

# AERIA+ Panorama

N°3  
Juillet 2023

ASSOCIATION ÉCONOMIQUE ROMANDE POUR UNE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE PERFORMANTE

## Genève-Zürich

L'AVION OU LE TRAIN ?



**L'INTERVIEW** Philippe PETITPIERRE, p.4 / **ACTUALITÉS** p.8 / **DESTINATION** Genève-Zurich p.14 / **INNOVATION** AeroSHARK et Swiss Airtainer p.18 / **LES MÉTIERS DE L'AÉRONAUTIQUE** Chef des opérations de la Tour et de l'approche Skyguide à Genève + Officier sapeur-pompier professionnel au SSLIA Genève 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

Chers lecteurs,  
Chers membres d'AERIA+,



Une fois de plus, l'actualité des derniers mois nous rappelle la nécessité de se mobiliser pour promouvoir et défendre les infrastructures aéroportuaires et le transport aérien.

Le mardi 23 mai en fin de matinée, quelques dizaines d'activistes ont en effet perturbé l'activité de l'aéroport de Genève en entrant par effraction dans la zone d'exposition du salon de l'aviation d'affaire EBACE, située sur le tarmac. Sept avions ont dû atterrir à Zurich et à Lyon et plusieurs dizaines d'autres appareils ont dû tourner autour de Genève pour attendre la reprise des atterrissages. Cette action, fermement condamnée par AERIA+, a engendré des dégâts d'images considérables pour Genève et des coûts économiques importants pour les acteurs concernés.

Face à ces actions, AERIA+ n'est pas restée inactive. Depuis la fin du mois de mai, une campagne de sensibilisation à destination de la population est diffusée sur les réseaux sociaux à Genève et en Suisse romande. Elle prend la forme de capsules vidéo donnant la parole à des entrepreneurs témoignant de l'importance des infrastructures aéroportuaires et du transport aérien pour leurs activités. Des dizaines de milliers de personnes ont déjà été touchées !

Par ailleurs, l'activité d'AERIA+ sur les réseaux sociaux a été intensifiée au cours des derniers mois afin de compléter le canal de communication que constitue le magazine que vous tenez entre les mains. Dans ce troisième numéro du « AERIA+ Panorama » nous avons notamment décidé, face aux voix qui s'élèvent régulièrement pour une interdiction des vols intérieurs en Suisse, d'empoigner le sujet de la liaison aérienne entre Genève et Zurich.

Je vous souhaite une excellente lecture de ce numéro qui explore également les enjeux autour des rallongements de pistes de l'aéroport de Zurich, du salon EBACE et de l'innovation permise par la technologie AeroSHARK.

**Romaine Nidegger**

Responsable de la politique à la CVCI



# PHILIPPE PETITPIERRE :

## « Le gaz naturel aura encore un rôle à jouer jusqu'en 2050 »

+ Pour le président de Holdigaz à Vevey, qui est aussi un fan d'aéronautique, la disparition totale du gaz naturel n'est pas un objectif raisonnable..



© Holdigaz

**Le peuple suisse vient d'accepter la loi sur le climat qui prévoit l'abandon des énergies fossiles. Comment Holdigaz et les gaziers vont-ils s'adapter ?**

**Ph. P. :** C'est une décision à laquelle nous nous attendions, qui ressort des engagements pris par la Suisse lors des Accords de Paris de 2015. Il marque un tournant. Il engage tous les pays du monde à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et à maintenir le réchauffement sous la barre des 2°C d'ici à 2100. La loi sur le climat, acceptée le 18 juin par le peuple suisse, fixe des objectifs encore plus sévères, en se donnant comme objectif l'horizon 2050 et non 2100, pour atteindre la neutralité en émissions de CO<sub>2</sub>. Le pétrole et le gaz naturel, sont désormais confrontés à cette obligation. L'industrie gazière a déjà commencé cette mutation en se fixant des objectifs. Le premier concerne le remplacement de 30% du gaz naturel consommé à des fins thermiques par des gaz renouvelables. Le choix (biogaz, hydrogène, etc.) appartiendra aux distributeurs. Holdigaz, actuellement, l'un des plus importants producteurs de biogaz en Suisse romande, poursuit ses efforts de production de biogaz à partir de diverses sources (déchets verts, boues d'épuration, production agricole, etc.) pour nous permettre d'atteindre le premier objectif de 2030. Entre 2030 et 2050, l'Industrie gazière suisse sera appelée à poursuivre ses efforts dans la même direction.

**Les gaziers aiment bien parler de gaz « vert » qui échapperait à l'interdiction des énergies fossiles. Qu'en est-il exactement ?**

**Ph. P. :** Le gaz «vert» par définition est d'origine naturelle sans production de

CO<sub>2</sub> à la combustion. Il peut résulter de la production indigène de biogaz ou du recours à des processus physico-chimiques, tels que le « Power to Gas », qui est une combinaison d'hydrogène vert, produit par exemple par le recours à la géothermie dans un processus d'hydrolyse ou à de l'électricité renouvelable (photovoltaïque par exemple). L'H<sub>2</sub> est ensuite combiné avec du CO<sub>2</sub>, produisant ainsi du méthane synthétique.

**La Suisse peut-elle vraiment se passer totalement de gaz d'ici 2050 ?**

**Ph. P. :** Sans jouer les «Madame Soleil», il est fort probable que le gaz naturel a encore un rôle important

à jouer d'ici 2050. Il suffit de penser à la production électrique, aujourd'hui très largement dépendante d'installations de cogénération fonctionnant au gaz naturel (ou au charbon), à plus ou moins large échelle en Europe et dans le monde, recourant au gaz naturel comme énergie primaire. La disparition totale du gaz naturel n'est pas un objectif raisonnable en termes de stratégie énergétique, surtout pour une société qui se veut de plus en plus « électrique ». La pesée d'intérêts sera relativement facile à faire.

**Que va-t-il advenir des deux gazoducs sous le Léman ?**

**Ph. P. :** Ces gazoducs, comme les autres conduites de transport par ailleurs, ne seront pas remis en question. Ces installations pourront être appelées à poursuivre leur mission d'approvisionnement en énergie, gaz naturel décarbonné, hydrogène ou autres gaz « verts ».

