



# Thèses sur la politique aéronautique suisse

# Les thèses

## ***Thèse 1***

Le transport aérien constitue un secteur indispensable de l'économie suisse

## ***Thèse 2***

Le transport aérien est un facteur de site important

## ***Thèse 3***

Le transport aérien présuppose une infrastructure performante

## ***Thèse 4***

Les transporteurs nationaux ou compagnies aériennes ayant une base opérationnelle en Suisse jouent un rôle important dans les liaisons entre la Suisse et le trafic international

## ***Thèse 5***

Le transport aérien est associé à des émissions sonores. Il faut choisir les modes de décollage et d'atterrissage qui gênent le moins de riverains possible.

## ***Thèse 6***

Le transport aérien s'intègre dans l'ensemble d'un système de transports

## ***Thèse 7***

La sécurité aérienne est un élément central du trafic aérien

## ***Thèse 8***

Le site de fret aérien suisse doit être maintenu et promu

## **Thèse 1**

### **Le transport aérien constitue un secteur indispensable de l'économie suisse**

- Le transport aérien revêt une grande importance économique : si l'on prend en considération les six aéroports de Zurich, Genève, Bâle, Berne-Belp, Lugano-Agno et Saint-Gall-Altenrhein et leur environnement, on arrive, d'un point de vue économique, à une création totale de valeur de quelque 20 milliards de francs. En Suisse, plus de 150 000 personnes dépendent directement et indirectement du transport aérien (année 2002).
- Un grand nombre d'entreprises est indirectement lié au trafic aérien ; il s'agit notamment des fournisseurs de produits ou de services pour les compagnies aériennes et les aéroports.
- De nombreuses entreprises ont besoin de liaisons aériennes efficaces avec les centres européens et les principales destinations extra-européennes.
- Etre bien relié au réseau aérien européen et intercontinental est vital pour le tourisme suisse. Sans liaisons aériennes directes, le nombre des hôtes disposant d'un pouvoir d'achat élevé en provenance d'outre-mer reculerait massivement en Suisse.
- En valeur, plus de 30% de tous les biens exportés et quelque 15% des biens importés sont transportés par fret aérien. Le fret aérien est donc un élément essentiel à la survie de l'économie suisse.

## **Thèse 2**

### **Le transport aérien est un facteur de site important**

- L'économie suisse est très imbriquée avec l'étranger. Elle a donc besoin d'être fortement intégrée au réseau aérien international.
- De nombreuses entreprises suisses opèrent des investissements à l'étranger, de nombreuses entreprises étrangères sont établies en Suisse. Sans liaisons aériennes directes avec les principaux centres économiques, ces échanges ne seraient pas possibles dans la même ampleur.
- Le développement fulgurant du trafic aérien civil après la Deuxième Guerre mondiale a permis à la Suisse de compenser une bonne partie de son handicap de pays intérieur. C'est grâce à sa bonne insertion dans le réseau aérien international qu'elle a acquis sa place actuelle dans une économie de plus en plus mondialisée. Une économie intégrée dans le tissu international dépend d'excellentes relations aériennes. Des études et des enquêtes menées auprès d'entreprises étrangères et au sein de celles-ci le confirment. C'est pourquoi la Confédération doit veiller, par une politique aéronautique appropriée, à ce que la Suisse puisse maintenir sa place dans le transport aérien international.

