



Etude qualitative sur le thème de l'impact économique indirect de l'Aviation d'Affaires à Genève

réalisée pour l'Association Genevoise de l'Aviation d'Affaire

Mai 2017

	Pages
1. DESCRIPTIF DE LA RECHERCHE	3 - 5
2. L'UNIVERS DE L'AVIATION D'AFFAIRES.....	6 - 8
3. IMPACT DE L'AVIATION D'AFFAIRES SUR L'ÉCONOMIE DU CANTON.....	9 - 14
4. L'AVENIR DE L'AVIATION D'AFFAIRES À GENÈVE.....	15 - 20
5. SYNTHÈSE.....	21 - 22

1. DESCRIPTIF DE LA RECHERCHE

Contexte et objectifs de l'étude

- L'aviation d'affaires concerne un ensemble hétéroclite d'entrepreneurs, de directeurs d'entreprises, de diplomates, de représentants d'organisations non gouvernementales, de touristes fortunés ou encore de citoyens Suisses rapatriés pour raisons sanitaires.
- Genève représente la deuxième plateforme européenne pour l'aviation d'affaires, derrière celle du Bourget à Paris. Elle connaît néanmoins une baisse importante de fréquentation ces dernières années alors qu'en parallèle, le nombre de passagers sur des vols commerciaux connaît une croissance fulgurante sur l'aéroport de Genève.
- L'AGAA (Association Genevoise pour l'Aviation d'Affaires), forte de ce constat inquiétant, a souhaité mettre en place une étude indépendante pour mesurer l'intérêt économique au sens large de l'aviation d'affaires pour le canton de Genève.

Approche méthodologique

- Afin de consulter des personnalités actives dans le canton de Genève et pouvant apporter un éclairage sur ce sujet, nous avons procédé à des **entretiens exploratoires** (en face à face ou par téléphone). Ces entretiens permettent de traiter le sujet de manière approfondie et de manière assez informelle (sous la forme d'une discussion), permettant ainsi une mise en confiance de l'interviewé.
- **12 entretiens ont été réalisés** entre le 24 avril et le 16 mai 2017. Ils se répartissent comme suit :
 - 4 entretiens auprès de dirigeants de multinationales basées sur Genève ou les environs
 - 3 entretiens auprès de politiques Genevois (PLR et PDC)
 - 1 entretien auprès d'une organisation internationale basée sur l'Arc lémanique
 - 1 entretien auprès d'une entreprise étatique active dans le domaine sanitaire
 - 3 entretiens auprès d'instances ayant pour but de promouvoir les activités économiques de la région.
- Malgré nos efforts, nous n'avons pas réussi à obtenir de rendez-vous dans les délais impartis pour l'étude avec des responsables d'organisations non-gouvernementales ou auprès de diplomates, ni auprès de politiciens de gauche.
- Membre de l'Association suisse des recherches de marché et sociales, l'institut de recherches M.I.S. Trend s'engage à ne pas mener, ni de manière ouverte ni de manière cachée, des interviews à des fins publicitaires ou de vente.

Plus d'informations sous www.recherchesdemarchesuisses.ch



2. L'UNIVERS DE L'AVIATION D'AFFAIRES

L'aviation d'affaires

- Pour tous les répondants, l'aviation d'affaires concerne principalement:
 - **Les entrepreneurs:** c'est la cible essentielle de l'aviation d'affaires. Les hommes d'affaires, dirigeants ou dans le top management de grands groupes ou de grandes sociétés sont évoqués en premier lieu par tous les participants. Pour les personnes interrogées, ce sont eux qui représentent la majeure partie des vols sur l'aviation d'affaires.
 - **Les représentants d'organisations internationales ou d'agences non-gouvernementales:** même s'ils sont moins souvent cités que les entrepreneurs, ils apparaissent tout aussi légitimes à utiliser ces services et pour les mêmes raisons que les hommes d'affaires.
 - **Les touristes fortunés:** c'est une cible qui semble un peu moins importante. Elle est surtout mentionnée parmi les politiques et les représentants des instances de promotion de l'économie.
 - **Les diplomates et le rapatriement sanitaire :** c'est cependant une cible à part car elle jouit de priorités que n'ont pas les autres avions d'aviations d'affaires. Seuls les rapatriements moins «urgents» procèdent de la même manière que les hommes d'affaires et n'ont pas de priorité particulière, mais ils sont peu nombreux.