**Le prix du gaz a chuté, pourquoi le consommateur n'en bénéficie-t-il pas ?**

**Ph. P. :** Comme dans la plupart des domaines énergétiques, il y a dichotomie entre les périodes d'achats contractuels et les périodes de consommation. Dans l'évolution des prix d'achat il faut distinguer les prix d'achat à très courts termes des prix d'achat à moyens/longs termes. Aujourd'hui les très fortes



© Caznat



# Ingénieurs créatifs



©Photo Joas Souza

©Photos Hélène Maria

variations enregistrées portent sur les contrats à très court terme. Or, pour des raisons de sécurité d'approvisionnement, les entreprises gazières se protègent en achetant majoritairement le gaz naturel avec des contrats moyens/longs termes. Les prix de ces contrats fluctuent moins rapidement et les approvisionnements actuels ne permettent pas de répercuter sur les tarifs de la clientèle les prix attractifs des contrats courts termes.

**Les prix pourraient-ils s'envoler à nouveau les prochaines années ?**

**Ph. P. :** Bien malin qui pourrait le prétendre. L'instabilité liée à la situation en Ukraine et ses conséquences pour l'Europe relèvent de la boule de cristal. Une règle fondamentale subsiste et subsistera, c'est celle de l'offre et de la demande avec laquelle de grands opérateurs jouent allègrement toujours dans la même perspective, celle d'optimiser leurs profits avant de jouer la carte de la sécurité de l'Europe. Si cette dernière veut assurer son approvisionnement, elle doit obligatoirement passer par le respect de ces règles du jeu.

**Quelles sont les réserves de gaz mondiales ?**

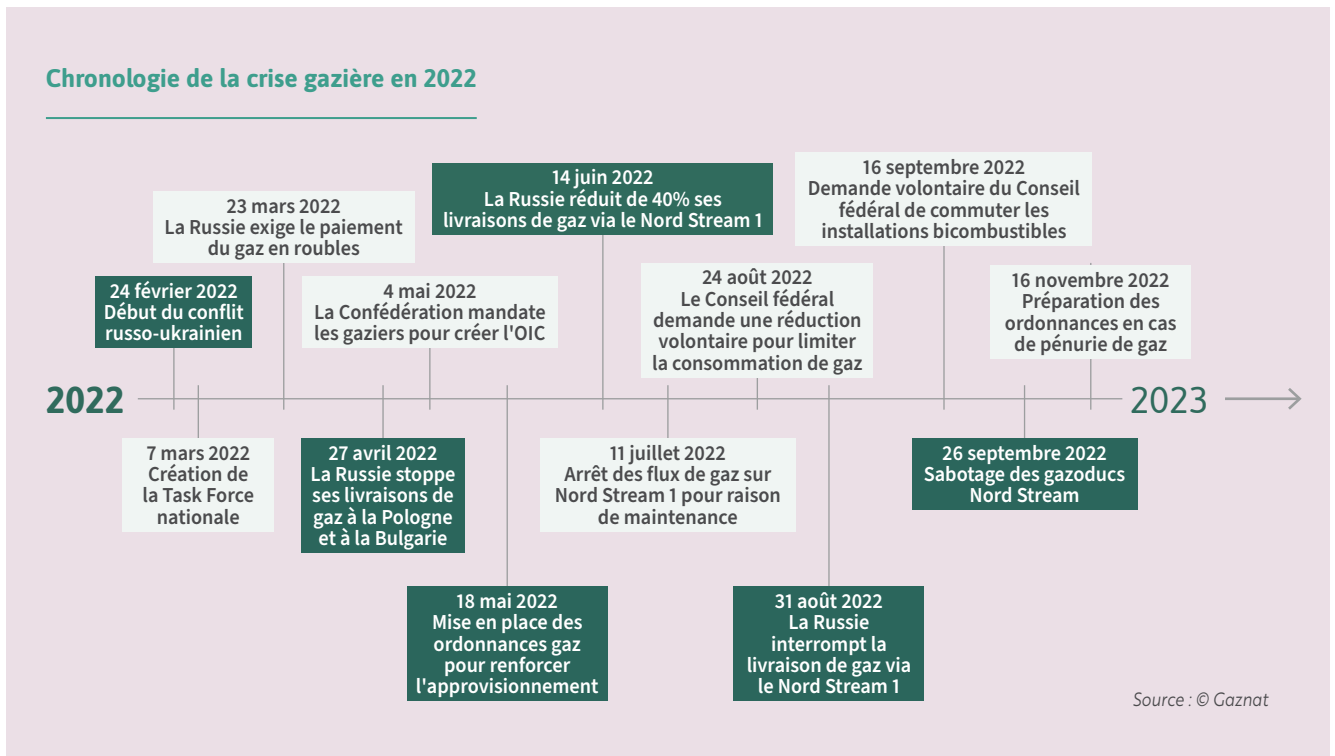
**Ph. P. :** Les réserves prouvées à ce jour laissent apparaître, au taux de consommation actuel, une période sûre en approvisionnement de plus de 50 ans. Demeurent réservées les potentielles découvertes de nouveaux gisements, toutes les zones détentrices de gisements en gaz naturel n'ayant pas été inventoriées de façon précise.

**Les gaziers pouvaient-ils imaginer la fin du gaz d'origine fossile ? Qu'est-ce qui a changé dans leur politique, les rapports du GIEC ?**

**Ph. P. :** Le GIEC n'est que la partie visible de l'iceberg qui a entraîné des changements de comportements politiques et citoyens.

**Les Américains avec leur GNL sont-ils les gros bénéficiaires du conflit en Ukraine ? Le gaz comme le pétrole sont-ils des enjeux plus politiques qu'écologiques ?**

**Ph. P. :** La politique voulue par notre continent et surtout par les pays les plus importants a consisté à se tirer une balle dans le pied au plan économique : augmentation du prix de l'électricité, du gaz naturel, du pétrole, etc. pour « punir » la Russie et témoigner son soutien à l'Ukraine. Ainsi on a « utilisé » cette guerre injustifiée pour appliquer des mesures à caractère économiques, dont les principaux « punis » restent encore une bonne partie des peuples européens. L'arme du gaz naturel s'est retournée contre l'économie européenne qui en paie et payera encore le prix cher. Le « relai » pour se substituer au gaz russe s'est imposé de lui-même : le gaz naturel liquéfié américain (GNL), vendu à un prix élevé sur le marché européen, provenant de sources contestées il n'y a pas si longtemps par une bonne partie de ces mêmes Européens (gaz de schistes). Pendant ce temps l'arme économique contre la Russie n'a pas porté les fruits escomptés et ce sont donc les Européens qui paient indirectement le coût des sanctions. Actuellement les énergies fossiles sont devenues des armes politiques avant d'être des outils écologiques.





