AERIA+ Panorama

N°4
Décembre 2023

ASSOCIATION ÉCONOMIQUE ROMANDE POUR UNE **INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE PERFORMANTE**

Destination Afrique

L'INTERVIEW François GABELLA, vice-président de Swissmem p.4 / ACTUALITÉS p.8 / DESTINATION Afrique p.14 / INNOVATION L'avion du futur à Payerne et la Cameline p.18 / LES MÉTIERS DE L'AÉRONAUTIQUE Aircraft Coordinator chez Swissport + Cheffe du Protocole de Genève Aéroport 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

www.gva.ch/eservices

by GENÈVE AÉROPORT

Edito

©Olivia Pulver

Chers lecteurs,
Chers membres d'AERIA+,

Dans la perspective des élections fédérales, AERIA+ avait réuni huit candidats de différents partis politiques, pour échanger sur l'importance des aéroports, et plus spécifiquement de celui de Genève-Cointrin, pour l'économie romande.

En introduction des débats, la journaliste Marie Prieur avait rappelé deux chiffres importants : Genève Aéroport génère chaque année 4,1 milliards de francs de retombées économiques pour la région et il est utile à 67% des entreprises du canton.

Alors que la manifestation réunissait des femmes et hommes politiques de tous bords, toutes les sensibilités convergeaient sur la dimension essentielle de l'infrastructure aéroportuaire pour la région. « Il est évident que Genève Aéroport joue un rôle important et doit continuer à jouer ce rôle, que ce soit pour la Genève internationale ou pour le tissu économique du canton », avait affirmé Lisa Mazzone. Mauro Poggia, qui l'a remplacée au Conseil des Etats, insista quant à lui sur le côté essentiel de cet outil de travail : « Sans son aéroport, Genève n'aurait pas une vraie dimension internationale, et n'accueillerait pas toutes les entreprises multinationales installées dans la région lémanique. »

En cette fin d'année 2023, on ne peut que constater l'excellente forme du secteur de l'aviation. Les aéroports sont bondés partout autour du Monde et les vols sont pleins sur pratiquement toutes les destinations. Au récent salon de Dubai, on a pu constater une totale euphorie, traduite par des contrats géants. Citons celui d'Emirates qui a passé commande à Boeing de 90 avions 777X pour un total de plus de 50 milliards de dollars. Alors que de son côté Turkish Airlines confirmait à Airbus son intention de commande de 350 à 400 appareils long-courriers du type A350, en annonçant en même temps son intention de mettre en service à moyen terme une flotte de 800 avions, c'est-à-dire près du double de ses avions actuellement en service.

Vous tenez dans vos mains le quatrième numéro d'AERIA+ Panorama et je vous en souhaite bonne lecture. Le comité de l'Association a décidé que ce serait le dernier dans ce format papier. Conformément aux tendances qui veulent que le digital prenne la place sur l'imprimé, et pour faire face à la difficulté de trouver des annonceurs, nous avons opté pour une formule qui vous informera au travers de « newsletters ». Nous souhaitons ainsi être plus réactifs sans néanmoins baisser la qualité de nos informations. Une chose est sûre : nous vous assurons de maintenir notre mission d'information.

Jean-Marc Probst
Président d'AERIA+

FRANÇOIS GABELLA : « La transition énergétique aura un coût »

Il arrive au rendez-vous un casque de moto sous le bras après avoir parqué sa grosse cylindrée allemande. Il revient de Chine pour un voyage d'affaires à Pékin et à Shangaï. L'avion, il connaît autant si ce n'est plus que la moto. Titulaire d'un master en génie mécanique de l'EPFL, c'est au Rolex Learning Center qu'il nous a fixé l'entrevue.

François Gabella a de nombreuses années d'expérience dans le management. Vice-président de Swissmem, la faîtière de l'industrie des machines, des équipements électriques et des métaux, il a été directeur général de LEM Holding SA à Genève pendant huit ans, une société internationale dont il est aujourd'hui administrateur : « J'ai repris LEM en 2010. L'entreprise cotée valait 400 millions à mon arrivée et atteignait les 2 milliards à mon départ en 2018. » Aujourd'hui, il a arrêté l'opérationnel et ne fait que du conseil.

Comment va l'industrie suisse ? Elle doit faire face à nombre de défis : la concurrence, la fluctuation des marchés sans oublier la force du franc qui rend ses exportations plus difficiles : « Les coûts en Suisse sont

© Holdigaz

plus élevés qu'ailleurs. Avec une appréciation de 2% du franc par an, elle doit se battre contre la concurrence avec ce handicap. Elle doit donc baisser ses coûts ou trouver des avantages compétitifs pour garder ses clients. Sans oublier que le reste du monde améliore également son offre. Seules peuvent rester en Suisse des fonctions et des tâches avec lesquelles on peut se différencier et donc créer davantage de valeur. »

Les géants économiques comme Nestlé ou Novartis ont localisé la majeure partie de leur production à l'étranger, où la main-d'œuvre est plus avantageuse, pour concentrer en Suisse leurs activités critiques comme la recherche et le développement, il leur reste néanmoins un certain nombre de défis. Notamment de se battre contre des pays qui ne respectent pas la propriété intellectuelle...

« Une économie prospère n'a pas besoin de l'intervention de l'Etat »

« Dernièrement un interventionnisme étatique de plus en plus fort se manifeste », constate François Gabella. « Même si historiquement, 80 % des interventions étatiques se sont soldées par des échecs comme par exemple dans la la sidérurgie où Paris avait mis beaucoup d'argent public pendant les années 1980, cela n'a fait que pérenniser une situation boiteuse. Idem dans le secteur aérien, où les pays ne respectent pas toujours les règles : chaque fois qu'un acteur de la branche est malade, l'Etat offre son soutien financier. En vain. Une économie saine est une économie où les meilleurs acteurs dominent et où les moins bons s'améliorent ou disparaissent. C'est l'essence même d'une économie libérale. Dès que l'Etat met ses doigts dans les rouages, il empêche la concurrence, et ce au frais des contribuables-consommateurs. Pour le moment, la Suisse est profondément libérale ; malgré certaines pressions politiques, nous ne devons pas céder à une facilité court termiste. »

Récemment, les Chinois sont ceux qui sont intervenus le plus massivement. Ils ont identifié dix secteurs dans lesquels ils ont décidé de devenir leaders mondiaux, comme le solaire, le matériel ferroviaire, les semiconducteurs, les batteries, les voitures électriques, etc. Dans ces secteurs stratégiques, ils ont dépensé sans compter, n'hésitant pas à subventionner massivement des acteurs locaux ; en cela, ils ont faussé la concurrence mondiale, engendrant une politique de plus en plus protectionniste. Les Etats-Unis et maintenant l'Europe sont en train de leur emboiter le pas; la Suisse doit résister à cette tendance.