### **Thèse 3**

#### **Le transport aérien présuppose une infrastructure performante**

- L'attrait de la Suisse en tant que site économique dépend de l'existence d'aéroports performants et de places d'atterrissage régionales. Sa politique perspicace en matière d'aéroports a conféré à notre pays une situation enviable dans le trafic aérien international. Mais les entraves mises dans ce domaine par les Etats voisins et le développement de la résistance générale au bruit lui ont rapidement fait perdre du terrain vis-à-vis de l'étranger.
- La politique suisse en matière d'aéroports a toujours été perspicace. Encore pendant la guerre, en 1943, le Conseil fédéral avait présenté un rapport sur la future politique de la Confédération en matière d'aéroports. C'est ce document qui a servi de base à l'extension de Genève-Cointrin, à l'Euro-Airport de Bâle et à la construction de Zurich-Kloten. Ainsi, la Suisse a mis dès le début une infrastructure performante à la disposition de l'aviation civile. Cette infrastructure fut utilisée avec grand profit par Swissair et de nombreuses autres compagnies étrangères, ce qui a permis à la Suisse de se tailler une place enviable dans le trafic aérien international. Les aéroports ont été sans cesse modernisés.
- Le 11 septembre 2001 et le « grounding » de Swissair du 2 octobre 2002 se sont répercutés sur les chiffres du trafic dans les aéroports. Ceux-ci revêtant une importance nationale, il appartient à la Confédération de créer le cadre juridique nécessaire pour garantir une exploitation aéronautique rationnelle et répondre en même temps aux souhaits légitimes de la population, notamment dans le domaine de l'aménagement du territoire. C'est le seul moyen d'éviter le départ des passagers vers des plaques tournantes à l'étranger et de prévenir l'érosion rampante de la situation de la Suisse dans le trafic aérien international. Ce n'est pas pour rien que la plupart des Etats européens s'efforcent d'améliorer l'attractivité de leurs aéroports.

## **Thèse 4**

### **Les transporteurs nationaux et, respectivement, les compagnies aériennes ayant une base opérationnelle en Suisse, jouent un rôle important dans le trafic aérien international**

- La politique suisse en matière de transport aérien doit viser à permettre, par des conditions-cadre appropriées, d'exploiter des compagnies aériennes nationales, respectivement des compagnies ayant une base opérationnelle en Suisse, et à faciliter cette exploitation.
- C'est surtout à notre transporteur national, Swissair, que nous devons l'excellente intégration de notre pays dans le réseau aérien international. Le volume de trafic qu'il a développé sur les aéroports suisses a aussi rendu ces sites intéressants pour les compagnies étrangères. La disparition de Swissair a posé la question de savoir si la Suisse avait encore besoin d'un transporteur national ou si les liaisons ne pouvaient pas être assurées par d'autres compagnies aériennes.
- Comme les exemples étrangers le prouvent, toute compagnie aérienne se fixe comme objectif de diriger le trafic de petits aéroports vers ses grandes plaques tournantes (hubs) afin d'alimenter ses liaisons longue distance (fonction de réseau). Cette tendance est encore renforcée par le recours à des avions de plus grande taille. Sans transporteur national opérant à partir de la Suisse, les destinations d'outre-mer ne seraient la plupart du temps atteignables que moyennant changement dans un hub étranger. A quelques exceptions près, aucune compagnie étrangère ne s'est jusqu'ici glissée dans les créneaux du trafic intercontinental abandonnés lors de la suppression de certaines liaisons. Il en résulte une dévalorisation rampante du site, due au fait que les hommes d'affaires et les touristes préfèrent le confort du vol direct. Nombre d'entreprises étrangères implantées en Suisse justifient notamment leur choix de notre pays par les bonnes liaisons aériennes offertes. De même, nos entreprises actives sur le plan international veulent pouvoir atteindre aussi directement que possible leurs sièges ou leurs clients à l'étranger. Les liaisons directes intercontinentales ne sont assurées que par les transporteurs nationaux. A part quelques considérations juridiques en relation avec des droits de vol négociés entre pays, le fait que ces transporteurs soient en mains suisses ou non n'est pas déterminant.

## **Thèse 5**

### **Le transport aérien est associé à des émissions sonores. Il faut choisir les modes de décollage et d'atterrissage qui gênent le moins de riverains possible.**

- Aujourd'hui, le transport aérien est beaucoup critiqué à cause de ses émissions sonores. Il convient de tenir compte des souhaits de la population au niveau de la mise en œuvre des dispositions existantes sur l'aménagement du territoire et de la lutte contre le bruit à sa source.
- Il n'est pas facile de trouver un moyen terme entre les désirs justifiés de la population et les besoins du transport aérien. C'est pourquoi il est du ressort de la politique aéronautique de fixer des règles claires afin que les régions concernées, les aéroports et les compagnies aériennes sachent à quoi s'en tenir.
- Il faut choisir les modes de décollage et d'atterrissage qui gênent le moins de riverains possible.
- Il y a lieu de rejeter les plafonnements du nombre des mouvements. Une telle restriction nuirait considérablement à la compétitivité aussi bien des transporteurs nationaux que des aéroports suisses vis-à-vis de l'étranger et affaiblirait ainsi la situation de la Suisse dans le transport aérien international. Le nombre des mouvements n'est pas seul déterminant en matière de bruit.
- Il importe d'encourager le recours à des appareils moins bruyants par des incitations financières et, si cela ne suffit pas, par des prescriptions. Les compagnies aériennes qui investissent dans une flotte respectueuse de l'environnement ne doivent pas être pénalisées.
- En matière de financement des mesures de protection contre le bruit, les transports aériens publics doivent être traités par les pouvoirs publics sur le même plan que les autres transporteurs suisses.

