

Les liaisons aériennes, un atout important pour une place économique

dossier politique

23 mars 2015

Numéro 2

Aviation L'importance économique de l'aviation dépasse largement celle de sa branche. Elle a même un caractère systémique dans une économie mondialisée. La connexion au monde est un préalable aux échanges sociaux et commerciaux avec d'autres pays. De par sa vocation internationale, l'économie suisse a besoin, plus qu'aucune autre, d'un réseau dense de liaisons aériennes directes vers les centres économiques et sociaux de la planète. À cela s'ajoute que la branche de l'aviation, constituée des compagnies aériennes, des aéroports, des activités connexes et d'autres entreprises de l'industrie aéronautique, est devenue une source substantielle de création de valeur et d'emploi. Le Conseil fédéral revisite actuellement son rapport sur la politique aéronautique de 2004. C'est le bon moment pour faire le point sur l'importance de ce secteur pour l'économie et la société suisses et de formuler des recommandations pour la politique aéronautique de la Suisse.

Position d'economiesuisse

- ▶ L'aviation a une importance économique prépondérante pour la Suisse.
- ▶ Des compagnies aériennes prospères sont indispensables pour assurer des liaisons directes et denses entre la Suisse et des centres économiques et sociaux à l'échelle mondiale.
- ▶ Le maintien de ces liaisons présuppose un développement des infrastructures adapté aux besoins.
- ▶ Seule une politique environnementale coordonnée à l'échelle internationale permettra à l'aviation de créer de la valeur de manière durable.

Point de départ : des lignes directrices pour la politique aéronautique de demain

Le Conseil fédéral revoit actuellement son rapport de 2004 sur la politique aéronautique. Le nouveau rapport qui devrait paraître cet été formulera des lignes directrices importantes pour l'avenir. C'est le bon moment pour examiner l'importance du système aéronautique pour l'économie et la société suisses. Le présent dossierpolitique formule les objectifs pour l'économie dans quatre domaines. Il propose des lignes directrices et des recommandations politiques pour que l'aviation en Suisse reste un secteur performant.

► Avec une économie axée sur l'exportation et le tourisme, la Suisse a besoin d'un réseau dense de liaisons directes.

En Suisse, l'aviation joue un rôle prépondérant pour l'économie

À l'ère de la mondialisation, l'aviation joue un rôle décisif pour l'économie suisse¹. Elle relie notre pays aux principaux centres européens et mondiaux. Des liaisons aériennes internationales de qualité sont un facteur primordial pour une place économique axée sur l'exportation et le tourisme. Elles sont assurées avec le concours de nombreux acteurs, en l'occurrence les compagnies aériennes, les aéroports, les entreprises connexes (maintenance, services d'assistance, sécurité aérienne) et d'autres entreprises de l'industrie aéronautique. Ces liaisons sont indispensables pour permettre les échanges sociaux et économiques avec les métropoles de la planète.

Pour le transport de passagers, un réseau dense de vols directs est essentiel pour l'économie. Aujourd'hui, on peut rallier plus de 190 destinations européennes et intercontinentales par les airs directement depuis la Suisse. Mondialisation oblige, les vols de ligne font partie intégrante des transports publics. Un touriste sur trois arrive ainsi en Suisse par les airs. Et, lorsque des sociétés actives à l'échelle internationale évaluent des lieux d'implantation, les transports publics, y compris les liaisons aériennes internationales directes, constituent un critère de décision fondamental pour l'implantation en Suisse².

Thomas Bohn, managing director de Greater Geneva Berne Area, economic development agency

« Pour les entreprises internationales, de bonnes liaisons aériennes sont fondamentales dans le choix d'un lieu pour implanter leurs activités. Sans liaisons performantes avec les principaux centres économiques mondiaux, la place économique suisse n'est plus compétitive. »

► 43% des exportations, en termes de valeur, quittent la Suisse par les airs.

Le fret et le courrier aériens sont également indispensables, surtout pour une économie axée sur l'exportation et les biens à forte valeur ajoutée (médicaments, montres ou machines, par exemple). Quelque 43% des exportations, en termes de valeur, quittent la Suisse par les airs. À l'inverse, 16% des importations arrivent par ce biais³. En 2014, plus de 640 000 tonnes de fret et de courrier ont transité par les aéroports. Sans le fret transporté par les avions de passagers, presque aucun vol long-courrier ne serait rentable.

À cela s'ajoute que la branche de l'aviation est un moteur économique important. L'aviation représente plus de 180 000 emplois et une création de valeur de plus de 30 milliards de francs⁴.

¹ Conseil fédéral suisse (2004). Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse

² SwissHoldings (2009). Headquarter-Standort Schweiz im globalen Wettbewerb

³ IG Air Cargo (2014). La politique du fret aérien en tant que partie intégrante de la politique aéronautique suisse

⁴ Infras (2011). Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt in der Schweiz

► La Suisse a besoin d'un réseau dense de liaisons directes vers le monde entier.

► Sans l'accord bilatéral avec l'UE, l'aviation suisse serait nettement affaiblie.

► Sans les passagers en transit et le fret en transbordement, seuls quelques vols long-courriers au départ de la Suisse seraient rentables.