La tentation de l'Etat providence.

Depuis la crise du COVID pendant laquelle les Etats, dont la Suisse, sont intervenus massivement, un

« La majeure partie des pays de l'OCDE va dans le mur »

« L'endettement des Etats s'est littéralement envolé après la crise de 2008. Au début, on disait que c'était pour relancer l'économie, mais en fait, les comptes de la majorité des pays sont hors de contrôle. Depuis 2012 je n'ai cessé d'interroger les économistes sur un éventuel danger lié à ces dettes galoppantes qui rapportaient d'ailleurs de l'argent puisque trois quarts des pays de l'OCDE empruntaient à taux négatifs ! On m'a toujours répété que l'inflation serait la solution miracle dans la mesure où elle diluerait la dette. Or aujourd'hui, on constate que beaucoup de pays ne pourront pas faire face au service de leur dette à cause de la hausse des taux d'intérêts mais pire encore, que la hausse des salaires ne compensera plus l'inflation, en d'autres termes les citoyens vont perdre du pouvoir d'achat. Cette dure réalité est en train d'émerger et un endettement supplémentaire ne sera pas la solution.

certain nombre de pays a pris l'habitude de s'en remettre à lui pour résoudre tous les problèmes. La dernière illustration est la question du pouvoir d'achat sur laquelle les partis rivalisent d'inventivité ; la gauche propose l'arrosoir des aides alors que la droite veut baisser les impôts ! « Dans un cas comme dans l'autre, c'est l'Etat qui paie, note François Gabella. Dans cette cacophonie, personne ne parle du seul véritable levier structurel, à savoir rendre notre économie plus prospère et donc apte à créer davantage de richesses. Dans ma jeunesse où j'ai vécu deux récessions, à chaque fois, on se serrait la ceinture en attendant la reprise, maintenant on s'attend à ce que l'Etat providence résolve le problème ; or ce n'est pas son rôle. Ce dernier consiste à créer les conditions cadres comme par exemple une formation de pointe ou l'ouverture de nouveaux marchés à travers des accords internationaux. A noter que la Banque Nationale Suisse remplit assez bien sa mission de maîtrise de l'inflation et de stabilisation des cours de change ; je dis bien stabilisation et non maîtrise comme elle a semblé le croire après le choc du franc suisse en 2015 où elle a fini par réaliser que ce sont les marchés qui décident ».

Faut-il avoir peur de la Chine?

Le « China bashing » est à la mode et il faut reconnaître que les Chinois ne sont pas irréprochables, tant au niveau politique qu'économique : « Mais n'oublions pas qu'un pays de 1,4 milliard d'habitants ne se gère pas de la même manière qu'un pays comme la Suisse dont la population représente à peine la moitié de celle de Pékin. Par ailleurs, si l'économie chinoise s'enrhume, c'est l'économie mondiale qui va tousser ! »

Travaux réalisés en 62 étapes nocturnes entre avril et juillet 2022 sur la piste 10/28 à l'Aéroport de Zürich. Chaque matin, à 6h00 au plus tard, toutes les machines devaient avoir fait la place aux avions pour les premiers décollages

On voit d'ailleurs un durcissement du climat social dans plusieurs pays qui génère de l'instabilité renforcée par les défis à venir comme la démographie. Et de poursuivre : « La Suisse a heureusement su rester plus frugale, mais les avertissements de notre ancien ministre des Finances Ueli Maurer sur la "dépensite rampante" du Parlement gardent leur actualité. »

« La transition énergétique ne sera pas gratuite »

Lors de la campagne sur la loi climat, François Gabella s'est engagé en faveur du oui, mais croit-il pouvoir se passer de l'énergie fossile ? « Si on veut convaincre la population d'évoluer, il faut lui parler vrai et accepter deux vérités: premièrement, l'écologie a un coût qu'il faudra financer et deuxièmement, la réduction de notre impact sur l'environnement devra s'accompagner d'un changement de nos comportements et en particulier de la réduction de nos activités gourmandes en ressources naturelles. Cela ne signifie pas forcément la fin de l'économie libérale, mais cette dernière devra intégrer cette nouvelle dimension environnementale. Jusqu'à maintenant, l'économie a certes fait des progrès en réduisant son empreinte carbone, mais elle s'est plutôt contentée de critiquer les solutions des Verts en les traitant d'irréalistes ou de toxiques pour la croissance. Je suis convaincu que l'économie doit être plus proactive dans ce débat; si elle échoue, ce sont des recettes liberticides et socialisantes qui triompheront. »

L'homme d'affaire se sent-il coupable de prendre l'avion ? « Le Covid a montré qu'une bonne partie des voyages d'affaires était superflue grâce aux téléconférences. Ceci dit les contacts physiques resteront nécessaires et donc l'aviation d'affaires aussi. Quant au fuel, synthétique ou non, il restera pendant un moment la seule alternative. »

Propos recueillis par Olivier Grivat +

Des avions de ligne à Sion ?

C'est le projet que soutiennent les autorités valaisannes et sédunoises. Depuis le départ de l'armée en 2018, l'aéroport de Sion peine à trouver son rythme de croisière. Or, il y a quelques semaines, les négociations avec les compagnies aériennes, en particulier SWISS et EasyJet, se sont intensifiées.

C'est ce que révélait le journal L*e Temps* début octobre. L'information n'a pas manqué de faire réagir sur les réseaux sociaux. En particulier sur LinkedIn, suite à un post publié par le Conseiller national vert Christophe Clivaz, qui voit ce projet comme une hérésie guidée « par l'appât du gain », rappelant que « chaque année, la commune et le canton doivent boucher un déficit d'exploitation de l'ordre de 2 à 3 millions de francs ainsi qu'investir des centaines de milliers de francs dans la modernisation des équipements ».

C'est bien évidemment l'un des enjeux des discussions avec les compagnies aériennes : étudier la viabilité économique de voir atterrir sur le tarmac des avions de ligne et sortir le plus vite possible l'aéroport des chiffres rouges.

Une vision stratégique pour l'aéroport

Concrètement, il s'agirait de faire de l'aéroport de Sion la porte d'entrée des Alpes du tourisme hivernal. Si les détracteurs du projet évoquent le fait que l'aéroport de Sion est trop proche de ceux de Genève et de Milan, il n'en reste pas moins vrai que Sion est idéalement situé pour atteindre rapidement les pistes de ski. C'est donc une formidable occasion qui s'ouvre pour l'aéroport et sa région.

