

## FICHE THEMATIQUE : AVIATION SUISSE

# renforcer l'aviation suisse au niveau international

Un tiers des exportations suisses quittent le territoire par la voie des airs. Le secteur de l'aviation revêt une importance cruciale pour une économie suisse axée sur les exportations. Pour suivre le rythme de la croissance économique mondiale, l'aviation helvétique doit pouvoir se développer en fonction de la demande.

- ▶ Dans le cadre des compétences que lui confère la Constitution, la Confédération doit renforcer son rôle de conduite dans le domaine de l'aviation par rapport aux cantons.
- ▶ Le secteur de l'aviation doit être réglementé à l'échelle internationale afin que tous les acteurs du marché soient sur un pied d'égalité et que la concurrence puisse fonctionner efficacement.
- ▶ Dans le cadre des réglementations internationales, il convient d'exploiter pleinement la marge de manœuvre nationale en faveur de l'aviation suisse.

## L'AVIATION EST UN MOTEUR DE L'ECONOMIE

### L'aviation suisse est bien positionnée



L'aviation permet de relier la Suisse aux principaux centres économiques d'Europe et du monde et occupe à ce titre une place importante dans la politique économique extérieure. Un tiers environ de la valeur totale des marchandises exportées quitte la Suisse par la voie aérienne. En raison de la croissance économique générale et de l'intensification de la division du travail dans le monde, l'importance du secteur de l'aviation ira grandissante. Il faut cependant veiller à mener une politique qui réponde aux besoins actuels tout en évitant de transmettre des charges aux générations futures.

### Un secteur à vocation internationale

L'aviation est un secteur à forte vocation internationale, d'où l'importance pour les entreprises aéronautiques suisses de pouvoir déployer leurs activités dans les mêmes conditions que la concurrence étrangère. Le fait est qu'aucun aéroport européen de taille comparable ne connaît une interdiction des vols de nuit comme celle en vigueur à Zurich, où aucun décollage ni atterrissage n'est autorisé entre 23 h 00 et 6 h 00. De son côté, l'aéroport de Genève a un couvre-feu nocturne plus court, entre 24 h 00 et 6 h 00. Il est fondamental pour la Suisse romande de maintenir cette réglementation et d'éviter des restrictions supplémentaires afin de permettre notamment le retour des passagers en correspondance sur une plateforme d'échange européenne (hub), important pour les entreprises internationales.

**180 000 EMPLOIS**

environ dépendent du secteur aéronautique en Suisse.

**28**

milliards de francs : la valeur créée par l'aviation.

### EN BREF

#### AVIATION

Ce secteur comprend les compagnies aériennes, l'aéronautique en général, les aéroports, les services de la navigation aérienne, les entreprises de fabrication et de formation ainsi que les entreprises connexes telles que l'entretien, l'assistance au sol et les services de restauration.

### Une croissance en fonction de la demande



La demande de prestations dans le domaine du transport aérien des personnes et des marchandises continuera d'augmenter en Europe comme dans le reste du monde. Pour rester dans la course, l'aviation suisse doit disposer d'infrastructures performantes et en nombre suffisant. Dans les années à venir, cependant, les aéroports de Zurich et Genève souffriront d'une pénurie de capacités (créneaux d'atterrissage et de décollage, etc.). Les politiques doivent donc veiller à ce que soient créées les conditions-cadre nécessaires à une croissance du transport aérien adaptée à la demande. Les infrastructures aéronautiques doivent être utilisées de manière flexible et développées de sorte à assurer la croissance.

**1 SUR 3**

Une bonne partie des touristes étrangers arrivent dans notre pays par avion.

### **Les intérêts régionaux priment**

Aujourd'hui, ce sont souvent des intérêts particuliers communaux ou régionaux qui influent sur le développement des infrastructures aéronautiques nationales. Pourtant, la Constitution octroie à la Confédération le droit exclusif de réglementer ce secteur. Selon le rapport 2010 du Conseil fédéral sur les infrastructures, la demande dans le domaine du transport aérien des passagers devrait plus que doubler (+133 %) d'ici à 2030. Aussi est-il nécessaire, afin de pouvoir satisfaire les besoins des générations futures en matière de transport aérien, de prévoir une piste parallèle dans la fiche d'objet de l'aéroport de Zurich. Par ailleurs, il convient de rallonger les pistes 28 et 32 et d'autoriser, pour rattraper des retards, les atterrissages et les décollages jusqu'à 24 h 00.

