



Page: 13  
Surface: 118'444 mm²



RÉPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

Ordre: 3010132  
N° de thème: 350.011  
Référence: 92934582  
Coupage Page: 1/3

Le Temps  
1209 Genève  
022 575 80 50  
https://www.letemps.ch/

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Presse journ./hebd.  
Tirage: 34'118  
Parution: 6x/semaine



André Schneider: «Les avions à hydrogène et électriques joueront un faible rôle à Genève.» (AÉROPORT DE COINTRIN, 22 AOÛT 2024/DAVID WAGNIÈRES POUR LE TEMPS)

## «Nous allons investir 1,7 milliard de francs»

### INTERVIEW

PROPOS RECUEILLIS PAR  
ÉTIENNE MEYER-VACHERAND  
ET RICHARD ÉTIENNE

✗ @etiennemeyva ✗ @rietienne

### AVIATION

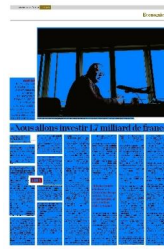
Après huit ans et une crise historique, André Schneider, le directeur de l'aéroport de Genève, quitte ses

fonctions cet automne. Il estime avoir posé de bonnes bases pour que Cointrin atteigne ses objectifs climatiques

André Schneider quitte son poste cet automne après huit ans à la direction de l'aéroport de Genève. Le Bernois aura dirigé l'entreprise durant l'une des plus grandes crises de son histoire, celle du covid, et dans un contexte de crise climatique en partie engendrée par l'aviation.

Entretien.

Comment conciliez-vous la mission de répondre aux besoins de la région en matière de transport aérien et de réduire les émissions de CO2 en Suisse alors qu'il n'y a pas de solution technologique en vue? Je vais vous contredire. Il faut répondre à la demande et en même temps réduire l'impact environnemental de nos avions et de l'aéroport, ce que nous nous attelons à faire. Nous avons réduit les émissions – de CO2 et sonores – depuis que je suis arrivé. En Suisse, 10% des émissions viennent de l'aviation (et 2,5% à l'échelle mondiale) mais c'est en



mettant sur le compte de la Suisse la totalité d'un trajet aérien, jusqu'au Japon par exemple. Un plan de décarbonation de l'aviation en Suisse pour atteindre le net zéro en 2050 a été publié par les aéroports, les compagnies aériennes et la Confédération.

**Et comment y parviendra-t-on alors?** Il y a plein d'hypothèses et il faut y aller par priorité. La principale porte sur l'utilisation de kérosène durable, de SAF [sustainable aviation fuel, ndlr]. Il y a plus de passagers, mais le nombre de mouvements [décollages et atterrissages, ndlr] est stable, voire en baisse. Nous avons des incitations financières pour les compagnies sur le remplissage des avions, ce qui diminue l'empreinte carbone

par passager. Nos principales compagnies ont des flottes jeunes, avec une part grandissante d'avions de nouvelle génération, moins gourmands et moins bruyants. Il faut aussi aller vers un espace aérien unique en Europe, car aujourd'hui les appareils font beaucoup trop de détours.

**Les carburants durables, il y en a encore peu, l'aviation électrique ou à hydrogène, on n'y est pas encore.** Les avions à hydrogène et électriques joueront un faible rôle à Genève. L'aviation électrique, ce sera pour les petits avions et les vols courts. Quant aux SAF, il n'y en a presque pas aujourd'hui, mais dès 2025 il faudrait qu'ils représentent 2% des carburants. La loi sur le CO2 et les réglementations européennes le demandent. Les avions de dernière génération vont aussi engendrer des réductions de consommation de kérosène, ce qui réduira aussi les émissions de CO2. Sur la question climatique, c'est comme gravir l'Everest, mais on connaît désormais la voie. Ce qui ne veut pas dire que ce ne sera pas difficile.