**L'année dernière il était question de relancer l'exploitation du gaz sous le Léman à Noville. Est-ce toujours d'actualité ?**

**Ph. P. :** Ce sujet est délicat. Une motion est actuellement en traitement auprès d'une commission ad hoc du Grand Conseil vaudois, avant de revenir au plénum. Les premières évaluations faisaient état d'une capacité de l'ordre de 20 à 25 ans en termes de couverture des besoins de la Suisse ou de 60 à 75 ans de couverture des besoins en gaz naturel de la Suisse romande.

**A 75 ans vous êtes toujours un passionné d'aviation...**

**Ph. P. :** Oui et surtout d'hélicoptère, mais j'ai été aussi professeur de ski et de tennis, j'aime également le curling et la navigation.

Propos recueillis par Olivier Grivat +



© Caznot

**UNE RAPIDITÉ INÉGALÉE**

**NV Logistics**  
A NEW VISION OF LOGISTICS

[www.nvlogistics.com](http://www.nvlogistics.com)

# Le Salon EBACE est de retour à Genève



Après deux ans d'absence, le salon de l'aviation d'affaires EBACE – European Business Aviation Convention & Exhibition – a retrouvé ses marques sur le tarmac de l'aéroport de Genève. Du 23 au 25 mai dernier, ce prestigieux événement dédié à l'aviation privée, qui met à l'honneur des avions d'exception depuis plus de 20 ans, a accueilli plus de 10'000 visiteurs venus admirer les quelque 50 aéronefs disposés sur le *static display*.

Cette manifestation témoigne de la place que tient l'aviation d'affaires dans le monde diplomatique, industriel et économique de la région genevoise. « A l'aéroport de Genève, explique François Duret, l'un des superviseurs de l'évènement, l'aviation d'affaires privée représente à peu près 20% des mouvements d'avions. Ce secteur a connu une activité importante pendant la crise sanitaire, qui s'est poursuivie en 2022. » L'aéroport de Genève se place en 3<sup>ème</sup> position européenne en termes de trafic généré par ce type d'aviation, après Paris et Nice.

## Genève, une terre d'accueil emblématique

Avec ses organisations internationales, son tissu diplomatique et sa reconnaissance mondiale dans le

monde des affaires et de la finance, Genève est une terre d'accueil toute trouvée. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si la société organisatrice de l'évènement (NBAA – National Business Aviation Association) collabore avec Genève Aéroport depuis plus de 20 ans pour mettre sur pied cette grand-messe dédiée aux voyages d'affaires.

Il faut dire que la position géographique de l'aéroport, à quelques minutes à peine du centre-ville, et sa desserte de qualité, font de la plateforme aéroportuaire un lieu privilégié et plébiscité par la clientèle. « Les clients du monde des affaires ont besoin de flexibilité et de vélocité dans leurs déplacements, continue François Duret, ce que leur offre parfaitement l'aéroport de Genève. »



Gulfstream G800  
sur le tarmac au salon  
EBACE 2023 © EBACE





Des participants du salon EBACE 2023 sur le static display © EBACE

### Le fleuron de l'industrie aéronautique privée

Cette 21<sup>ème</sup> édition a été l'occasion pour tous les grands acteurs du secteur de présenter leurs nouveautés auprès des protagonistes de l'écosystème, qu'ils s'agissent de clients bien entendu, mais aussi de fournisseurs de prestations, de motoristes... Près de 400 exposants étaient annoncés pour cette édition, représentant quelque 100 pays et plus de 12'000 professionnels de l'aviation privée.

Lors de la première journée officielle, une centaine d'activistes opposés à l'aviation d'affaires ont mené une

opération d'incursion sur le tarmac obligeant, pour des raisons de sûreté, à une interruption complète du trafic aérien durant une heure. La police a procédé à 103 arrestations et mis 102 personnes à la disposition du Ministère public et une à la disposition du Tribunal des mineurs.

Pour accueillir les aéronefs, près de 30'000 m<sup>2</sup> d'exposition ont été mis à disposition sur le tarmac, au nord-est de la nouvelle Aile Est. Dès le début d'année, une équipe de Genève Aéroport a planifié et supervisé les différentes étapes afin que tout se déroule pour le mieux. « L'impact sur les opérations est important avant, pendant et quelques jours après l'événement, indique François Duret. L'accessibilité et la sécurité mobilisent une grande partie de notre attention. » +

>>> Retrouvez les moments forts de la 21<sup>ème</sup> édition de ce salon sur le site web [ebace.aero](http://ebace.aero) et les réseaux sociaux : Facebook, Twitter et YouTube.

Lignes Interurbaines Transfrontalières



## ANNECY > GENÈVE-AÉROPORT

# Votre mobilité sans limite

Avec le titre Léman Pass Zone 10\*

### PARCOURS + ZONE 10 TOUT GENÈVE

Voyagez à bord du car 272 entre Anncy et Genève-Aéroport et profitez de tous les modes de transport à Genève : tram, bus, train, bateau avec le même titre.



\* Disponible en billet unitaire, carte 1 jour, abonnement mensuel et abonnement annuel

## L'AVIATION D'AFFAIRES, MAILLON ESSENTIEL DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

Fondée en 2015, l'AGAA - Association genevoise d'aviation d'affaires - unit les acteurs du secteur basés à Genève pour défendre et promouvoir les intérêts de leur industrie. Ces entreprises concurrentes se réunissent pour parler d'une seule voix afin d'assurer l'attractivité de la région lémanique comme pôle mondial pour les affaires et la diplomatie. L'association, qui compte à l'heure actuelle 13 membres, représentait plus de 34'000 emplois directement liés à l'activité genevoise et 1% du PIB du canton en 2019.

Walter Chetcuti, son président, indique que bien que l'AGAA « ne participe pas au salon EBACE

en tant que tel, ses membres sont présents et y déploient leurs activités professionnelles. Cet événement est une très belle opportunité pour tous les acteurs de ce secteur discret mais central de l'économie de se rencontrer en personne, dans le cadre convivial et professionnel offert par la Genève internationale ».

La pandémie a souligné l'importance des voyages en avion pour le tissu économique de la région genevoise, comme le révèle un article publié sur le site de l'association il y a quelques mois. On peut y lire qu'« en 2020, le nombre de nouveaux voyageurs a augmenté de 44% par rapport à la même période

l'année précédente. Parmi eux, près de la moitié ont pris un jet privé pour la première fois. Le secteur a donc trouvé un nouveau public depuis la pandémie, tout en pouvant compter sur ses clients historiques pour des besoins professionnels et sanitaires ».

Comme se plaît à le rappeler Walter Chetcuti, en citant différentes études indépendantes, le secteur de l'aviation d'affaires est « un outil de travail qui offre une flexibilité totale, permettant aux usagers de bénéficier de 100% du voyage comme temps productif, ce qui en fait un maillon essentiel de l'économie régionale ».