Etant donné l'absence actuelle d'instruments d'aménagement des zones habitées, dans le voisinage de l'aéroport de Zurich par exemple, le nombre de personnes concernées par les nuisances acoustiques ne cesse d'augmenter.

## UN LIBRE ACCES AU MARCHÉ MONDIAL

**Afin qu'une concurrence efficace se déploie, il faut des règles internationales contraignantes identiques pour tous les acteurs du marché.**

### Règles internationales

La concurrence internationale s'est considérablement intensifiée dans le secteur aéronautique. De ce fait, les normes relatives à la sécurité et à l'exploitation sont régulièrement développées à l'échelle internationale (Organisation de l'aviation civile internationale, OACI) et européenne (UE, Agence européenne de la sécurité aérienne [AESA], Eurocontrol). Des règles internationales jouent un rôle important pour notre économie, dont les activités sont principalement tournées vers l'étranger. La Suisse n'a plus la possibilité de faire cavalier seul dans ce domaine, ni d'ailleurs intérêt à le faire. Il importe dès lors que la Suisse puisse jouir d'un accès non discriminatoire au marché. En Europe, l'accord sur le transport aérien négocié avec l'UE lui garantit cet accès dans une très large mesure.

Les objectifs de la coopération avec l'UE (et au sein du marché aérien européen) sont les suivants :

- garantir le libre accès aux lignes aériennes en Europe, à savoir le droit pour les compagnies européennes de desservir l'ensemble des aéroports se trouvant sur le territoire de l'UE ;
- offrir aux compagnies aériennes un accès non discriminatoire aux divers aéroports nationaux (créneaux horaires pour les atterrissages et les décollages) ;
- harmoniser les prescriptions techniques et opérationnelles dans les Etats membres afin, d'une part, d'atteindre un niveau très élevé de sécurité et, d'autre part, de permettre à tous les acteurs du marché d'opérer dans les mêmes conditions.

**Le projet de SES comprend un ensemble de mesures qui visent à gérer de manière sûre, efficace, économique et respectueuse de l'environnement la hausse massive du trafic aérien attendue en Europe au cours des dix années à venir.**

### Ciel unique européen

En lançant le projet de Single European Sky (SES) pour la création d'un espace aérien unique en Europe, l'UE a donné le coup d'envoi d'une vaste réorganisation du trafic aérien en Europe. Aujourd'hui, bien que rien ne les y oblige du point de vue technique, les avions sont toujours contraints de faire d'importants détours. Au lieu d'être, comme c'est encore le cas, organisé en fonction des frontières nationales, le contrôle aérien sera à l'avenir adapté aux flux de trafic. Il est prévu de constituer des espaces aériens – selon les routes aériennes – pouvant englober plusieurs pays. Le projet de SES doit permettre de réduire de 12 % les émissions de CO<sub>2</sub> imputables au trafic aérien en Europe.

### Formation et perfectionnement, recherche et développement

Le succès de l'aviation suisse passe impérativement, d'une part, par la formation et le perfectionnement du personnel aéronautique et, d'autre part, par des programmes de recherche et développement ciblés. Le secteur de l'aviation civile suisse se voit aujourd'hui contraint de recruter du personnel à l'étranger pour faire face à la pénurie de spécialistes indigènes. Ces dernières années, de nouvelles filières, financées par la Confédération et les cantons, ont été mises en place conjointement avec l'industrie. Il serait souhaitable que cette collaboration étroite, unique en Europe, soit encouragée et intensifiée dans le domaine de la recherche également. Ici, la Suisse est à la traîne par rapport à d'autres pays d'Europe qui ont déjà créé des mécanismes de soutien efficaces pour la recherche dans l'industrie aéronautique.

## S'ADAPTER SYSTEMATIQUEMENT N'EST PAS LA SOLUTION

**Le système d'échange de quotas d'émission est contre-productif : il ne prévoit pas de solution planétaire à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et entrave la concurrence mondiale**

### **Le système d'échange de quotas d'émission de l'UE va à l'encontre du but visé**

Le Conseil fédéral négocie avec l'UE en vue de l'intégration du trafic aérien suisse au système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (EU ETS). Une adhésion inconditionnelle à l'EU ETS irait toutefois à l'encontre du but recherché, et ce pour plusieurs raisons : les nouvelles générations d'appareils consomment moins de carburant, rejettent moins de substances nuisibles et sont plus silencieuses. Par ailleurs, la part de l'aviation au volume mondial total des émissions de CO<sub>2</sub> d'origine anthropique est de 2 %. Il faut savoir également que l'aéronautique est la seule industrie au monde à s'être fixé de sa propre initiative des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et à avoir pris des mesures correspondantes. Or dans ce domaine, seules des solutions planétaires ont un sens. Elles seules permettront de diminuer réellement les émissions de CO<sub>2</sub> et d'éviter efficacement les distorsions concurrentielles. L'EU ETS n'est pas l'instrument approprié pour cela (pas de lien à un but précis). En attendant l'instauration d'un système appliqué à l'échelle mondiale, il convient donc de privilégier d'autres solutions (mesures équivalentes).