Le Conseiller d'État Christophe Darbellay, en charge du Département de l'économie et de la formation, en

En 1935, l'Aéro-Club, section Valais, est chargé par la Municipalité de Sion de l'exploitation de l'Aéroport. Il ouvre également la première école valaisanne d'aviation à Sion.
© Aéroport de Sion

Vue aérienne de l'aéroport de Sion.
© Carsten Steger

est persuadé. Comme il le précise dans des propos recueillis par le journal *Le Nouvelliste* : « L'aéroport est là, nous avons l'opportunité de le développer, nous devons la saisir, c'est bon pour le tourisme valaisan et c'est bon pour notre économie. »

Le début d'un travail de longue haleine

Si les intentions sont là, elles doivent encore passer le cap de la faisabilité opérationnelle. Car comme le précise le directeur d'EasyJet Switzerland Jean-Marc Thévenaz : « Nos avions de ligne ne sont pas compatibles avec un atterrissage à Sion ». Pour quelle raison ? L'aéroport est situé entre des montagnes, ce qui complique les manœuvres aéronautiques. L'approche standard se fait aux alentours de 3 degrés, or la configuration géographique de l'aéroport nécessite un angle d'approche deux fois plus élevé (6 degrés). Une nouvelle route aérienne devra donc être créée pour permettre aux avions de rejoindre l'aéroport en toute sécurité.

Qui plus est, même si l'armée n'est plus présente depuis 5 ans, Sion doit tout de même pouvoir accueillir les forces aériennes en cas de nécessité. Ce qui sous-entend qu'il faudra trouver des solutions pour que l'espace aérien soit utilisable tant pour l'aviation civile que pour les opérations militaires.

Autre sujet sur la table : les nuisances sonores.

© Aéroport de Sion

Même s'il s'agit d'un argument avancé par quelques opposants qui veulent tuer le projet dans l'œuf, il ne tient pas la route. L'association des Riverains de l'Aéroport de Sion (ARAS) elle-même n'est pas opposée « au développement économique de l'aéroport dans la mesure où la protection des riverains est assurée en termes de respect des horaires, de nuisances sonores et autres émanations chimiques ». Une volonté comprise et entendue par Christophe Darbellay, qui parle d'accueillir « un tourisme de qualité dans le respect de la durabilité ».

Un projet au long cours

On comprend dès lors que le projet ne sortira pas de terre demain. Les prévisions les plus optimistes évoquent l'année 2027, ce qui serait idéal quand on sait que les Championnats du monde de ski alpin auront lieu l'hiver 2027 à Crans-Montana.

Quoiqu'il en soit, il y a encore du chemin à faire. Nul doute que nous allons dans la bonne direction, que ce soit pour la population valaisanne et sédunoise, en considération des aspects environnementaux et de durabilité, et pour le redressement économique de l'aéroport de Sion. +

Adoption du Plan ReFuelEU Aviation

En juin 2019, les dirigeants du Conseil européen ont adopté un programme stratégique sur 5 ans (2019 – 2024) visant en particulier à « construire une Europe neutre pour le climat, verte, équitable et sociale ». Cette volonté s'est par la suite déployée dans plusieurs secteurs, dont l'aviation, avec la mise en place d'un règlement relatif à l'initiative « ReFuelEU Aviation ».

Le but de cette initiative : promouvoir la décarbonation de l'aviation en utilisant davantage de carburants renouvelables, ce qui aura pour effet de réduire l'empreinte carbone. Cette nouvelle législation, adoptée en octobre 2023, constitue l'un des éléments du projet « Ajustement de l'objectif 55 » de l'Union Européenne (UE), qui est à la fois d'accroître la demande et l'offre de carburants durables d'aviation (CDA) et de garantir des « conditions de concurrence équitables sur l'ensemble du marché du transport aérien de l'UE ».

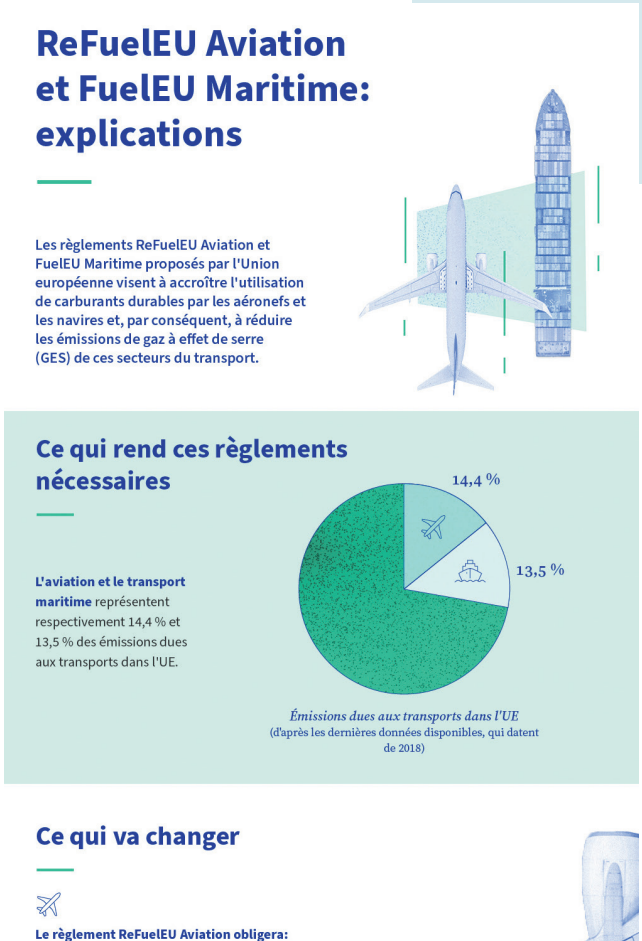
Aujourd'hui, selon les dernières études disponibles, on estime que l'aviation représente 14.4% des émissions dues au transport dans l'UE. L'objectif annoncé du projet « Ajustement de l'objectif 55 » est de réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'UE d'au moins 55% d'ici 2030. Pour atteindre cet objectif, un programme ambitieux a été mis sur pied.