**Vous avez été à la manœuvre pour la feuille de route de l'aviation suisse pour atteindre la neutralité carbone. Quel bilan en tirez-vous aujourd'hui?** Nos émissions sont en baisse, même si le covid a repoussé nos plans de trois ans. A Genève, nous avons augmenté la part de véhicules électriques sur le tarmac. La nouvelle aile est [un terminal inauguré en 2021, ndlr] produit plus d'énergie qu'elle n'en consomme. Avec Genilac, nous allons remplacer totalement notre système de chauffage, qui pèse pour 60% de nos émissions.

**Comment évoluera l'aviation à Genève?** L'aviation est une composante importante pour la mobilité, mais chacun doit se poser la question de savoir si c'est défendable de continuer à voyager comme on le fait aujourd'hui. Mais ce n'est pas à l'aéroport de se prononcer. Son mandat consiste à fournir de la capacité de voler avec comme objectif une neutralité carbone en 2050. On n'ira pas demain en bateau aux Etats-Unis et, en Europe, l'offre en train restera limitée. Mais nous ne pourrions sans doute pas continuer à voyager comme nous le faisons actuellement, aussi pour des questions de surtourisme.

**L'aviation d'affaires à Genève ne retrouve pas son niveau d'avant-pandémie.** Les chiffres sont un peu en dessous, mais il y a aussi une reprise. En 2024, en termes de trafic passagers, on sera quasiment au niveau de 2019, et certains mois, comme en juillet, il y a eu plus de passagers. A Genève, beaucoup de gens volent pour rendre visite à des proches à l'étranger. Dans les organisations internationales, on voit que les négociations par visioconférence marchent moins bien qu'en face-à-face. Les vols privés, l'aviation d'affaires, ont connu une hausse durant le covid, puis une baisse.

Mais on constate que les manifestations pour le climat n'ont eu aucun impact sur la demande.

**Y aura-t-il demain moins de jets privés et plus de low cost?** On constate que les différences de prix pour des voyages en Europe – sur des distances courtes, sans repas et avec peu de bagages – ne varient que très faiblement d'une compagnie à l'autre. Par rapport à il y a 30 ans, les prix ont largement baissé, mais sur cinq ans, ils ont augmenté. Les compagnies aériennes travaillent comme les hôtels: quand l'avion est plein, les prix montent. Mais cette hausse, en Suisse, ne semble avoir aucun impact sur la demande. Des études montrent que les Suisses sont même prêts à augmenter leur budget consacré aux voyages. Cela dit, la pression sur les prix, avec l'inflation et les SAF, plus chers, va demeurer.

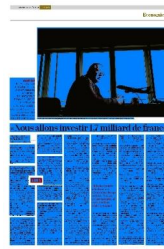
**Ces dernières années, cette pression sur les prix a rendu les conditions de travail difficiles dans les coulisses de l'aviation. Les conflits sociaux ont été nombreux sur le tarmac...** En Suisse, les aéroports sont les derniers vrais centres avec une grande main-d'œuvre industrielle, qui sont par définition des environnements plus difficiles. Et l'aviation est un domaine avec des marges très faibles, qui subit une grande pression. L'aéroport, l'entreprise, doit aussi revoir son système de rémunération tout en évitant une grève. Il faut trouver le bon équilibre. Je relève tout de même qu'aujourd'hui tous les agents au sol ont une CCT.

**«Il faut répondre à la demande et en même temps réduire l'impact environnemental**

# LE TEMPS

Le Temps  
1209 Genève  
022 575 80 50  
<https://www.letemps.ch/>

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Presse journ./hebd.  
Tirage: 34'118  
Parution: 6x/semaine



Page: 13  
Surface: 118'444 mm²



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

Ordre: 3010132  
N° de thème: 350.011  
Référence: 92934582  
Coupage Page: 3/3

## de nos avions et de l'aéroport»

### A l'heure de votre départ, quelle est la santé financière de l'aéroport?

Nous sommes maintenant sortis de la crise. Nous avons un meilleur résultat qu'avant la pandémie avec moins de passagers. Nous avons enregistré un bénéfice de 88,6 millions de francs [contre 84,1 millions en 2019, ndlr]. De 2000 à 2018, le trafic passagers a augmenté en moyenne de 4,8% par an, il ne devrait pas croître de plus de 1 ou 2% désormais. Or les redevances liées aux passagers représentent une grosse part de nos revenus. Cela aura un grand impact sur leur progression. Nous traînons aussi la dette contractée pendant le covid. Nous prévoyons de revenir à un niveau d'endettement d'avant crise en 2028.