### **Les entreprises suisses ne doivent pas être pénalisées**

L'intégration de l'aviation suisse dans l'EU ETS pénaliserait en outre les entreprises suisses par rapport à la concurrence à l'extérieur de la zone de l'UE. C'est pourquoi les prescriptions et réglementations dans les domaines de la sécurité, de l'exploitation, etc. sont pour la plupart harmonisées à l'échelle internationale. De nombreux pays et régions ont libéralisé leur marché de l'aéronautique au cours des dernières décennies, ce qui a conduit à une intensification de la concurrence. Les distorsions dues par exemple au subventionnement des compagnies aériennes ont diminué. Notre pays a donc tout intérêt à ne pas faire cavalier seul – pour autant qu'il puisse encore le faire du point de vue juridique –, car cela reviendrait à pénaliser les entreprises helvétiques.

### **La durabilité va au-delà de la protection de l'environnement**

La durabilité répond à des critères d'ordre à la fois social, économique et écologique, et il revient aux politiques de concilier les divers intérêts. Cependant, la politique en matière d'aviation et d'infrastructures a souvent tendance à confondre durabilité et protection de l'environnement, au détriment du développement économique et social.

## DEVELOPPER EN FONCTION DE LA DEMANDE

### Les intérêts régionaux doivent passer au second plan

La croissance future appelle un développement de l'infrastructure aéronautique suisse (aéroports nationaux avant tout) en fonction de la demande. Il est nécessaire de renforcer l'influence de la Confédération sur les décisions relatives à l'exploitation et à la planification des aéroports. Il ne doit cependant pas y avoir de pesée d'intérêts entre les aéroports suisses à vocation internationale, chacun d'entre eux devant pouvoir se développer selon les intérêts de sa région.

Les conditions-cadre dans lesquelles les aéroports suisses opèrent doivent être aménagées de sorte à éviter les distorsions concurrentielles. Les organes décisionnels politiques et les autorités compétentes doivent s'engager fermement en faveur d'un régime viable et durable des vols d'approche et des décollages.

### INTERETS NATIONAUX

En tant qu'infrastructure décisive de la Suisse, les aéroports nationaux doivent répondre aux intérêts du pays dans son ensemble – et non être soumis à des intérêts particuliers régionaux.



### Egalité de traitement des acteurs du marché à l'échelle internationale

Au niveau international, la Suisse doit promouvoir des conditions concurrentielles qui placent tous les acteurs sur un pied d'égalité. L'accord sur le transport aérien avec l'UE doit être renforcé (liberté réciproque de cabotage, c'est-à-dire le droit d'offrir des destinations à l'intérieur d'autres Etats). Dans le cadre des autres accords bilatéraux sur le transport aérien, la Suisse doit insister pour que, à l'avenir, le critère du siège principal (« Principal Place of Business ») d'une compagnie soit déterminant pour savoir si les droits de trafic peuvent être exercés. Dans la plupart des pays, c'est aujourd'hui le principe selon lequel une compagnie doit appartenir et être contrôlée majoritairement par les citoyens du pays considéré qui prévaut. On entrave ainsi la consolidation internationale de la branche.

### Coopération avec l'UE dans le cadre du Ciel unique européen

La Suisse doit poursuivre ses efforts en vue de la réalisation du Ciel unique européen. On escompte de la réunion des espaces aériens nationaux en un espace européen commun une efficacité accrue et une diminution des émissions de CO<sub>2</sub>, grâce notamment à une optimisation des routes aériennes (une réduction des émissions de 20 % est jugée possible).

## INFORMATIONS

### Dossiers et liens

≥ [www.economiesuisse.ch/infrastructures](http://www.economiesuisse.ch/infrastructures)

≥ [Rapport sur les infrastructures](#)



### Votre personne de contact chez economiesuisse

Dominique Rochat  
Responsable de projets Infrastructures, énergie et environnement  
[dominique.rochat@economiesuisse.ch](mailto:dominique.rochat@economiesuisse.ch)