Un programme de réduction des émissions

1 – Augmentation progressive de la part des carburants durables dans l'aviation

Les fournisseurs de carburants des aéroports de l'EU doivent augmenter significativement la part des carburants durables (notamment carburants de synthèse) lors de l'approvisionnement des plateformes aéroportuaires. Concrètement, il s'agit d'arriver à 2% en 2025, puis à 6% en 2030. Le programme s'étend jusqu'en 2050 et ambitionne d'atteindre les 70% de carburants durables minimum dans l'aviation ! Des innovations comme la culture massive de la cameline, dont nous parlons à la rubrique « Innovation » de ce magazine (page 20), contribueront à l'atteinte de cet objectif.

© Adobe Stock



Le plan ReFuelEu Aviation
© Union européenne, 2023

2 – Calibrage adapté du carburant embarqué dans les aéronefs

Les compagnies aériennes optimisent leurs dépenses de carburant en ravitaillant leurs aéronefs aux aéroports qui proposent des carburants aux prix les plus compétitifs du marché. Résultat : certains avions ont une quantité de carburant supérieure à ce qui est nécessaire pour leur trajet. Cette situation engendre des émissions de CO_2 liées au surpoids de l'avion. Il est dorénavant demandé aux compagnies aériennes d'adapter le ravitaillement des avions au départ de l'EU en fonction du trajet à effectuer.

3 – Infrastructure adaptée aux besoins de carburants durables

Les plateformes aéroportuaires de l'Union Européenne doivent veiller à s'équiper d'infrastructures permettant de recevoir, de stocker et de délivrer du carburant durable en suffisance pour les aéronefs.

Un système de surveillance des actions

Outre les trois grandes thématiques précédentes, le règlement indique aussi quelques points importants. Il précise notamment le type de carburants admissibles (à l'instar des biocarburants certifiés ou des carburants renouvelables d'origine non biologique) et donne mandat aux États membres pour désigner les autorités compétentes pour faire respecter ce règlement (et mettre en place des règles d'amendes).

Qui plus est, il impose la création d'un système d'étiquetage concernant les performances environnementales des exploitants d'aéronefs utilisant les carburants durables (afin de guider les utilisateurs dans leurs choix) et impose la collecte et la transmission de données aux fournisseurs de carburants et aux exploitants d'aéronefs sur leur usage de ces carburants.

Avec cette législation, le Conseil européen envoie un signal fort aux acteurs de l'aviation. Les dispositions contenues dans le nouveau règlement encouragent la production à grande échelle de carburants durables, dans le but de voir arriver sur le marché ces carburants en quantité supérieure (développement de l'offre) à des prix moins élevés que ceux qui existent actuellement. +

DHL
TRANSPORTS INTERNATIONAUX
AERIENS - MARITIMES ET ROUTIERS
Halle de Fret 5
1211 Genève 5 Aéroport
Tél. : + 41 (0) 32 529 06 00
www.dhl.com

KWE
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 !

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

Ferrari Group | a brilliant delivery
FERRARI
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

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
info@veron grauer.com - www.veron grauer.com

NV Logistics
A NEW VISION OF LOGISTICS
Tél. +41 22 566 40 00
www.nvlogistics.com
SPEDLOGSWISS myclimate WCA conqueror

TRANSPORTS INTERNATIONAUX
RITSCHARD
Rue Emma-Kammacher 8
CH-1217 Meyrin 2
www.ritschard.ch
Tél: 022 827 76 00 Fax: 022 343 76 02
E-mail: ritschard@ritschard.ch
Aéroport de Cointrin
Tél: 022 798 77 00 Fax: 022 798 67 78
E-mail: aeroport@ritschard.ch

transit'air SA
international transport since 1840
Makes the world smaller.
Geneva
+41(0)22 929 60 20
www.transitair.ch

« L'AFRIQUE EST LE PROCHAIN RELAIS DE CROISSANCE MONDIALE »

C'est la vision que porte Augustin Bonniol, fondateur et dirigeant de la société ABC EXPAT. Fondée en 2015, l'entreprise propose un ensemble de services à destination des entreprises qui veulent s'implanter en Afrique. Aujourd'hui opérationnelle dans 10 pays, elle envisage de devenir d'ici quelques années la plateforme panafricaine de référence pour toutes les sociétés qui veulent réussir sur le continent africain.

Et c'est en bonne voie. En moins de 10 ans, ABC EXPAT a accompagné plus de 1'000 sociétés de toutes tailles, tous secteurs et toutes nationalités à faire de leur implantation sur le continent africain un succès. Constituée d'une trentaine de collaborateurs, équipée d'un outil de gestion en ligne innovant, l'entreprise se présente comme un partenaire one-stop-shop fiable pour les organisations désireuses d'accélérer leur croissance en Afrique.

Pouvez-vous nous présenter votre entreprise ?

ABC EXPAT a été fondée en 2015 à Nairobi (Kenya). Notre mission est d'aider les entreprises à s'implanter et à se développer sur les différents marchés d'Afrique, grâce à du conseil stratégique couplé à un accompagnement opérationnel afin de garantir la meilleure proposition de valeur à nos clients. Pour cela, nous avons créé quatre départements bien distincts : Implantation, Expansion, Immigration et Relocation.

Le département Implantation regroupe toutes les prestations légales et juridiques visant à créer une entité dans le pays ciblé. Une fois cette étape réalisée, nous proposons des prestations d'externalisation de fonctions support pour soutenir son expansion, en vue d'améliorer sa performance opérationnelle : comptabilité, payroll, conformité, stratégie digitale... Il s'agit avant tout d'optimiser les tâches administratives pour que l'entreprise puisse se concentrer sur son cœur de métier.

Quand l'entreprise grossit, elle a souvent besoin de renforcer ses équipes. Le service Immigration gère cet aspect de bout en bout, en pourvoyant notamment des permis de travail et en obtenant les visas nécessaires dans les délais impartis. Et comme le staff a des besoins personnels, nous avons un service Relocation qui les aide à trouver un logement, un véhicule, une école pour leurs enfants... bref, un panel complet de services sur-mesure pour réduire le stress à l'arrivée et optimiser la prise de poste.

Qu'est-ce qui vous a motivé à créer cette entreprise ?

Mon père était directeur de Chambre de Commerce en France. Pour ma part, j'ai fait toute ma carrière à l'international et j'ai toujours su que je voulais être entrepreneur, biberonné aux success-stories des self-made men. Il me manquait l'idée. Alors quand nous sommes arrivés au Kenya en 2014 et que j'ai dû

m'occuper de la logistique familiale tout en cherchant à définir un nouveau projet professionnel, j'ai compris qu'il manquait un maillon essentiel dans la chaîne des acteurs de l'international : l'expert local fiable, un partenaire opérationnel et transversal. C'est ainsi qu'est née l'idée d'ABC EXPAT pour favoriser l'accès des investisseurs aux marchés émergents.

