneve
Case postale 442 - 1214 Vernier
Tel. +41 22 343 44 00
abb@barec.ch

dafarec sa
destruction de documents confidentiels
Rue De-Torretin 7 (Desserte n° 11C)
CH - 1242 Satigny-Geneve
Case postale 442 - 1214 Vernier
Tel. +41 22 343 50 77
dafarec.gel@barec.ch

papirec sa
vieux papiers et cartons
Siège social
Rue des Jeunes 57
Case postale 1449
CH - 1227 Carouge-Geneve
Tel. +41 22 343 77 00
papirec.gel@barec.ch

GROUPE BAREC
Récupérer, une seconde nature
www.barec.ch

ÊTRE UN ACTEUR MAJEUR de la transformation aéronautique

+ Telle est la vision d'André Borschberg, cofondateur de H55, une entreprise qui développe des systèmes de propulsion électrique équipés de batteries au lithium destinés à l'aviation. Implanté à Sion, H55 emploie une centaine de personnes et se donne pour mission de contribuer à rendre les vols en avions neutres en émission de CO₂ d'ici 2050.



+ Le nom d'André Borschberg ne vous est sans doute pas inconnu. Cofondateur avec Bertrand Piccard du projet Solar Impulse, qui a donné naissance au premier avion électrique à avoir fait le tour du monde, il est aujourd'hui au poste de pilotage d'H55, une entreprise qu'il a créée avec Sébastien Demont et Gregory Blatt, eux-aussi issus de Solar Impulse.

Un homme passionné d'aéronautique

« J'ai toujours voulu mettre ma passion du monde aérien et mes connaissances au service de l'aéronautique de manière créative et innovante » témoigne André Borschberg en préambule. Ingénieur diplômé de l'EPFL en mécanique et thermodynamique,

© H55/Annapizzolante



titulaire d'une licence en science du management du MIT et pilote de chasse des forces aeriennes suisses, il a conjugué ses talents d'entrepreneur et d'ingénieur pour concevoir et développer la partie opérationnelle et technologique du projet *Solar Impulse*.

C'est lors de ce projet qu'il se rend compte de l'incroyable potentiel des énergies renouvelables. Il cofonde alors la start-up *H55* dans le but de développer des technologies de propulsion propre en vue de transformer le monde de l'aviation. L'idée : créer un système de propulsion électrique neutre en émission de CO₂. « J'ai la chance de pouvoir œuvrer à la transformation de l'aéronautique et de mettre ma passion au service de cette industrie », dit-il avec un grand sourire.



© H55/Annapizzolante

Un projet qui prend son envol

Les équipes d'*H55* collaborent avec l'entreprise canadienne Pratt & Whitney, l'un des plus grands fabricants de moteurs d'avions du monde, afin de développer un système de propulsion hybride destiné aux avions régionaux. En parallèle, *H55* s'attelle à transformer une partie de la flotte des avions *Piper* du spécialiste de la formation Aéronautique CAE, en les équipant de leur système de stockage et de gestion d'énergie (batteries).

« J'ai toujours voulu mettre ma passion du monde aérien et mes connaissances au service de l'aéronautique de manière créative et innovante »

GeniLac°

Ceci n'est pas un lac.

Pour nous, c'est d'abord une immense source d'énergie naturelle pour notre réseau thermique, capable d'apporter plus de 80% de fraîcheur et de chaleur renouvelables pour des bâtiments genevois d'ici 2030. Vous allez vraiment admirer votre lac autrement.

parentdesign.com

Thermique 2030°

SIG

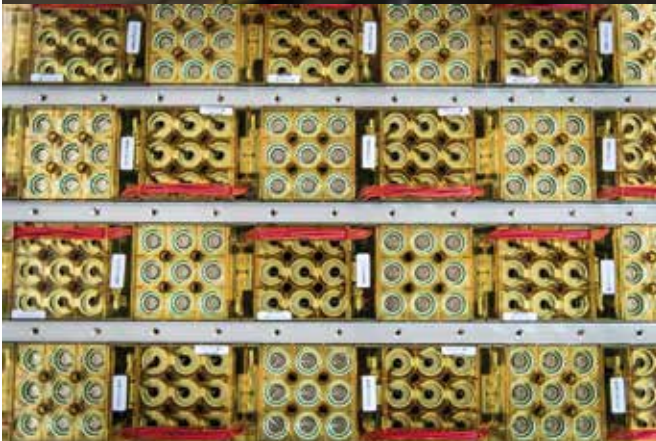
sig-ge.ch/genilac



© H55/Annapizzolante

« Ces transformations ont un double avantage, puisqu'elles sont rapides et plutôt économiques. C'est à mon avis la manière la plus simple de commencer à moderniser notre industrie tout en cumulant de l'expérience qui nous sera très utile pour équiper des aéronefs de plus grande envergure » précise André Borschberg.