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](http://www.spedlogswiss.com)



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

**SPEDLOGSWISS**

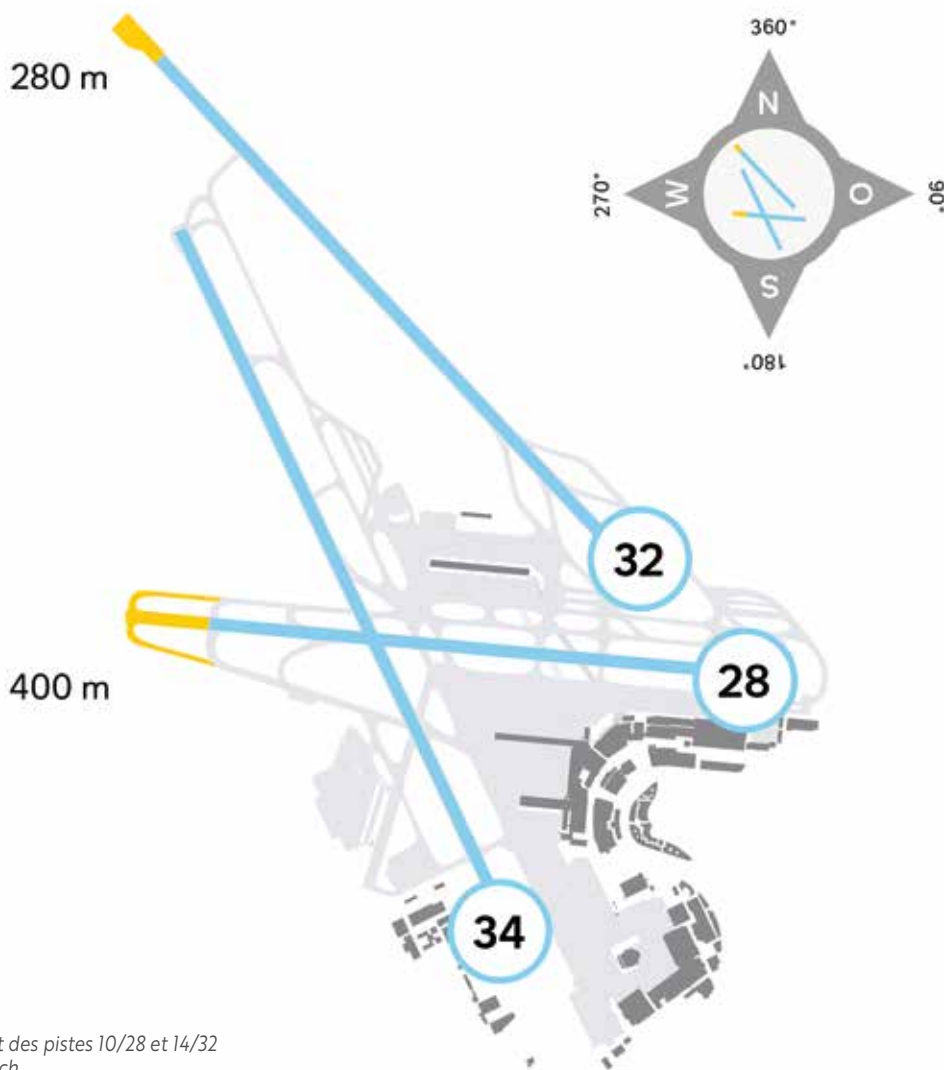
# Les enjeux de l'allongement des pistes de l'aéroport de Zurich

**+** En avril dernier, la Commission cantonale de l'énergie, des transports et de l'environnement du Grand Conseil zurichois (KEVU) s'est prononcée en faveur du projet d'allongement de deux des trois pistes de l'aéroport de Zurich. Cette décision provoque des remous dans le monde politique. Pourtant, les enjeux sont clairs : améliorer la sécurité, réduire les retards et diminuer les nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport.

Les partis politiques à gauche de l'échiquier ne l'entendent pas de cette oreille. Selon eux, ce projet est un cheval de Troie visant à augmenter les mouvements d'avions et le trafic aérien. Certains demandent que le Conseil d'État et l'aéroport de Zurich s'engagent sur le fait que l'extension des deux pistes n'entraînera pas une augmentation du trafic aérien. L'association FAIR in AIR s'est même lancée dans une campagne contre ce projet, comme le révèle un communiqué de presse relayé en

janvier dernier par le Comité de Weltoffenes Zürich.

Martin Naville, président dudit Comité, trouve cette position insensée : « La capacité d'accueil du nombre d'avions n'a rien à voir avec la longueur des pistes, contrairement à ce que veulent nous faire croire les opposants du projet. C'est tromper le public de dire cela. Cette posture dogmatique témoigne soit d'une profonde méconnaissance du domaine aéronautique, soit d'une parfaite hypocrisie. Ou peut-être les deux... »



Projet d'allongement des pistes 10/28 et 14/32 de l'aéroport de Zurich  
© Komitee Weltoffenes Zürich





Aéroport de Zurich © Komitee Weltoffenes Zürich

## Un projet de longue date

Le projet d'allonger les pistes 10/28 et 14/32 de l'aéroport de Zurich ne date pas d'hier. En 2012, la Confédération avait mené une étude sur la sécurité des pistes. Le bilan de cette étude indiquait qu'augmenter la longueur des pistes était nécessaire pour faciliter la navigation aérienne, restreindre la complexité opérationnelle, diminuer les retards et réduire les nuisances sonores pour les riverains.

« La longueur des pistes n'a pas bougé depuis 1976, précise Martin Naville. Or aujourd'hui, les avions sont plus grands et les exigences de sécurité plus élevées. Certaines situations météorologiques empêchent des avions d'atterrir sur la piste 10/28, et d'autres ne peuvent tout simplement pas décoller de la piste 14/32. Cette situation n'est pas tenable sur le long terme. Et si l'on ne fait rien, la situation va empirer. » Un constat qui a le mérite d'être clair.