Comment voyez-vous le marché des affaires en Afrique ?

D'un côté, c'est un marché souvent négligé par les entreprises du continent européen, car il est considéré comme peu mature. Il y a une faible capitalisation et le commerce international ne représente qu'un infime pourcentage des flux mondiaux (3% du commerce mondial en 2022). C'est donc un marché secondaire dans la stratégie d'expansion de beaucoup d'entreprises aujourd'hui.

Mais d'un autre côté, les entreprises ont besoin de relais de croissance pour se développer. Aujourd'hui, c'est en Chine et en Inde que ça se passe... demain ce sera en Afrique. Les entreprises visionnaires l'ont bien compris. Elles n'attendent pas que l'Afrique devienne le nouvel Eldorado, the place to be pour s'implanter : elles sont déjà présentes pour la plupart et préparent leurs parts de marchés de demain.

Quels sont les principaux avantages à s'implanter en Afrique ?

Certains pays d'Afrique sont en pleine transformation, avec une croissance folle. Je pense notamment au Kenya ou au Rwanda, mais il y en a plein d'autres. On voit émerger une classe moyenne qui a un pouvoir d'achat intéressant pour de nombreuses entreprises à la recherche de nouveaux débouchés. Le marché est dynamique, jeune, très digitalisé et avec un fort potentiel de développement et de croissance. Cet aspect est renforcé par une stabilisation politique.

Un autre point important est la liberté entrepreneuriale. Il y a peu de barrières à l'entrée et une faible concurrence pour le moment, ce qui ne va pas durer éternellement. Il y a aussi plein de programmes de formation et d'éducation qui voient le jour, appuyés par des soutiens conséquents de la part d'acteurs privés, comme la Fondation Bill et Mélinda Gates par exemple.

Pourquoi ce marché est-il encore ignoré selon vous ?

On commet une grosse erreur quand on parle de l'Afrique : c'est qu'on parle de l'Afrique comme une seule et même entité. L'Afrique est un continent, avec 54 pays qui ont des niveaux de développement très disparates. L'image que se font la plupart des dirigeants européens à propos de l'Afrique est encore caricaturale : pauvreté, pollution, corruption, instabilité politique, famines, etc. Je ne dis pas que cela n'existe pas, je dis juste que l'Afrique ne se limite pas à ça. Car aujourd'hui l'Afrique gagne de plus en plus de batailles, l'effet de rattrapage de développement économique au cœur de la théorie de Rostow fonctionne à plein régime et il est temps de repenser notre perception du continent.

Notre entreprise est installée au Kenya, en Ouganda, en Tanzanie, en Côte d'Ivoire et au Sénégal. Ce sont des marchés porteurs pour le business. Il y a un écosystème économique en pleine effervescence et une volonté de se développer rapidement. Pour le moment, trop peu d'entreprises suisses sont implantées sur le continent africain. Suite à mes 4 ans dans le canton de Vaud, je suis désormais en contact avec les ambassades suisses sur les marchés où nous opérons pour proposer nos services d'accompagnement aux sociétés suisses qui envisagent de s'implanter en Afrique.

Quid de l'Éthiopie ?

Nous ne sommes pas encore présents là-bas, mais c'est la vision que je porte pour les 3 prochaines années. Vous le savez, c'est très difficile en Éthiopie en ce moment. La situation est instable. Plusieurs régions sont prises dans des conflits ethniques. Il y a de la violence et des incidents qui troublent le pays.

Mais c'est aussi le pays qui reçoit le plus d'aide au développement au monde. Et leur position géographique est stratégique niveau business. C'est la pointe Est de la corne africaine, assurant le lien entre le Moyen-Orient et le continent africain. L'aéroport international d'Addis-Abeba est une carte maîtresse, et les entreprises en ont bien conscience. Son rôle de hub est primordial pour connecter les pays d'Afrique. C'est à mon avis l'une des raisons pour lesquelles pas mal de sociétés s'installent dans la capitale éthiopienne.

Addis-Abeba est une sorte de microcosme économique. L'environnement des affaires est compliqué, et il vaut mieux se faire accompagner pour s'implanter, mais c'est un marché qui a un fort potentiel de croissance, j'en suis convaincu. Il y a plus de 126 millions d'habitants en Éthiopie, ce qui en fait le deuxième pays d'Afrique avec le plus grand réservoir de population derrière le Nigeria.

Un dernier mot ?

Nous avons créé une plateforme digitale qui permet de piloter à distance son business et s'adapter aux évolutions du marché. Nos clients sont très satisfaits de ce nouvel outil de gestion, que nous allons continuer de développer. Notre ambition est de devenir la plateforme panafricaine de référence pour les entreprises qui veulent s'implanter dans les pays africains.

L'Afrique va devenir le prochain relais de la croissance mondiale. C'est donc aujourd'hui qu'il faut positionner son activité sur le continent pour en retirer les bénéfices. Venez sur le terrain et changez votre image du continent, aujourd'hui on y parle M-pesa, classes moyennes, mode africaine et sapologie, green belt movement, gastronomie entomophile, etc. +

L'AFRIQUE DIPLOMATIQUE ET D'AFFAIRES

Le continent africain est une place stratégique pour le monde des affaires et de la diplomatie internationale. C'est aussi un axe important pour le transit de marchandises, tant à l'import qu'à l'export. Depuis 2018, la compagnie aérienne Ethiopian Airlines développe son offre au départ de Genève Aéroport pour répondre aux besoins des voyageurs et aux nécessités de transports de marchandises.

L'Afrique n'est pas une nouvelle destination à l'aéroport de Genève. Dans les années 1990 déjà, la compagnie aérienne Swissair assurait la connexion entre la cité de Calvin et le continent africain. Elle permettait d'entretenir les liens diplomatiques et d'affaires francophones, ainsi que de faire voyager les communautés africaines solidement implantées dans la région genevoise.

Mais pendant plus de 20 ans, l'Afrique subsaharienne n'a pas été desservie par des vols directs. Aujourd'hui, Ethiopian Airlines permet de rejoindre l'aéroport d'Addis-Abeba en quelques heures seulement, que ce soit pour un séjour dans la capitale éthiopienne ou pour transiter vers de nombreux autres pays africains.