« C'est une fantastique opportunité de pouvoir contribuer au changement dans le monde de l'aviation »



© H55/Annapizzolante

Des défis importants à relever

Deux grands défis à l'horizon. Le premier est d'obtenir les certifications nécessaires à la commercialisation au niveau mondial de ce système de propulsion. Notamment en ce qui concerne la sécurité des cellules des batteries. Chaque batterie est constituée de plusieurs milliers de cellules au lithium, un matériau extrêmement inflammable. Pour éviter un effet de contagion en cas de défaillance d'une cellule, il est impératif que chacune d'entre elles soit isolée des cellules adjacentes.

Deuxième défi : adapter la législation suisse et l'infrastructure des aéroports pour pouvoir accueillir les avions à propulsion électrique. C'est une démarche qu'il faut entamer dès aujourd'hui, car André Borschberg en est persuadé : la mobilité du futur sera électrique. Le potentiel de transformation de notre manière de se déplacer est immense, tous moyens de transport confondus. « C'est une fantastique

opportunité de pouvoir contribuer au changement dans le monde de l'aviation, qui m'a fait vibrer dès mon plus jeune âge et qui continue de m'émerveiller. » +



© H55/Annappizzolante

TRANSITAIRES SUISSE



**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. E63 1211 Genève 5 Aéroport
Tél: + 41 22 798 82 60
info.geneva@ferrarigroup.net
www.ferrarigroup.net

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



NV Logistics
A NEW VISION OF LOGISTICS

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

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



Véron Grauer
Logistics since 1867.

Le transitaire du monde de l'horlogerie
et de la bijouterie depuis plus de 150 ans

Sécurité - Confidentialité - Savoir faire - Discrétion - Service sur mesure

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



transit'air SA
international transport since 1840

Makes the world smaller.

Geneva
+41(0)22 929 60 20



www.transitair.ch

Les métiers de l'aéronautique

Laurent BIGARD

Formateur des opérateurs de passerelles



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

Je suis formateur pour les opérations de manipulation des passerelles, qui sont utilisées lors de l'embarquement ou du débarquement des passagers. On les appelle des « Jetty » ou « PBB », pour Passenger Boarding Bridge. Mon rôle est d'assurer la formation initiale et les formations continues pour tous les opérateurs qui interviennent sur le site, ce qui représente environ 250 personnes. J'insiste en particulier sur les mesures de sécurité et les consignes à respecter pour que tout se passe au mieux lors de la manipulation. Il faut savoir que les passerelles pèsent entre 40 et 50 tonnes et que les opérateurs doivent intervenir dans un contexte dynamique : il y a des mouvements au sol et la visibilité est moindre, même si la présence de caméras nous aide à appréhender l'environnement.

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

Faire des rencontres et transmettre mes connaissances. Le matin est consacré à la théorie, et l'après-midi à la pratique sur une maquette à taille réelle. Ma mission est de faire passer les bonnes informations dans ce laps de temps. C'est un savoureux mélange où se côtoie l'humain et la technique, et c'est ce qui rend ce métier si particulier à mes yeux.

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

Ce que je trouve intéressant, c'est de constater l'évolution entre la première fois où un opérateur manipule une passerelle et l'aisance qui est la sienne quelques semaines plus tard. Ce sont parfois les plus hésitants qui finissent par manier les passerelles avec le plus de dextérité.

Découvrez la vidéo consacrée au maniement des passerelles sur la chaîne de YouTube de Genève Aéroport : <https://bit.ly/3HDtobt>

Philippe CRIPPA

Directeur de GVAssistance SA



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

Je suis le directeur de GVAssistance, un service d'assistance aux personnes à mobilité réduite (PMR) au sein de l'aéroport de Genève, et j'ai pratiqué le métier d'assistant pendant de nombreuses années lorsque je travaillais pour la compagnie aérienne Swissair. Notre métier consiste à accompagner de manière bénévole toutes les personnes qui en font la demande lors des embarquements et des débarquements à l'aéroport. Lorsque nous avons lancé l'entreprise il y a 12 ans, nous étions 40 personnes ; aujourd'hui nous sommes à peu près 115. La plupart des voyageurs qui sollicitent notre aide sont des personnes âgées. Il y a une forte augmentation de la demande car de plus en plus de seniors profitent de leur retraite pour voyager.

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

C'est une activité qui est restée très proche de ce qu'elle était quand j'ai débuté, il y a une trentaine d'années. À l'époque c'était les compagnies aériennes qui assuraient ce service. L'empathie et la bienveillance sont les valeurs fortes qui rendent le métier profondément humain. C'est ce que j'aime par-dessus tout. Nous contribuons à rendre les voyages en avion faciles et accessibles à toutes et tous.

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

J'ai toujours été impressionné par les équipes d'athlètes paralympiques, notamment ceux en fauteuils roulants. Ils ont une très grande aisance dans leurs déplacements et ne nécessitent généralement qu'une seule personne pour les accompagner.

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 deuxième 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, interview page 4 réalisée par Olivier Grivat

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.

Crédits photographiques : © AdobeStock, © Antoine Hubert, © VJ, © CDG, © Nuno Acacio, © MezPhotographie, © Patrick Metcalfe, © Airbus, © H55/Annapizzolante. Couverture © AdobeStock.

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°2
Avril 2023
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