**Cet objectif vous paraît-il atteignable, compte tenu des investissements liés à l'environnement?** Nous avons les plans pour y parvenir. En parallèle, nous devons continuer à développer nos infrastructures, qui ont pris de l'âge. Notre planification directrice court jusqu'en 2050 avec une stratégie claire jusqu'en 2030, s'il n'y a pas d'incident de parcours. En 2019, personne ne pouvait imaginer une crise comme le covid, qui nous a durement touchés mais que nous avons réussi à gérer. Nous n'avons pas dû licencier massivement, nous sommes sur la bonne voie pour réduire notre

dette, qui est finalement restée dans un cadre gérable.

### Après la nouvelle aile est, quelles sont les priorités d'investissement?

Pour des questions environnementales, énergétiques et d'infrastructures, nous allons investir 1,7 milliard de francs d'ici à 2034. Nous ne sommes pas subventionnés donc tout doit sortir des poches de l'aéroport. L'essentiel des infrastructures d'accueil des passagers date de 1968, comme notre terminal principal, qui doit être remplacé dans les dix ans qui viennent. De plus, l'utilisation a beaucoup changé depuis cette époque, comme exemple, les trois bâtiments satellites sur le tarmac ont été conçus pour accueillir quatre avions d'une capacité de 50 places. Aujourd'hui, il y a des Airbus A320, le nombre de sièges a été quadruplé. Le principal hangar de maintenance date des années 1940. Il y a urgence à renouveler ces installations.

### Il y a quelques semaines, la panne de CrowdStrike paralysait l'aviation sans vous toucher. Les investissements dans la cybersécurité doivent-ils être revus à la hausse?

Pour la Confédération, nous sommes une infrastructure critique, on doit tout faire pour éviter cela. C'est par chance que nous n'avons pas été touchés, parce que nous n'utilisons pas cet outil. Il y a déjà beaucoup de mesures que nous prenons et nous sommes contrôlés par notre régulateur. Mais ce qui est terrible avec la cybersécurité, c'est que le temps de se protéger d'une menace, il y

en a déjà trois nouvelles.

### Genève subit beaucoup d'attaques?

Oui, elles se comptent en milliers par jour. La grande majorité ne sont pas graves et mal exécutées. Je ne suis pas un spécialiste donc je ne saurais vous donner plus de détails. Mais les dernières attaques majeures ont eu lieu lors du sommet du Bürgenstock, des attaques par dénis de service.

### Votre successeur, Gilles Rufenacht, ne vient pas du secteur aérien, quel conseil lui donneriez-vous?

J'aimerais rappeler que quand je suis arrivé ici, je n'étais pas dans une situation fondamentalement différente de la sienne. Je n'avais jamais travaillé dans le secteur. Je répondrais donc ce que l'on recommande à tout le monde, c'est-à-dire faire le tri pour identifier quelles sont les questions stratégiques et s'y coller pour comprendre les enjeux.

### Pas besoin d'être un spécialiste pour réussir?

Il y a plein de directeurs de grandes entreprises en poste qui n'ont pas fait toute leur carrière dans leur domaine d'activité. J'ai beaucoup changé de secteurs durant ma carrière, j'ai été musicien, puis j'ai travaillé au WEF. Je pense que c'est un avantage d'arriver avec d'autres lunettes.

### Qu'allez-vous faire après votre départ?

Je vais continuer à travailler, dans le conseil et dans l'aéronautique. Je n'en dirais pas plus, je reste encore le directeur de l'aéroport pour quelque temps. ■