Utilisation de l'aviation d'affaires

- L'aviation d'affaires est utilisée par les dirigeants et hommes d'affaires pour **deux raisons majeures**:
 - **Se rendre à un endroit qui n'est pas ou mal desservi** par des lignes régulières. Cela permet d'éviter des escales ou un temps de trajet trop long.
 - **Adapter les horaires des vols en fonction des obligations professionnelles** et ainsi pouvoir faire un A/R dans la journée par exemple alors qu'avec des lignes commerciales traditionnelles, une nuit sur place aurait été nécessaire.

- Les hommes d'affaires interrogés utilisent l'aviation d'affaires sur Genève **plusieurs fois par mois** (de 3 à 6 fois). Néanmoins, **ils sont aussi utilisateurs très réguliers des lignes commerciales classiques** lorsque leur lieu de rendez-vous est compatible avec les liaisons régulières.

- L'aviation d'affaires est vraiment vécue comme **une alternative indispensable** malgré les coûts importants que cela représente. Dans l'esprit de toutes les personnes interrogées, **l'aviation d'affaires n'entre pas en compétition avec l'aviation commerciale mais les deux offres doivent pouvoir cohabiter pour offrir une souplesse indispensable** aux utilisateurs de l'aviation d'affaires.

3. IMPACT DE L'AVIATION D'AFFAIRES

SUR L'ÉCONOMIE DU CANTON

Part de l'aviation d'affaires sur Genève

- **La part de l'aviation d'affaires sur Genève n'est pas un élément vraiment connu** par les personnes que nous avons interrogées. Seul un entrepreneur, lui-même pilote, avait une idée assez précise, à savoir environ 80% pour les vols commerciaux vs 20% pour l'aviation d'affaires.
- En revanche, **presque tous s'accordent à dire que la part de l'aviation d'affaires leur semble en diminution à Genève** (sauf pour un responsable d'instance de promotion économique).
 - Les hommes d'affaires, utilisateurs de ces services, donc fortement concernés, ont bien noté cette évolution à la baisse qu'ils regrettent. Il leur semble ainsi plus difficile d'obtenir des créneaux.
 - *«Nous sommes contraints par les créneaux qui nous restent» (Dirigeant), «C'est de plus en plus compliqué d'obtenir un créneau» (Dirigeant), «C'est un cauchemar pour avoir des créneaux, il y en a de moins en moins de disponibles, surtout aux heures de pointe» (Dirigeant), «Nous avons besoin de flexibilité, de rapidité et de confidentialité. Cependant, la plupart du temps, il nous faut attendre pour avoir l'autorisation de vol, tourner parfois 1 heure en rond avant de se poser et il nous est même difficile, souvent, d'obtenir des créneaux de départ ou d'arrivée» (Dirigeant)*
- Les hommes politiques et les responsables d'instances de promotion économique sont aussi conscients de cette tendance, même si les raisons évoquées pour l'expliquer diffèrent.

Raisons évoquées pour la diminution de la part de l'aviation d'affaires sur Genève

- Plusieurs raisons sont principalement évoquées par les personnes interrogées comme pouvant expliquer cette diminution de la part de l'aviation d'affaires sur Genève :
- **Des raisons liées à l'infrastructure même de l'aéroport** : le fait qu'il n'y ait qu'une piste disponible à Genève est en soi une limitation car les avions d'affaires et les vols commerciaux doivent se partager l'espace commun. Ce constat est partagé par toutes les personnes interrogées.
- **Des raisons liées à la politique de l'aéroport de Genève** : le développement de l'aviation commerciale voulue par l'aéroport pour des raisons économiques évidentes, implique que plus d'avions commerciaux atterrissent ou décollent et par conséquent, cela implique mécaniquement moins de créneaux disponibles pour l'aviation d'affaires. *«Le ratio est dicté par la demande et la priorité qui est accordée aux vols de lignes» (Politique)*
- Certains dirigeants interrogés, utilisateurs réguliers de ces services, insistent sur le fait que **de plus en plus de contraintes pèsent sur l'aviation d'affaires**, notamment par le renforcement de manière excessive des contrôles de sécurité, par l'augmentation des redevances, en restreignant l'accès au carburant, etc... *«Nous avons vu une évolution dans les contraintes en tant qu'utilisateurs. Nous avons plus de contrôles qui font perdre du temps à chaque fois» (Dirigeant)*, *«Le modèle de l'aviation commerciale poussé par l'aéroport implique pour nous des coûts de redevances plus importants, des contrôles de sécurité excessifs, et même des restrictions dans l'accès au carburant pour certains avions» (Dirigeant)*. Les politiques sont plus nuancés et indiquent que la stratégie de l'aéroport est compréhensible mais que réduire l'aviation d'affaires n'est pas un objectif ou une volonté. *«C'est un rapport d'équilibre qui tient compte de la capacité de la piste. Ce n'est ni un objectif ni une volonté de faire diminuer la part de l'aviation d'affaires» (Politique)*
- Enfin **des raisons liées à la demande de ce type de services** sont évoqués par quelques personnes, selon elles surtout dûes à une baisse du tourisme de luxe.