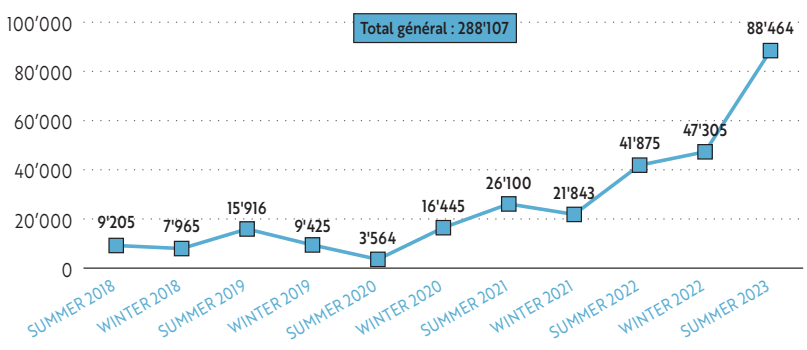
L'arrivée d'Ethiopian Airlines à Genève

Les discussions entre la compagnie aérienne Ethiopian Airlines et les équipes de Genève Aéroport ont débuté dans les années 2014-2015. Mais c'est en 2018 que la plus grande compagnie aérienne d'Afrique a proposé le premier vol à destination d'Addis-Abeba. « L'idée était d'avoir un point d'entrée sur le continent africain, à la fois pour les trajets de point-à-point entre Genève et Addis-Abeba, qui est une destination stratégique pour Genève Aéroport, mais aussi pour rayonner sur toute l'Afrique », explique Yves-Daniel Viredaz, Head of Marketing and Business Development à Genève Aéroport.

Considéré comme l'un des transporteurs leader dans l'aviation, Ethiopian Airlines possède une flotte de plus de 120 appareils ultras modernes alliant confort et fiabilité, tels que des Airbus A350-900 et des Boeing 787 Dreamliner. La compagnie continue de développer son réseau et d'augmenter sa flotte. Aujourd'hui, elle dessert plus de 65 destinations en Afrique. Chaque année, elle est primée comme « meilleure compagnie africaine » et affichait, avant la pandémie, une croissance annuelle de l'ordre de 25%.

Une destination stratégique plébiscitée

En 2018, la compagnie proposait deux à trois vols par semaine, très appréciés de la clientèle diplomatique et d'affaires. « La pandémie a bien évidemment mis un coup de frein à ces voyages, explique Yves-Daniel Viredaz, mais dès l'été 2020, Ethiopian Airlines ouvrait de nouveau des vols à destination d'Addis-Abeba ».



Évolution du trafic point-à-point d' Ethiopian Airlines, depuis l'été 2018

Final Country Destinations	Pax Share
Ethiopia (direct)	18.9%
Tanzania	18.1%
South Africa	5.9%
Madagascar	5.5%
Congo Democra	5.5%
Namibia	5.0%
Kenya	4.9%
Cameroon	4.8%
Comoros	3.7%
Seychelles	2.4%
Uganda	2.1%
Zimbabwe	1.9%
Other cnx countries	21.4%

Pays de destinations qui connectent à Addis-Abeba via Ethiopian Airlines

Et l'intérêt pour la destination est croissant puisqu'aujourd'hui ce sont 5 vols hebdomadaires qui assurent la liaison entre la capitale éthiopienne et la plateforme genevoise. Avec pour ambition de passer à un vol par jour prochainement, afin d'assurer une meilleure couverture et flexibilité pour les destinations au départ et à l'arrivée de l'aéroport international Bole d'Addis-Abeba.

Il faut dire que la ville est une place stratégique. « La capitale éthiopienne accueille le siège de l'ONU en Afrique, ainsi que celui de l'Union Africaine, qui est le pendant de l'Union Européenne pour le continent africain », précise Yves-Daniel Viredaz. De nombreuses ONG et associations humanitaires sont aussi présentes à Addis-Abeba.

Quid du transport de marchandises ? « Le cargo tient une place importante sur cette destination, poursuit Yves-Daniel Viredaz, notamment pour le transport de fret humanitaire, de produits périssables et l'exportation de machines. » Renforcer le transport de marchandises et de fret postal a été la stratégie prioritaire déployée par la compagnie pendant la période de pandémie, ce qui lui a permis de sortir la tête de l'eau.

INTERVIEW AVEC BEKELE B. ODA, COUNTRY MANAGER, ETHIOPIAN AIRLINES GROUP, SWIZERLAND

Pouvez-vous nous présenter brièvement votre compagnie aérienne ?

Ethiopian Airlines Group (ET) est l'un des plus grands transporteurs mondiaux avec son hub principal à l'aéroport international de Bole, Addis-Abeba, Éthiopie, son deuxième hub à Lomé, Togo, son troisième hub à Lilongwe et son quatrième hub à Lusaka, Zambie.

Ethiopian Airlines utilise de jeunes flottes, modernes, respectueuses de l'environnement et à la pointe de la technologie, comme les B787, B789 et A350.

Quels sont les critères qui vous ont poussé à ouvrir la destination ADD au départ de GVA ?

La Suisse en général et GVA en particulier est un marché à très haut rendement qui sert de base à de nombreuses agences des Nations unies, à des diplomates et à des bureaux de l'Union européenne et de l'Afrique.

GVA bénéficie également d'un trafic élevé pour les loisirs, les vols VFR et les voyages d'affaires.

Quel type de clientèle voyage vers cette destination ?

GVA est un marché à haut rendement qui sert de base à de nombreuses agences de l'ONU, diplomates, bureaux de l'Union africaine et de l'Union européenne.

GVA est très fréquenté par les touristes, les voyageurs de passage et les voyageurs d'affaires.

Comment avez-vous fait face à la pandémie ?

Ethiopian Airlines Group est l'une des rares compagnies aériennes à avoir traversé avec succès la crise du COVID-19, à avoir enregistré des performances remarquables et à avoir construit sa marque au niveau mondial en rapatriant de nombreux ressortissants de différents pays qui s'étaient retrouvés bloqués.

Ethiopian Airlines a joué un rôle majeur et historique dans la distribution de matériel EPI en retirant les sièges des avions de passagers. À cet effet, nous avons distribué du matériel EPI à 54 pays africains en collaboration avec l'UNICEF et la Fondation Jackman/Alibaba.

Quels changements envisagez-vous pour votre compagnie aérienne ? Et pour la GVA ?

Ethiopian Airlines Group se porte bien sur le marché de GVA avec cinq vols hebdomadaires et il est prévu de passer à des vols quotidiens dans un avenir proche.

Un dernier mot ?

Nous sommes reconnaissants du soutien que nous recevons de Genève Aéroport, et nous remercions également nos clients et partenaires qui travaillent avec Ethiopian Airlines Group.