## Des étapes importantes à franchir

L'annonce de la KEVU a réjoui les milieux économiques zurichois. Mais avant de pouvoir se lancer dans les travaux, il reste plusieurs étapes à franchir. Avec en tout premier lieu le vote du Conseil cantonal dans les prochaines semaines. « Même si le vote est positif, continue Martin Naville, nous n'échapperons pas à un référendum populaire qui devrait se dérouler d'ici la fin d'année 2023 ou au printemps 2024. C'est là que tout va se jouer. »

Face aux détracteurs véhiculant de fausses idées, il faut opposer des arguments factuels et prendre la parole



### COMITÉ DE WELTOFFENES ZÜRICH

Fondé en 1968 dans le but de soutenir une votation populaire relative à l'aéroport de Zurich, le Comité de Weltoffenes Zürich a pour objectif d'assurer la connectivité de la région zurichoise à l'international. Il œuvre pour les intérêts économiques de la région et représente, à travers ses 35 membres, différentes industries et organisations.

publiquement. C'est ce que font les membres du Comité de Weltoffenes Zürich : présence médiatique, articles dans la presse, newsletter envoyée à plus de 5'000 abonnés, communications auprès des contributeurs... avec comme objectif d'informer sur les bénéfices de ce projet pour la région zurichoise et la Suisse.

Martin Naville reste confiant dans la capacité de la population à prendre la bonne décision. Mais il n'en demeure pas moins pragmatique : « Si le projet est refusé, nous stagnerons dans une situation où les vols accumuleront du retard et engendreront des nuisances sonores, notamment le soir, quand c'est le plus sensible pour les riverains de l'aéroport. Il faut que les milieux économiques se mobilisent pour que ce projet aboutisse. Tout le monde sera gagnant. » +



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

Tél. : + 41 (0) 32 529 06 00  
[www.dhl.com](http://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](mailto:kwegva@ea.kwe.com)  
Web Site [www.kwe.com](http://www.kwe.com)  
Hot Service by Cool People !



www.fracht.com  
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](http://www.fracht.com)

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](mailto:info.geneva@ferrarigroup.net)  
[www.ferrarigroup.net](http://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](http://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](mailto:idrizi@ritschard.ch)



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](http://www.verongrauer.com) [www.vg.ch](http://www.vg.ch)



**NV Logistics**  
A NEW VISION OF LOGISTICS

Tél. +41 22 566 40 00

[www.nvlogistics.com](http://www.nvlogistics.com)

TRANSPORTS INTERNATIONAUX



**RITSCHARD**

Rue Emma-Kammacher 8  
CH-1217 Meyrin 2  
[www.ritschard.ch](http://www.ritschard.ch)

Tél: 022 827 76 00 Fax: 022 343 76 02  
E-mail: [ritschard@ritschard.ch](mailto:ritschard@ritschard.ch)

**Aéroport de Cointrin**  
Tél: 022 798 77 00 Fax: 022 798 67 78  
E-mail: [aeroport@ritschard.ch](mailto:aeroport@ritschard.ch)



**transit'air SA**  
international transport since 1840

Makes the world smaller.

Geneva  
+41(0)22 929 60 20



[www.transitair.ch](http://www.transitair.ch)

# GENÈVE-ZURICH :

## L'AVION OU LE TRAIN ?

+ « Les deux ! » a-t-on envie de répondre aux détracteurs de la liaison aérienne qui s'évertuent à vouloir interdire ce vol sans comprendre ni mesurer les impacts qu'une telle décision pourrait avoir tant sur l'économie que sur l'environnement.

Depuis plusieurs années, des voix s'élèvent pour interdire les vols intérieurs en Suisse. La liaison aérienne entre l'aéroport de Genève et celui de Zurich est dans le collimateur. En témoigne le dépôt de deux motions parlementaires, l'une par Samira Marti (PS/BL) le 14 mars 2019 (motion 19.3122) et l'autre par Lisa Mazzone (Verts/GE) le 20 mars 2019 (motion 19.3183) visant à interdire ces vols intérieurs. Pour combien de temps ? Jusqu'à ce que « des avions équipés de modes de propulsion alternatifs émettant sensiblement moins de CO<sub>2</sub> » soient à disposition, peut-on lire dans l'une de ces deux motions.

Si la volonté de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> est légitime et doit évidemment être soutenue, le moyen pour y parvenir n'est pas de supprimer les vols intérieurs et de céder à un quelconque dogmatisme sur le sujet. Le Conseil fédéral ne s'y est pas trompé. Selon lui, interdire les vols intérieurs, dont celui de Genève-Zurich qui représentait quelque 620'000 voyageurs en 2018 (selon l'OFS), ne ferait que reporter le problème. Si les vols de lignes intérieures étaient interdits en Suisse, il y a fort à parier que « les passagers en correspondance ne se rabattraient pas sur le train mais réserveraient des vols passant par une autre plate-forme de correspondance comme Londres, Paris, Francfort, Amsterdam ou Istanbul ».

En effet, plus de 85% des passagers de vols domestiques passant par Zurich sont en transit vers d'autres destinations. Le Conseil fédéral estime que la fermeture de ces lignes pourrait même conduire à « un accroissement des émissions de CO<sub>2</sub> ». Une mesure contreproductive d'un point de vue écologique et économique. Faut-il pour autant ne jurer que par l'avion ? Absolument pas. D'ailleurs, la compagnie aérienne nationale SWISS, qui opère sur cette ligne, l'a bien compris. Depuis 2019, elle propose une offre combinée avec les CFF : Swiss Air Rail (voir l'interview de Romain Vetter).



### Une vision restrictive, limitée, voire erronée

L'un des principaux problèmes que soulèvent ces motions déposées en 2019, et qui d'ailleurs peut s'étendre à la vision promue par les détracteurs des liaisons aériennes domestiques, est qu'elles ne prennent pas en compte le contexte global de l'aviation internationale, mais réduisent le scope au territoire suisse. La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est un objectif mondial et un enjeu de société majeur. Comme l'a très bien compris le Conseil fédéral, interdire les liaisons domestiques diminuerait peut-être les émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse, mais déplacerait le problème à l'étranger, avec un report sur les aéroports européens.

Autre point discutable : indiquer que le nombre de passagers a augmenté de 36% en 5 ans sur la ligne Genève-Zurich et que le « type d'avion utilisé sur cette ligne produit 150 fois plus de CO<sub>2</sub> qu'un train ». Il y a là un biais à combattre pour équilibrer le propos et



faire preuve d'honnêteté intellectuelle. Tout d'abord en rappelant que ce n'est pas le nombre de passagers qui importe, mais bien le moyen de transport utilisé et les mouvements. Depuis plusieurs années, les avions exploités par les compagnies aériennes sont globalement plus silencieux, plus spacieux et consomment moins de kérosène.