## **Thèse 6**

### **Le transport aérien s'intègre dans l'ensemble d'un système de transports**

- Au cours de ces dernières années, la mobilité a énormément augmenté. On peut le déplorer pour les atteintes à l'environnement que cela représente ; mais la mobilité fait partie intégrante d'une société moderne.
- Le transport aérien est un des piliers de l'ensemble du système suisse des transports
- Il est possible d'atténuer les effets négatifs du trafic si les moyens de transport sont aménagés judicieusement. Ainsi, l'avion se prête bien aux moyennes et longues distances, tandis que pour les trajets plus courts, c'est le rail, voire la route qui occupent le premier plan. Aussi longtemps que le train n'offre pas de liaisons transfrontalières relativement comparables à l'avion en termes de durée de voyage et de confort, l'avion continuera d'être utilisé sur les lignes continentales.



## **Thèse 7**

### **La sécurité aérienne est un élément central du transport aérien**

- La maîtrise sûre et efficace du transport aérien passe par des vols fiables et performants, à coûts néanmoins favorables.
- Seule une étroite coordination entre tous les pays européens peut assurer efficacement un volume de trafic important dans l'espace aérien européen. Outre la sécurité, l'aspect rentabilité est également important dans la mesure où tout départ différé et toute file d'attente se traduit par des coûts supplémentaires importants pour les compagnies aériennes. Divers incidents ont récemment révélé de graves manquements chez Skyguide, la société responsable de la sécurité aérienne en Suisse. Dans l'intérêt de la sécurité, mais aussi du bon déroulement du trafic aérien, il s'agit d'en tirer immédiatement les conséquences qui s'imposent sur les plans de l'organisation et du personnel.
- Il y a lieu de revoir fondamentalement la structure et l'efficacité de Skyguide. La société Skyguide, qui bénéficie d'un monopole, n'est nullement incitée à maîtriser les coûts aussi longtemps qu'elle peut simplement augmenter ses taxes. Ce sont les utilisateurs qui en souffrent, tout d'abord au travers des compagnies aériennes. Les taxes suisses de sécurité aérienne doivent donc être ramenées à un niveau internationalement acceptable.

## **Thèse 8**

### **Le site de fret aérien suisse doit être maintenu et promu**

- Le fret aérien est indispensable à l'économie suisse. Il contribue considérablement au succès économique des liaisons à longue distance.
- Sans fret aérien, la forte capacité de rendement de l'économie suisse serait impensable. En valeur, plus de 30% de tous les biens exportés et quelque 15% des biens importés sont transportés par avion. Les raisons de la part élevée de fret aérien résident dans la grande rapidité de livraison, dans la qualité du service et dans la brièveté du temps d'immobilisation du capital. Ces avantages doivent être maintenus, voire développés.
- La réduction de la flotte de SWISS avait entraîné un fort recul des capacités. Elle a obligé le transporteur à chercher des solutions de rechange en dehors de Suisse. Cette évolution affaiblit le site suisse de fret aérien.
- Le secteur est de plus en plus mis sous pression par la concurrence étrangère (Allemagne, France, Italie). Ces concurrents emportent le fret aérien de Suisse par la route jusqu'à leur propre base d'où ils l'embarquent sur des avions à des tarifs avantageux.
- La prospérité du site suisse de fret aérien est étroitement liée à l'orientation stratégique de SWISS. Ce n'est nullement une particularité helvétique, c'est dans la nature des choses. Plus une compagnie aérienne s'engage en faveur du marché national, meilleures sont les conditions économiques des acteurs du marché.
- Le fret aérien est aussi dans l'intérêt du transport des passagers. Souvent, les liaisons à moyennes et longues distances ne peuvent être assurées d'une manière couvrant les coûts que grâce aux recettes supplémentaires provenant du transport de fret.