Lignes Interurbaines **Transfrontalières** 272

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 **Annecy 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*

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
POST TENEBRAS LUX

Alpbus en partenariat avec les **tpg**
00800 022 021 20 (numéro gratuit)

L'AVIATION DU FUTUR se déploie à Payerne

L'innovation technologique n'est pas la seule solution pour diminuer les émissions de CO_2. Mais elle est incontestablement une alternative indispensable pour lutter contre le réchauffement climatique. L'aéroport de Payerne en a bien conscience. Il en a fait sa carte maîtresse pour attirer des entreprises dynamiques et innovantes.

En quelques années seulement, l'aéroport de Payerne est devenu un lieu incontournable de l'innovation aéronautique. Sous l'impulsion du parc technologique *Swiss Aeropole*, l'aéroport a connu un développement spectaculaire. Ce business parc, le premier en Suisse spécialisé dans l'aérospatial, s'est donné pour mission de promouvoir le développement économique de la région de la Broye à travers « la création d'emplois à haute valeur ajoutée ». Un objectif ambitieux qui porte ses fruits. « En 4 ans seulement, le site est passé de 3 entreprises à 36 aujourd'hui », indique son directeur Massimo Fiorin.

Des acteurs aéronautiques prestigieux

Située au bout d'une piste longue de 2.8 kilomètres, la plateforme technologique a vu des projets emblématiques prendre corps, à l'instar des essais en vol de l'avion solaire *SolarStratos* mené par Raphaël Domjan, dont l'objectif était d'atteindre la stratosphère sans émettre de CO_2, ou encore le Groupe Boschung, qui innove dans le nettoyage de surfaces aéroportuaires et routières avec des machines électriques autonomes.

Un communiqué de presse publié sur le site d'Innovaud, l'agence pour la promotion de l'innovation et de l'investissement du canton de Vaud, indiquait qu'en 2022 des « implantations ambitieuses ont avancé dans le processus de planification de la construction, telles que Supra Group ou encore le site de test de systèmes de propulsion à hydrogène et autres technologies innovantes de Destinus ».

Ce site, dont la cérémonie du premier coup de pioche s'est déroulée en octobre dernier, sera le premier du genre en Suisse. Il servira notamment aux essais de systèmes de propulsion et autres technologies à hydrogène. Pourquoi construire une telle infrastructure ? Afin de créer des avions-fusées hypersoniques visant à réduire les temps de voyages, tout en veillant à utiliser des technologies qui prennent en considération les aspects environnementaux.

Eiger, le deuxième prototype de la start-up Destinus
© Destinus

Dans le même esprit, l'aéroport civil, en partenariat avec Speedwings (implantée depuis plusieurs années sur le site et proposant des services de handling), travaille sur un projet d'approvisionnement de carburant durable.

Comme le dit Bertrand Piccard, président de la *Fondation Solar Impulse* : « Aujourd'hui, beaucoup de personnes essaient de décarboner l'aviation et ils se font répondre que c'est impossible. Ce qui est intéressant, c'est qu'avec l'Aéropôle, on montre ce qui est possible. »

Un nouveau bâtiment d'envergure

Tel est d'ailleurs le nom donné à cette infrastructure innovante : *Envergure*. Située à l'entrée du parc

« Aujourd'hui, beaucoup de personnes essaient de décarboner l'aviation (...). Ce qui est intéressant, c'est qu'avec l'Aéropôle, on montre ce qui est possible. »

technologique, l'imposante structure va donner une identité exclusive au technopole. Les deux ailes sont reliées par une « halle aux drones » de quelque 6'500 m³, véritable espace d'expérimentation pour les essais de vols de drones. Ce sera aussi un espace partagé entre bureaux, laboratoires et ateliers, afin de dynamiser l'innovation et la création entre les acteurs en présence. Les locataires bénéficieront de surfaces pouvant aller jusqu'à 6 mètres de hauteur (au rez-de-chaussée) et 3.5 mètres dans les niveaux supérieurs.

Au total, 8'000 m² de surface au sol seront disponibles sur les quelque 10'000 m² d'implantation. « Notre vision est de rassembler un écosystème dynamique et diversifié de professionnels et d'entrepreneurs actifs dans l'industrie aérospatiale et de la mobilité », s'enthousiasme Massimo Fiorin. À n'en pas douter, les entreprises implantées dans ce lieu d'excellence jouiront d'un écosystème unique en Suisse, tant au niveau des infrastructures que du réseau.

« La proximité des hautes écoles est cruciale pour les entreprises présentes sur le parc technologique. L'avenir de l'aviation se construit ici, et nous avons la chance de disposer de grandes parcelles, avec ou sans accès à la piste, pour l'implantation de projets industriels ambitieux », conclut Massimo Fiorin dans un grand sourire. +

Le projet de bâtiment Envergure © Losinger Marazzi

Vue aérienne du parc technologique © Planfilms.ch

LA CAMELINE, biocarburant du futur ?

Décarboner le monde de l'aviation est un enjeu planétaire et une priorité pour tous les acteurs du secteur aéronautique. L'utilisation de biocarburants est sans doute l'une des voies les plus intéressantes pour y parvenir. À ce titre, la cameline, une plante oléagineuse riche en huile et en protéine, laisse entrevoir de belles promesses.

Utilisée pour la fabrication de savons, la cameline est une plante particulièrement prometteuse pour augmenter de façon drastique la production de biocarburant. Les tests récemment effectués permettent d'extraire 36% d'huile, située dans des graines contenues dans de petites boules vertes qui logent à l'extrémité des tiges. Une fois l'extraction faite, l'huile recueillie est traitée puis mélangée à du kérosène, ce qui permet de réduire d'au moins 80% le bilan carbone.

Une période de tests

L'utilisation de la cameline dans l'aéronautique n'est pas nouvelle. En 2010 déjà, l'US Navy testait les biocarburants dans le cadre de l'opération « Green Hornet » sur ses avions McDonnell Douglas F/A-18 Hornet et F/A-18E/F Super Hornet. Les résultats étaient déjà au rendez-vous, puisque comme l'indique un communiqué publié en mai dernier par le site d'actualité aéronautique suisse Avia News, il « n'existait aucune différence de performances entre un mélange de biocarburant à base de cameline 50/50 et un JP-5 à base de pétrole standard ».

A l'été 2023, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC, en France) a mis en avant une expérimentation de culture de cameline sur une petite parcelle située dans l'Eure, en Normandie. Près de 3.5 hectares ont été cultivés dans le but de produire du biocarburant destiné à l'aviation. C'est une première étape expérimentale pour tester la validité du projet, avant éventuellement de le déployer à grande échelle. On estime qu'en France, il faudrait cultiver 550'000 hectares de cameline d'ici 2025 pour atteindre l'objectif européen de 2% de carburant d'aviation durable.