Impact de l'offre de transport dans l'économie

- **L'offre de transport est un point important dans le développement économique du canton de Genève**, quel que soit le profil des personnes interrogées. C'est en effet un des points fondamentaux examinés par les entrepreneurs lors du choix de leur implantation.
- Un réseau de transport développé peut permettre, entre autre, de faciliter les échanges avec de possibles partenaires commerciaux et les livraisons ainsi que le recrutement des collaborateurs. C'est donc un point qui est pris en considération et un canton doté d'infrastructures de transports performantes sera d'autant plus attractif pour les entreprises.
- Quant à **l'aéroport dans son ensemble**, pour les personnes interrogées, il s'agit d'un **élément fondamental dans l'économie Genevoise**. Il participe à la Genève internationale et le développement du canton est fortement lié au développement de l'aéroport (et inversement). Avoir un aéroport si près du centre ville a permis à Genève d'attirer des entreprises, des sièges sociaux et des organisations internationales.
 - *«C'est essentiel, c'est la clé de voûte de la stratégie économique de Genève» (Politique), «C'est très important d'avoir un aéroport en centre ville, très proche des bureaux» (Dirigeant), «C'est un des poumons de l'économie» (Dirigeant), «Il est essentiel. Dans un monde toujours plus connecté, pouvoir se déplacer facilement est très important. Et pour aller vite et loin, l'avion reste le meilleur moyen de transport à ce jour» (Dirigeant)*

Impact de l'aviation d'affaires dans l'économie

- Les **conditions cadres** fixées par le canton sont **primordiales** dans l'installation d'une multinationale sur Genève, notamment la **fiscalité**, les **compétences** des collaborateurs et les possibilités d'en faire venir d'autres, **l'aménagement** et, bien sûr, la problématique de la **mobilité**.
- Même si cette problématique de la mobilité est un point essentiel, elle est très large et couvre tous les moyens de transports (routier, train, bus, trams, aérien...). **La présence d'un aéroport est indispensable, comme vu précédemment**, tout comme le fait que les autres infrastructures soient développées.
- **Si, en plus, cet aéroport propose de l'aviation d'affaires, cela peut-être un point de différenciation** entre deux sites ayant des atouts communs. **L'importance accordée à l'aviation d'affaires diffère néanmoins selon les personnes interrogées**, certains estimant que c'est tout à fait nécessaire alors que d'autres le jugent également important mais pas fondamental.
 - *«L'aviation d'affaires est un plus mais ce n'est pas un critère clé. Cela participe au bon mix» (Instance promotion de l'activité économique), «Cela a un rôle important. Ce qui compte pour les grandes entreprises c'est le réseau commercial» (Politique), «Ce sont les conditions cadres du canton qui vont jouer sur les multinationales mais pas l'aviation. C'est l'aviation qui est dépendante de l'économie et pas l'inverse. Ce n'est pas un élément majeur» (Dirigeant), «L'aviation d'affaires est essentielle. En terme commercial, la question de capacité de déploiement mondial rapide est centrale et le sera encore plus demain. En terme de qualité de vie, ceci permet aux cadres de vite rentrer chez eux après une journée de voyage. En terme de diplomatie et de dialogue international, la préférence pour l'aviation d'affaires est évidente pour des raisons de confidentialité.» (Dirigeant)*
 - *«Ça joue un rôle fondamental dans l'attractivité de la région» (Dirigeant), «C'est primordial. C'est un des grands vecteurs de la présence de Genève dans le monde économique» (Instance promotion de l'activité économique)*

