

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2022)  
**Heft:** [1]: Numéro Thématique 1

**Rubrik:** L'avis d'un expert

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

### L'avis d'un expert

André Schneider, CEO Genève aéroport, sur la construction aérospatiale de demain.

*Selon vous, quelle évolution suivra la construction aérospatiale civile dans les cinq prochaines années ?*

L'aviation civile doit accélérer ses engagements pour combattre le changement climatique et réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>. Elle aura à montrer déjà au cours des cinq prochaines années des actions et de premiers résultats; et ce, malgré la pression qu'elle subit pour

André Schneider, directeur général de Genève aéroport.



réduire les impacts de la pandémie. Sinon, le voyage en avion risque de devenir une cible, avec un impact considérable sur la demande et une fragilisation de ce réseau mondial. Cela demandera aux acteurs de l'aviation civile de trouver un bon équilibre entre le besoin urgent de soigner les dommages de la pandémie et le besoin d'investir de manière considérable dans un futur décarboné.

*2. Comment voyez-vous, à terme, l'impact cumulé sur les aéronefs de demain des défis environnementaux, des risques numériques, des dilemmes technologiques et économiques par la fragmentation « post-mondialiste », ainsi que des nouvelles formes de violence contestataire des milieux opposés au transport aérien ?*

Comme je l'ai mentionné avant, la réponse crédible de l'aviation civile au défi climatique va être le seul chemin vers un futur pour le voyage en avion. Il faudra simultanément réduire l'impact de la pandémie et concrétiser la décarbonisation de l'aviation. C'est la seule réponse crédible aux mouvements contestataires envers le transport aérien. Car en finalité, même avec les tensions que vit le monde interconnecté, avec la crise des chaînes d'approvisionnement durant la pandémie, les tensions en Asie ou encore la guerre en Ukraine, le concept d'être interconnecté n'est pas fondamentalement remis en question. Et pour un tel monde interconnecté, le transport aérien est un liant nécessaire. Alors, nous, les acteurs de l'aviation civile, nous devons tout faire pour rendre ce liant climato-compatible.

Qui dit innovations pense risques supplémentaires. Néanmoins, l'aviation a su démontrer au cours de son histoire de plus de cent ans comment elle a été continuellement capable d'analyser les risques et de trouver des moyens pour les maîtriser, tout en demeurant le moyen de transport le plus sûr.

*3. Comment voyez-vous l'appareil civil et le transport aérien en 2050, l'année symbole de la neutralité carbone ?*

En 2050, l'aviation civile aura atteint la neutralité carbone, et ce, avec quatre ensembles de mesures: le remplacement progressif du kérosène fossile par des combustibles biogènes et synthétiques (Sustainable Aviation Fuel SAF); la promotion d'avions plus efficaces et de motorisations alternatives (électrique ou hydrogène); l'organisation d'un trafic aérien plus économe en carburant au sol et en vol; l'utilisation d'instruments économiques (compensation volontaire du CO<sub>2</sub>, participation à ETS et Corsia comme solution provisoire, deux projets de suppression de carbone afin de réduire les émissions restantes).

Dans les années à venir, l'aviation civile doit démontrer sa capacité à atteindre cet objectif et à assurer l'interconnectivité nécessaire d'une manière compatible avec les objectifs climatiques.

Toutes les illustrations ci-dessous © Airbus.





Source: Skyward, DSM.



Source: Skyward, DSM.



Source: Skyward, DSM.



Source: Skyward, Hansjörg Egger.



Source: Skyward, DSM.



Source: Airbus.



Source: Airbus.



Source: Airbus.