En témoignent les chiffres publiés par Genève Aéroport dans ses différents rapports annuels. En 2016, les avions les plus silencieux (appartenant à la classe 5) représentaient 9.7% de l'ensemble des mouvements ligne et charter passagers au sein de l'aéroport, soit 14'310 mouvements. En 2019, avant la crise sanitaire, nous étions passés à 18.75% (presque le double), ce qui représentait 26'990 mouvements. Et en 2022, le pourcentage se montait à 24.95%, représentant 28'726 mouvements. Il est donc évident que le type d'avions évolue et que le ratio d'émission de CO<sub>2</sub> diminue en conséquence.



## « UNE LIAISON INDISPENSABLE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES »

C'est ce dont témoigne Giovanni Vigorito, président de Spedlogswiss Romandie, l'association des transitaires romands. « Si cette liaison aérienne devait fermer, pour quelque raison que ce soit, ce serait dramatique pour tout un pan de l'économie », s'inquiète-t-il. La performance de cette liaison permet en effet d'assurer le transport de fret sensible et urgent entre l'aéroport de Genève et celui de Zurich.

L'un des principaux avantages de cette liaison : la vitesse. « La

connexion est courte et très performante. On peut préparer des marchandises en début de soirée à Genève et elles seront transportées en Asie sur le vol du soir au départ de Zurich », se réjouit-il. Pratiquement toutes les marchandises à destination de l'étranger transitent via Zurich, exceptées celles à destination de New York qui voyagent dans la soute des avions au départ de Genève.

Outre l'aspect économique, l'impact d'une fermeture serait aussi dommageable d'un



Giovanni Vigorito, Président de Spedlogswiss Romandie

point de vue écologique. « Les marchandises seraient sans doute acheminées par camions, alors qu'elles sont principalement transportées dans la soute des avions passagers », conclut-il.

Ce constat s'applique tout particulièrement sur la liaison Genève-Zurich opérée par SWISS. La compagnie aérienne investit dans plusieurs projets afin de réduire son empreinte carbone, à l'instar du programme de renouvellement de sa flotte aérienne pour des avions plus modernes et moins gourmands en kérosène. Ainsi, d'ici à 2024, SWISS devrait recevoir quelque 25 appareils de la famille Airbus A320neo, représentant un investissement de 2,5 milliards de francs.



### DIMINUTION ANNONCÉE DES TRAINS ENTRE GENÈVE-ZURICH

Le 5 mai 2023, les CFF ont annoncé une refonte totale de leurs horaires pour 2025. Motifs : des travaux d'infrastructures et une ambition d'améliorer la ponctualité des trains. Mais de nombreuses lignes vont être péjorées, à l'instar de la liaison Genève - Zurich via Neuchâtel par la ligne du Pied du Jura (train IC5) qui sera presque entièrement supprimée dès la fin d'année 2024.

Une suppression qui va à l'encontre de la Stratégie climatique de la Confédération en matière de réduction des gaz à effet de serre et de la logique de développer une offre multimodale. Plusieurs villes romandes (dont Genève) ont lancé un appel commun pour dénoncer « un réseau ferroviaire à deux vitesses », auquel se joint Genève Aéroport. Notre association regrette cette décision des CFF qui engendre une diminution considérable de l'accessibilité et de l'attractivité de la région.

## « GENÈVE-ZURICH EST UNE LIGNE CRUCIALE POUR SWISS »

**R**omain Vetter a rejoint le groupe Lufthansa en 2015. Depuis 2021, il est à la tête de la section Suisse romande de SWISS.

### Que représente la liaison Genève-Zurich pour SWISS ?

C'est une ligne cruciale pour le développement et la pérennité de notre compagnie aérienne, mais aussi pour assurer une liaison de qualité entre l'aéroport de Genève et celui de Zurich, pour la population de ces deux régions. Nous sommes la seule compagnie à effectuer ce trajet point à point. La grande majorité des voyageurs en partance de Genève passant par Zurich le font pour se rendre à l'étranger : très peu de voyageurs ont pour destination finale Zurich. Depuis 2022, nous voyons une augmentation du nombre de voyageurs qui vont de Zurich à Genève, là aussi principalement

pour prendre un vol à destination de l'étranger. La connectivité entre ces deux aéroports permet d'étendre l'offre pour les passagers. Nous avons travaillé pour offrir plus de flexibilité à nos clients via nos outils de réservations en ligne. Si cette ligne venait à fermer, le report des passagers se ferait sur d'autres aéroports, comme celui de Paris ou de Londres. Ce serait une perte dommageable pour la Suisse et un non-sens écologique.

### Quel type d'avions assurent cette liaison ?

Nous opérons principalement des airbus A220. Ce sont des appareils de dernière génération, deux fois moins bruyants que les avions de la génération précédente, que nous avons été les premiers à opérer à Genève. Ils ont une consommation réduite de carburant et permettent d'accueillir un plus grand nombre



Romain Vetter, Directeur de la section romande de SWISS © SWISS

de passagers. Nous travaillons aussi à améliorer le taux d'occupation, en ayant réduit la fréquence des vols entre Genève et Zurich. Outre les passagers, nous transportons du fret dans les soutes. L'aéroport de Genève possède une expérience reconnue dans le transport de marchandises de valeur et de denrées sensibles.

### Pouvez-vous nous parler de l'offre « SWISS Air Rail » ?

Le programme Air Rail a pour objectif d'assurer une connectivité entre les voyages en train et en avion. Ce programme a débuté en 2019. Nous avons formalisé



## L'avenir se dessine aujourd'hui

Enfin, et c'est sans doute la formulation la plus pernicieuse que revêt la motion déposée le 14 mars 2019, on peut lire que l'interdiction sera levée « lorsque seront disponibles des avions équipés de modes de propulsion alternatifs émettant sensiblement moins de CO<sub>2</sub> ». Outre le fait d'un flou vraisemblablement volontaire dans la terminologie « sensiblement moins de CO<sub>2</sub> », on peut se poser la question de savoir pourquoi limiter les solutions aux « modes de propulsion alternatifs », tant il est vrai que d'autres avancées technologiques permettent de réduire les

émissions en CO<sub>2</sub>, à l'instar des carburants alternatifs, appelés Sustainable Aviation Fuel (SAF).

Un malencontreux oubli ? Dans sa réponse du 15 mai 2019, le Conseil fédéral a pris le soin de rappeler que « les carburants alternatifs sont d'ores et déjà disponibles, y compris dans l'aviation », alors qu'il est peu probable que des modes de propulsion alternatifs apparaissent à court ou moyen terme, même si des start-ups comme H55, dont nous parlions dans notre précédente édition, travaillent sur ce genre de technologies.