Implication du canton

- Pour les politiques et les instances de promotion de l'activité économique, **l'avenir de l'aéroport est un sujet important pour le Canton**, même si l'aviation d'affaires ne semble pas être traitée en priorité.
 - *«Bien sûr que le Canton accorde de l'importance à l'aéroport» (Politique), «Le Canton ne se positionne pas sur cette question. Ils veulent surtout que le volume de passagers augmente. Le Canton bénéficie indirectement de ce que fait l'aéroport» (Dirigeant), «Il faut y être attentif, je ne sais pas si nous y sommes suffisamment attentifs» (Politique), «Le Canton, tout comme les élus fédéraux, affirment leur soutien à ce secteur. Mais c'est maintenant qu'il faut agir, au risque de perdre ses bénéfices directs et indirects. Au vu de l'importance qu'a cette aviation pour les emplois à Genève, pour le rayonnement de la ville et de sa région, je n'arrive pas à comprendre que les autorités ne défendent pas plus cet élément vital de l'attrait du Canton» (Dirigeant)*
- De leur côté, certains dirigeants de grandes entreprises interrogés ne sont pas capables de s'exprimer sur l'implication du Canton sur cette question.
 - *«Je n'ai aucune idée du rôle du Canton dans cette problématique» (Dirigeant)*
- Néanmoins **ce sujet doit être débattu pour maintenir l'attractivité** de la région.
 - *«C'est une question de choix politique. Cela influe sur le nombre d'emplois, les retombées économiques, la redevance. Ça contribue à l'éco-système genevois» (Instance promotion de l'activité économique), «Il faut veiller à maintenir l'attractivité de la région pour les grands acteurs économiques» (Politique)*

4. L'AVENIR DE L'AVIATION D'AFFAIRES

À GENÈVE

Conséquences possibles de la diminution de la part de l'aviation d'affaires sur Genève

➤ Quasiment toutes les personnes interrogées s'accordent à dire qu'une **diminution de la part de l'aviation d'affaires**, si elle devait se poursuivre, **entraînerait des conséquences importantes au niveau économique**; elles sont cependant difficilement quantifiables pour les répondants interrogés.

➤ **Baisse d'attractivité de Genève sur le plan économique** : c'est un point majeur soulevé par tous les participants. Une diminution de l'aviation d'affaires pourrait avoir des conséquences concrètes sur l'économie locale :

➤ **Certains gros événements pourraient être déplacés** ailleurs en Suisse ou en Europe

«Nous recevons beaucoup de personnes qui viennent en avion privé. Si nous ne pouvons plus les accueillir dans de bonnes conditions, nous serions obligés de délocaliser ces événements ailleurs.» (Dirigeant)

➤ **Des entreprises pourraient renoncer à s'installer** ou pourraient s'en aller de Genève

«Ce serait une catastrophe. Les sociétés de service peuvent être ailleurs. Nous c'est différent car on est une industrie» (Dirigeant), «Parmi mes contacts au niveau mondial, j'ai déjà entendu des abandons de projets d'implémentation à Genève qui ont été déplacés vers d'autres villes, suite notamment à la prise de connaissance des difficultés d'accès actuelles et des menaces futures sur l'aviation d'affaires à Genève, sans compter d'autres facteurs (RIE III, vote sur le quota des travailleurs...). Ce ne sont pas des conséquences théoriques mais des impacts concrets et mesurables, déjà en cours» (Dirigeant)

➤ L'attractivité de la ville baisserait globalement : les investisseurs pourraient privilégier d'autres endroits, les salons internationaux pourraient en pâtir. Ceci **impacterait négativement l'activité économique** dans le canton.

«Au niveau des entrepreneurs, des hommes d'affaires, cela compliquerait beaucoup leurs déplacements, en termes de rapidité ou de passage en douane. Si ces personnes ont un jet privé, c'est que ça leur est utile» (Politique), «Pour toutes les entreprises qui dépendent de l'export, c'est essentiel car c'est le moyen d'aller voir leurs clients et donc de ramener du chiffre d'affaire en Suisse, ou de recevoir leurs clients/partenaires et donc là encore d'augmenter le chiffre d'affaire global en Suisse» (Dirigeant)

Conséquences possibles de la diminution de la part de l'aviation d'affaires sur Genève

- **Impact sur l'emploi:** une diminution de l'aviation d'affaires pourrait aussi avoir à terme une conséquence sur l'emploi. En effet, des emplois directs et indirects pourraient être menacés, même si la quantification est impossible pour ceux qui évoquent ce point.