Entre opportunité et contrainte

L'un des principaux avantages de cette plante est sa durée de production. Il ne faut en effet que 90 à 100 jours pour que la cameline pousse. Qui plus est, elle peut être cultivée entre deux cultures destinées à l'alimentation. Autrement dit, elle n'accapare pas les sols ni ne péjore la culture de plantes alimentaires. C'est une condition idéale pour répondre aux exigences réglementaires imposant de ne pas réduire les surfaces agricoles dédiées à l'alimentation.

F/A-18 C Hornet @Swiss Hornet Display

« (...) il n'existait aucune différence de performances entre un mélange de biocarburant à base de cameline 50/50 et un JP-5 à base de pétrole standard »

Reste néanmoins le fait que la cameline nécessite des conditions météorologiques spécifiques pour arriver à maturité dans le temps imparti. Un été trop sec remettrait en cause la pertinence de cultiver cette plante pour les besoins aéronautiques. Solution : trouver de meilleures qualités de semences pouvant s'accommoder de conditions plus rudes.

L'aviation militaire suisse est de la partie

Bien que peu consommatrice de carburant d'aviation à l'échelle du pays, l'aviation militaire suisse ambitionne de réduire ses émissions en utilisant du biocarburant. Des tests ont été effectués en mai dernier, permettant de constater que le mélange de carburant utilisé (contenant environ 35% de carburant durable) ne nécessitait aucune modification de l'avion.

La cameline n'est pas la seule plante oléagineuse entrant dans la conception et la production de biocarburants. Et le biocarburant n'est pas la seule voie pour réduire les émissions de CO_2 dans le secteur aéronautique. Mais c'est en multipliant les innovations et en explorant plusieurs approches que l'aviation participe à l'effort collectif de lutte contre le réchauffement climatique. +

Un champ de cameline

FUELS &
LUBRICANTS

TotalEnergies is one of the largest private avitation 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

Les métiers de l'aéronautique

Mathieu MALIGE

Aircraft Coordinator chez Swissport

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

En tant qu'Aircraft Coordinator Swissport, je suis la personne de référence qui coordonne les opérations sous les avions en prévision du décollage. Avant que les passagers n'embarquent, l'avion doit être ravitaillé en eau et en fuel. Les bagages et le fret doivent être chargés en soute. Je veille au bon déroulement des opérations, c'est-à-dire selon nos procédures et nos hauts standards de sécurité. Je suis aussi un « solutionneur de problèmes ». Lorsqu'un imprévu intervient, je dois rapidement trouver une solution pour que les opérations se poursuivent et que l'avion décolle à l'heure. En termes de sécurité, j'ai un rôle central dans ce qu'on appelle le « load control », c'est-à-dire la planification du chargement de l'avion afin qu'il puisse partir équilibré et en toute sécurité.

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

Mon métier demande une grande concentration, une vivacité d'esprit et une excellente connaissance des opérations Swissport et du secteur aérien. Cette riche combinaison me plait beaucoup. Chaque vol est un nouveau challenge. J'aime particulièrement ce rôle de chef d'orchestre, pour que les opérations se déroulent en toute sécurité et que l'avion parte à l'heure.

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

Je couvrais un vol à destination de l'Angleterre. Alors que les passagers avaient quasiment terminé l'embarquement, un adolescent est ressorti dans la passerelle qui relie l'avion au terminal. Je l'ai rattrapé et lui ai demandé pourquoi il sortait. L'adolescent m'a expliqué qu'il avait peur de l'avion et qu'il se sentait mal. Le pilote m'a rejoint. Nous avons pris quelques minutes pour lui parler. Nos explications et notre bienveillance l'ont rassuré et il a finalement pris son vol.

Anne-Théa GEISER-GRABER

Cheffe du Protocole de Genève Aéroport

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

Notre mission est de faciliter les voyages de personnalités figurant sur une liste d'ayants droit définie en accord avec le DFAE. Chefs d'État ou de gouvernements, ministres, présidents de parlements, familles royales... sont accueillis par notre service Protocole. Les voyages sont majoritairement en lien avec les conférences onusiennes ou l'actualité géopolitique, mais peuvent aussi être d'ordre privé. Nous organisons environs 4'700 accueils protocolaires par année, avec des pics d'activité lors des assemblées générales ou conférences des organisations internationales (ONU, OMS, OIT, OMC...)

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

Rencontrer des personnes de nationalités et de cultures différentes. Les conférences onusiennes étant ouvertes aux 193 pays membres, nous « voyageons » par procuration aux 4 coins du Monde. Il arrive que des pays en conflits se côtoient dans notre Salon d'Honneur (Espace Kofi Annan), ce qui ne manque pas de piquant. Nous avons une équipe de 17 collaborateurs extraordinaires, dont le professionnalisme et la disponibilité sont des atouts indispensables pour assurer une qualité de service exceptionnelle au Protocole de Genève Aéroport.

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

Il y a quelques années, au mois de décembre, un ministre des Transports séjournant à Genève devait repartir en avion vers 18h30. La délégation était arrivée à l'aéroport vers 16h00. Les flocons de neige virevoltaient et, dans le Salon d'Honneur, l'heure était à la plaisanterie sur une possible fermeture de l'aéroport. Vers 17h00, la neige se mit à tomber bien plus intensément... et la plaisanterie devint réalité. L'aéroport dut fermer et tous les transports terrestres furent interrompus également. Heureusement, une collègue qui rentrait chez elle proposa au ministre et à ses gardes de les déposer dans un hôtel avec son véhicule privé.

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 20ème 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 l'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/

AERIA+ Panorama N°4 Décembre 2023

ASSOCIATION ÉCONOMIQUE ROMANDE POUR UNE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE PERFORMANTE

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

Rédacteur : Dimitri Kas, propos pages 4 à 7 recueillis par Olivier Grivat

Conception graphique / Mise en page : Sébastien Ripoll

Impression : Migros Print-Shop

Tirage : 2'000 exemplaires. Impression sur papier FSC.

Crédits photographiques : © Olivia Pulver, © Aéroport de Sion, © Carsten Steger, © Union Européenne, © Destinus, © Losinger Marazzi, © Planfilms.ch, © Swiss Hornet Display, © Jean-Marc Probst, © 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

imprimé en suisse

AERIA+

ASSOCIATION ÉCONOMIQUE ROMANDE POUR UNE
INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE PERFORMANTE