Rappelons aussi que la compagnie aérienne SWISS fait figure de précurseur en ce qui concerne l'utilisation de carburants alternatifs, grâce à son partenariat avec Neste, l'un des plus grands producteurs de carburant durable au monde. À l'été 2021, SWISS a mis en place la première chaîne logistique d'importation de SAF en Suisse. Elle est ainsi devenue « la première compagnie aérienne à utiliser ce type de carburant sur des vols réguliers en partance de la Suisse », indiquait un article publié le 13 juillet 2021 sur son site web.

Au regard de ses informations, il apparaît comme une évidence qu'interdire les vols entre Genève et Zurich serait non seulement un non-sens économique, mais aussi une aberration écologique. +

un partenariat stratégique avec les CFF pour ouvrir une liaison ferroviaire entre l'aéroport de Zurich et les gares de Bâle et Lugano. Nous avons continué l'expansion, en 2020, entre l'aéroport de Genève et celui de Zurich. Là encore, l'idée est d'offrir de nouvelles possibilités à nos clients, en misant sur l'intermodalité. Cette liaison possède un avantage majeur : nous garantissons la connectivité pour nos clients, qui n'ont pas à se soucier de leur prise en charge si jamais il y a des perturbations sur le train qui ne leur permettrait pas de prendre le vol qu'ils avaient prévu et réservé. L'autre avantage, c'est que les clients venant de l'étranger ne connaissent pas forcément l'offre des CFF. La proposer sur notre site leur donne la possibilité de la découvrir et d'organiser leurs déplacements plus facilement. Le taux d'adoption de cette offre est intéressant, ce qui nous engage à l'étendre.



**Récupérer, trier, pour valoriser**

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

**fers et métaux**

Rue De-Torretin 7  
(Desserte n° 11C)  
CH - 1242 Satigny-Genève  
Case postale 442 - 1214 Vernier  
Tél. +41 22 343 44 00  
abb@barec.ch

**destruction de documents confidentiels**

Rue De-Torretin 7  
(Desserte n° 11C)  
CH - 1242 Satigny-Genève  
Case postale 642 - 1214 Vernier  
Tél. +41 22 343 50 77  
dafarec.gel@barec.ch

**vieux papiers et cartons**

Siège social  
Rue des Jeunes 57  
Case postale 1449  
CH - 1227 Carouge-Genève  
Tél. +41 22 343 77 00  
papirec.gel@barec.ch

Récupérer, une seconde nature  
[www.barec.ch](http://www.barec.ch)



# INNOVER

## **AeroSHARK :** **une technologie de pointe** **pour réduire** **la consommation de CO<sub>2</sub>**

+ Le groupe Lufthansa, auquel appartient la compagnie aérienne SWISS, est depuis plusieurs années investi dans une mission : réduire l'empreinte carbone des voyages en avion. Dans la première édition de ce magazine, nous avons évoqué la collaboration entre SWISS et la start-up Synhelion, dont l'objectif est de transformer l'énergie solaire en carburant.



La technologie aeroSHARK sur un avion de la compagnie aérienne SWISS © SWISS



Mise en place  
du film aeroSHARK  
© SWISS

En octobre 2022, SWISS a franchi un nouveau cap en devenant la première compagnie aérienne au monde à utiliser la technologie aeroSHARK sur des vols passagers. Ce projet est l'une des initiatives de la stratégie de durabilité de SWISS, comme l'indique Romain Vetter, Directeur de la section Suisse romande de SWISS : « Nous avons étudié les points d'améliorations des appareils vis-à-vis de la résistance à l'air afin de voir comment réduire la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub>. C'est là que le concept aeroSHARK a émergé ».

### S'inspirer de la nature pour innover

Concrètement, aeroSHARK se présente comme un film adhésif transparent en polymère qui recouvre le fuselage de l'avion et les réacteurs. Ce film possède des propriétés aérodynamiques qui imitent la peau des requins en réduisant les frictions avec l'air. « L'innovation peut sembler de moindre mesure, poursuit Romain Vetter, mais les bénéfices sont importants en ce qui concerne la consommation de carburants. » Selon les estimations, l'utilisation de ce film engendrerait une diminution de 1% de la consommation, soit quelque 15'000 tonnes de carburant par année ! Ce projet est soutenu par la Confédération à travers un financement spécialement dédié aux projets environnementaux.

Pour mettre au point cette technologie, Lufthansa Technik a travaillé en collaboration avec le groupe BASF. Le film est structuré en de minuscules nervures de 50 microns qui réduisent la résistance au frottement lors des phases de vol. Cette technologie, inspirée par la structure de la peau des requins, n'est pas sans rappeler l'aile AlbatrossOne développée par Airbus, qui puisait son inspiration de l'aile des albatros (nous en parlons dans notre précédent numéro). Le biomimétisme semble être une source d'inspiration féconde pour concevoir et développer des produits technologiques plus durables.

### Objectif : neutralité carbone d'ici 2050

Tous les Boeing 777 de la compagnie SWISS seront équipés de ce film révolutionnaire d'ici la fin de l'année. « Nous possédons actuellement la flotte d'appareils la plus jeune de l'aviation, continue Romain Vetter, et nous allons poursuivre nos efforts et nos investissements pour rendre l'aviation plus durable. » SWISS se donne pour objectif de réduire de moitié sa consommation de carburant d'ici 2030 (par rapport à 2019) et d'atteindre la neutralité carbone en 2050. +

# MAINTENIR LA CHAÎNE DU FROID dans le transport de marchandises

**Telle est la mission de Swiss Airtainer. Fondée en 2019 par Eduard Seligman et implantée à Yverdon-les-Bains, dans le canton de Vaud, la start-up a développé un container révolutionnaire dédié au transport de produits sensibles nécessitant de conserver une température stable. Coup de projecteur sur ce nouvel acteur de la logistique made in Switzerland.**

Garantir la chaîne du froid est un enjeu crucial pour le transport de produits pharmaceutiques tels que les médicaments vitaux et les vaccins. La pandémie a mis en exergue les limites de certaines plateformes aéroportuaires mal équipées pour conserver à « température contrôlée » les vaccins contre le COVID-19. Selon Eduard Seligman « la dégradation des médicaments causée par l'interruption de la chaîne du froid est estimée à 35 milliards d'euros par an ».

Mais cette situation est en passe de devenir un

lointain souvenir. Et ce grâce à Swiss Airtainer. Après plusieurs années de recherche et développement, la jeune pousse a mis au point un nouveau type de container aérien plus sûr, plus léger et plus durable. « Nous voulons fournir les containers pharmaceutiques les plus sûrs au monde grâce à notre combinaison unique de matériel, de logiciel et de service, qui nous permet de relever les défis logistiques et d'éliminer les écarts de température » indique le CEO Eduard Seligman.