«Ce serait les propriétaires des avions qui en souffriraient mais aussi les petits opérateurs et toute la chaîne qui en découle» (Dirigeant), «Si la situation continue d'empirer, c'est non seulement une part importante des entreprises actives internationalement et des emplois associés qui risquent de quitter les pays, mais aussi la partie des emplois les plus lucratifs fiscalement» (Dirigeant)

- **Impact sur le tourisme:** bien qu'évalué comme minime, il ressort néanmoins pour certains politiques et responsables d'instances de promotion économiques. Ils estiment en effet qu'une baisse de ce tourisme de personnes fortunées pourrait être dommageable au secteur du luxe sur Genève et notamment à l'hôtellerie de luxe.

«Certains touristes qui se déplacent par dizaine et qui résident dans les 5 étoiles de la ville et qui vont voir leur banquier privé et acheter dans les bijouteries ou autres. Elles dépensent beaucoup» (Politique), «Le tourisme peut en pâtir mais c'est très difficilement mesurable. Ce n'est pas là que porte la majeure partie du problème à mon sens» (Instance promotion de l'activité économique), «Probablement que cela aurait un impact sur le segment très haut de gamme, moins sur le tourisme de masse» (Dirigeant)

- **Ces possibles conséquences sont prises très au sérieux par les dirigeants de grandes sociétés qui les mettent en avant avec force. Les autres répondants, bien que conscients de ces enjeux, estiment qu'il y a des risques pour l'économie mais qu'il faut d'abord les quantifier pour que cela puisse avoir un poids dans de futures discussions.**

Conséquences possibles de la diminution de la part de l'aviation d'affaires sur Genève

- Une autre conséquence d'une diminution de l'aviation d'affaires sur Genève serait le report sur d'autres aéroports. Ces aéroports seraient en priorité Annecy, Annemasse, Chambéry, Lyon, Lausanne, Payerne ou Sion.
- Même si cela reste envisageable dans certains cas, il reste des contraintes fortes :
 - **Contraintes d'éloignement** : certains de ces aéroports, notamment Lyon, Chambéry et Sion apparaissent comme trop éloignés de Genève pour être une vraie alternative. De plus, des questions douanières pourraient se poser avec des aéroports sur France.
 - **Contraintes d'horaires d'ouverture** : les aérogares peuvent être fermés à partir de 19h, ce qui n'est pas forcément compatible avec les horaires des utilisateurs de l'aviation d'affaires.
 - **Contraintes techniques** : pistes trop courtes, contraintes météorologiques (Lausanne), aéroports ne pouvant pas accueillir les plus gros Jets.
 - **Contraintes environnementales** : c'est un sujet sensible qui mobilise les riverains des zones concernées.

Perspectives d'avenir

- Seuls les dirigeants d'entreprises semblent vraiment s'inquiéter et envisager une possible disparition de l'aviation d'affaires sur Genève et deux l'envisagent même.
 - *«On se fait une raison. L'aéroclub a disparu ou presque. On voit les parkings qui se vident. C'en est terminé des gros Jets privés sur Genève. Ça en sera vraiment terminé le jour où l'aéroport lancera son projet de terminal low cost» (Dirigeant), «Dans la définition des priorités de l'aéroport, c'est le commercial qui prime» (Responsable institution de développement économique), «Je ne vois pas vraiment l'avenir, je ne sais pas. Je suis prêt à me battre pour rester sur Genève. Les sociétés de service peuvent aller ailleurs mais nous c'est différent car on est une industrie» (Dirigeant), «Si cela diminuait encore nous serions obligés de délocaliser des meetings et certains de nos gros évènements» (Organisation Internationale), «La perte de l'aviation d'affaires sur Genève aurait un coût énorme pour le développement de la ville» (Dirigeant), «Il y a un gros risque de départs. Le capital est toujours plus liquide et les services plus dématérialisés donc le changement de localisation pour une entreprise active partout dans le monde devient de plus en plus simple et rapide. Lorsqu'une place à trop de contraintes, ces entreprises iront vers une autre. Cela a déjà commencé dans le canton de Vaud, Genève est en train de suivre...» (Dirigeant)*
- Les politiques et responsables d'institutions pour le développement économique sont plus mesurés et estiment que **l'aviation d'affaires doit faire partie intégrante de la réflexion de l'aéroport pour l'avenir**. Pour la majorité des répondants, il ne s'agit pas de mettre l'aviation d'affaires et l'aviation commerciale dos à dos mais vraiment de les envisager comme **complémentaires**.
 - *«Il faut veiller à ce que les points forts soient maintenus et renforcés. Il faut laisser des slots à l'aviation d'affaires en bonne intelligence avec l'aviation commerciale» (Politique), «L'aéroport doit répondre à tous les besoins. C'est sa diversité qui fait sa force» (Politique)*