« Nous voulons fournir les containers pharmaceutiques les plus sûrs au monde grâce à notre combinaison unique de matériel, de logiciel et de service (...) »

Un container de Swiss Airtainer embarqué par SWISS





## « Nos containers (...) ont fait l'objet d'une certification par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). »

### L'innovation au cœur des containers

Concrètement, 3 axes de développement ont été travaillés pour développer ces nouveaux containers. Tout d'abord, la sécurité des informations. Le but : assurer une traçabilité complète des données grâce à un système intelligent embarqué (18 capteurs) et une connectivité en temps réel. Ensuite, un poids inférieur aux standards des containers actuellement utilisés sur le marché. Ces nouvelles unités de transports sont 40% plus légères que des containers classiques de même contenance. Enfin, la durabilité et la gestion de la chaîne du froid. Équipés de panneaux solaires et de batteries, les containers sont autonomes en énergie et permettent de garantir une température quasi-constante de jour comme de nuit.

Ces avancées technologiques dans le domaine de la logistique ont été récompensées en avril dernier lors du 16<sup>ème</sup> World Cargo Symposium organisé par l'Association internationale du transport aérien (IATA) à Istanbul, en Turquie. Swiss Airtainer a en effet gagné

le « IATA Air Cargo Innovation Awards 2023 ». Une distinction qui enchante Eduard Seligman : « Nous sommes ravis d'avoir reçu ce prix, qui témoigne du travail acharné et du dévouement de notre superbe équipe. L'innovation fait partie de notre ADN, et nous pensons que les solutions durables ne sont pas seulement un défi, mais aussi une formidable opportunité pour notre industrie. »

Prochaine étape sur la roadmap : la commercialisation de 200 containers d'ici la fin de l'année 2023. « Nos containers sont entièrement conformes aux exigences de sérialisation imposées à l'industrie pharmaceutique et biotechnologique pour le suivi et la traçabilité de leurs expéditions. Ils ont fait l'objet d'une certification par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) », précise Eduard Seligman. Avec un coût de transport diminué de 30% et une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 45%, on prédit un bel avenir à cette entreprise visionnaire et innovante. +

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](http://www.aviation.totalenergies.com)

## Les métiers de l'aéronautique

Pascal HOCHSTRASSER

### Chef des opérations de la Tour et de l'approche Skyguide à Genève



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

Ma mission est de gérer le fonctionnement de l'unité Tour et approche composée de quelque 60 contrôleurs aériens. Ce qui signifie que j'ai la responsabilité de l'espace aérien coordonné par les contrôleurs, qui correspond à une zone de contrôle en forme d'hippodrome autour de la piste et qui s'étend jusqu'à 1'200 mètres au dessus du sol. Je suis aussi responsable de l'approche, qui est un secteur où l'on effectue le séquençage des avions par guidage radar. Notre but est d'assurer un trafic sûr, efficace et ordonné, dans le cadre du mandat qui nous est délivré par la Confédération. Et je participe à des commissions autour de sujets liés à l'environnement, comme la Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAÉPA) ou le Comité de concertation environnemental en France (CCE).

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

Être en prise avec le terrain. Gérer les opérations au jour le jour est une source de satisfaction et de motivation. Développer des procédures, s'assurer de la sécurité... ce sont des choses qui me plaisent. J'aime aussi le contact humain, que ce soit avec mes collaborateurs ou différents partenaires : aéroports, compagnies aériennes, autorités, politiques, riverains, etc. C'est ce qui fait la richesse de mon métier.

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

J'ai plusieurs souvenirs qui me reviennent : la rencontre au sommet entre Joe Biden et Vladimir Poutine en 2021, ou encore l'organisation des parades aériennes pour les fêtes de Genève par exemple. Mais je pense surtout à la gestion du détournement du vol d'Ethiopian Airlines, le 17 février 2014. Un appel en pleine nuit, une situation très stressante, des échanges difficiles et une coordination entre les différentes parties prenantes où la théorie se heurte à la réalité. C'est un événement que je n'oublierai jamais.

Yves PERRIER

### Officier sapeur-pompier professionnel au SSLIA Genève

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

La mission principale des sapeurs-pompiers au SSLIA consiste à garantir la sécurité des aéronefs. Pour cela, nous avons des normes qui sont édictées et que nous devons respecter. Il s'agit notamment d'avoir un certain nombre de camions et de quantité d'eau en fonction des avions qui peuvent être accueillis au sein de l'aéroport de Genève. Ainsi, nous disposons de quatre camions de grande capacité sur les trois qui sont nécessaires selon la norme. Nous gérons aussi la sécurité des infrastructures comme les bâtiments, la mobilité sur le tarmac, le fret et les produits de la catégorie NRBC : nucléaire, radiologique, biologique et chimique. Pour exercer notre métier, il est nécessaire de suivre une formation au sein du SIS (Service d'incendie et de secours) et nous complétons cette formation par de la théorie et de la pratique spécifique au domaine aéroportuaire.

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

Le fait d'être en permanence sur le qui-vive ! Nous avons l'obligation d'être prêts pour pouvoir intervenir et se rendre sur place, parfois en bout de piste, et commencer à débiter de l'eau en 3 minutes maximum. Chaque année, notre état-major et le Safety Office de Genève Aéroport organisent des tests, afin de contrôler si les normes sont respectées. C'est un peu comme les exercices incendies dans les écoles : il faut se mettre en branle-bas de combat !

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

Cela fait 22 ans que j'exerce au sein du SSLIA, alors vous imaginez bien que j'ai pas mal de souvenirs. Je me souviens qu'en 2009, nous avons dû intervenir en renfort de nos collègues du SPSP (Service de protection et sauvetage Lausanne) pour un important incendie à Lausanne, avenue de Provence. Nos équipes ont été mobilisées plusieurs jours consécutifs. L'engagement était intense et le partenariat avec nos confrères sans faille. Ce jour-là restera toujours gravé dans ma mémoire.



# 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<sup>ème</sup> 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 troisième 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, propos recueillis page 4 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 : © Holdigaz, © Gaznat, © EBACE, © Komitee Weltoffenes Zürich, © SWISS.

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](mailto:contact@aeria.ch)



**AERIA+**  
**Panorama**  
N°3  
Juillet 2023  
ASSOCIATION ÉCONOMIQUE ROMANDE POUR UNE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE PERFORMANTE

imprimé en  
suisse





# HIRSLANDEN

CLINIQUE LA COLLINE  
CLINIQUE DES GRANGETTES



L'EXPERTISE EN TOUTE CONFIANCE.