Moyens envisagés pour maintenir l'aviation d'affaires à Genève

- Le moyen le plus souvent cité par les personnes interrogées serait de **faire prendre conscience à l'aéroport des atouts économiques de l'aviation d'affaires et de son poids économique** dans le Canton pour garantir un statut quo. Il faut le soutien des exécutifs locaux et des parlementaires fédéraux pour faire entendre les intérêts de la région au niveau national *«Il y a la nécessité de faire un point de situation sur les secteurs concernés et la valeur ajoutée pour le Canton» (Responsable institution de développement économique), «Il faut que la direction de l'aéroport prenne conscience du poids sur l'économie» (Dirigeant), «Puisque nous connaissons l'importance de cette industrie pour la prospérité de Genève ainsi que pour la Suisse au sens large et pour son rayonnement international, nous sommes plutôt confiants que les autorités locales et nationales vont finir par accorder à l'aviation d'affaires l'attention qu'elle mérite. Mais pour cela il faut agir vite.» (Dirigeant)*
- Insister aussi sur l'importance de **maintenir l'attractivité de Genève et élargir la discussion** à tout l'Arc lémanique. *«Cela ne concerne pas seulement Genève mais tout l'Arc lémanique. Il faut élargir le débat.» (Politique), «L'attractivité de Genève est un point essentiel et il doit être maintenu. L'aviation d'affaires est un point important et il faut que tout le monde se saisisse de ce dossier pour que la situation ne se détériore pas» (Responsable institution de développement économique)*
- Seules deux personnes estiment que l'aviation d'affaires doit trouver des partenaires dans les aéroports voisins pour essayer de délester l'aéroport de Genève. *«Le ratio est simple entre 2 et 250 personnes par vol. Il ne faut pas tout mettre au même niveau pour utiliser un argumentaire économique.» (Responsable institution de développement économique), «Passer un accord avec d'autres aéroports pour délester Genève» (Responsable institution de développement économique)*
- Enfin, pour les entrepreneurs, il s'agit surtout de garder des créneaux pour l'aviation d'affaires en privilégiant la souplesse et en améliorant les horaires d'ouverture, mais les moyens pour y arriver ne sont pas très évidents et relèvent du politique. *«Nous manquons de souplesse dans les créneaux» (Dirigeant), «Il faut avoir plus de créneaux, surtout en dernière minute» (Dirigeant), «Cela ferme tôt. Ce serait bien que ça ferme un peu plus tard pour toujours plus de souplesse» (Organisation Internationale)*

5. SYNTHÈSE

- ☞ **L'aviation d'affaires est un acteur important dans l'économie de Genève tout comme l'aviation commerciale et il ne s'agit en aucun cas de les opposer, mais plutôt de reconnaître leur complémentarité.**
- ☞ **Même si les conséquences d'une baisse de l'aviation d'affaires sur Genève ne sont pas quantifiables pour les personnes interrogées, il ne fait aucun doute qu'une diminution de son activité péjorerait l'activité économique et donc l'attractivité du Canton.**
- ☞ **L'économie de Genève est très liée à son aéroport et si Genève a attiré autant de grandes entreprises, de multinationales ou d'organisations non gouvernementales, c'est en partie grâce à ses conditions cadres avantageuses et aussi grâce à l'aviation d'affaires qui permet aux entrepreneurs et dirigeants d'entreprises de créer de la richesse en pouvant aller rencontrer ou en recevant leurs clients rapidement et facilement.**
- ☞ **Une diminution de l'aviation d'affaires pourrait avoir, en plus des impacts économiques directs pour les sociétés d'aviation concernées, des impacts indirects comme la délocalisation de certains événements internationaux ou salons, la non-localisation, voire la délocalisation de certaines entreprises, donc un impact sur l'emploi dans le Canton de Genève.**
- ☞ **Il reste à quantifier l'ensemble des retombées directes et indirectes de l'aviation d'affaires pour Genève, par exemple en mandatant l'UNIGE ou la HEG, de manière à avoir un levier plus fort de discussion avec les exécutifs locaux et nationaux.**