Objectifs pour l'économie suisse

Il importe de maintenir l'excellent raccordement international de la place économique suisse via les trois aéroports nationaux que sont Zurich, Genève et Bâle, pour le trafic voyageurs et marchandises, et d'adapter les capacités en adéquation avec la demande. L'aviation se développe grâce à des conditions-cadre favorables à l'économie et compétitives pour les compagnies aériennes, les aéroports et les entreprises connexes. La Suisse dispose d'un réseau dense de liaisons directes vers l'étranger, ce qui lui permet de participer au développement économique mondial. Un système de transport aérien performant dispose nécessairement d'infrastructures aéroportuaires et d'entreprises connexes de qualité, ainsi que d'un bon raccordement des aéroports aux réseaux routier et ferroviaire.

Lignes directrices et recommandations politiques

- Il importe de préserver les liaisons aériennes internationales grâce à des **conditions-cadre compétitives** pour la branche de l'aviation. Dans l'intérêt de la branche dans son ensemble, il convient de limiter autant que possible la densité réglementaire et le poids administratif de la surveillance. En conséquence, il faut s'en tenir à ce qui est nécessaire sous l'angle de la sécurité et de la concurrence et se fonder sur des normes harmonisées à l'échelle internationale.
- Il est essentiel de maintenir l'**accord bilatéral sur le transport aérien** conclu avec l'UE pour éviter de menacer les connexions directes de la Suisse. C'est uniquement grâce à cet accord que les compagnies aériennes helvétiques sont en mesure de desservir les destinations qui intéressent les consommateurs au sein de l'UE (y compris les États associés). Dans l'éventualité de sa disparition, on appliquerait les accords bilatéraux plus restrictifs conclus avec les différents États membres, ce qui affaiblirait considérablement l'industrie aéronautique suisse.
- L'aviation doit pouvoir se développer en adéquation avec la demande. Pour ce faire, il importe de garantir un **développement adéquat des infrastructures aériennes** et des conditions-cadre d'exploitation.
- La Confédération serait bien inspirée d'utiliser l'intégralité de la marge de manœuvre dont elle dispose en lien avec la mise en œuvre des exigences de l'UE (concernant la sûreté et la sécurité, les aérodromes régionaux, les transports aériens de sauvetage et les vols cargo, par exemple) pour renforcer la compétitivité de l'aviation suisse. *economiesuisse* s'oppose à un «**Swiss finish**» en ce qui concerne la mise en œuvre des lignes directrices de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA).

Des compagnies aériennes suisses prospères pour assurer des liaisons directes vers des centres internationaux

Des compagnies aériennes suisses intégrées dans des réseaux sont le moyen le plus efficace d'assurer des liaisons directes de la Suisse vers des centres internationaux. Les passagers en transit et le fret en transbordement consolident le réseau de lignes tissé par la Suisse. Sans ces derniers, seuls quelques vols long-courriers au départ de la Suisse seraient rentables. Une liaison assurée par une compagnie aérienne helvétique est le meilleur moyen de garantir des connexions directes adaptées à la demande avec des destinations qui intéressent les entreprises. En effet, seule une compagnie aérienne ayant son siège en Suisse et une autorisation d'exploitation selon le droit suisse peut utiliser les

droits de trafic suisses dans des États tiers hors de l'UE. Les compagnies étrangères, quant à elles, relient la Suisse en fonction de la demande sur leur marché d'origine. Il n'empêche qu'elles contribuent aussi considérablement à la connexion de la Suisse avec l'étranger.

Christoph Juen, CEO d'hotelleriesuisse

«Avec près de 60 % d'hôtes étrangers et un tourisme d'affaires important, la Suisse est une destination qui a besoin de liaisons aériennes directes avec les principaux marchés. Notre pays ne peut se passer d'une compagnie aérienne proposant des liaisons intercontinentales».

► Actuellement, plusieurs compagnies aériennes étrangères bénéficient quasiment de garanties d'État – cela crée une inégalité de traitement.

L'aviation suisse doit relever de grands défis. Premièrement, il y a l'apparition, depuis quelques années, de compagnies aériennes qui disposent de nets avantages concurrentiels, mis en place par leur État d'origine (garantie étatique de fait, avantages fiscaux, par exemple). Les compagnies aériennes suisses, qui sont toutes en mains privées et actives dans un environnement d'économie de marché, doivent s'affirmer face à la concurrence mondiale malgré des conditions inégales. C'est un défi de taille.

Deuxièmement, les conditions-cadre en Suisse se durcissent, pour des motifs généralement locaux. Ainsi, l'aéroport de Zurich, le hub de la compagnie aérienne SWISS, est celui qui connaît le plus de restrictions par rapport à la concurrence directe. Cela concerne tout particulièrement les heures de début et de fin d'exploitation, qui revêtent une grande importance pour la compétitivité internationale d'une compagnie en réseau ainsi que pour le transport de fret. Les modèles commerciaux des compagnies aériennes helvétiques sont déterminés en grande partie par les conditions-cadre mondiales. Une optique nationale ou locale n'est pas adaptée car elle sous-estime l'importance économique des compagnies aériennes helvétiques et de l'aviation en général.

Figure 1

► Par rapport aux conditions-cadre dont bénéficient les principaux concurrents européens, celles de l'aéroport de Zurich sont particulièrement restrictives.

Heures d'exploitation des principaux aéroports

Directives strictes pour l'aéroport de Zurich

| Aéroport | Capacité (mouvements/heure) | Heures d'exploitation sans restrictions | Interdiction générale de voler la nuit |
|-------------|--------------------------------|--|--|
| Amsterdam | 108 | 06 h 00–23 h 00 | Non * |
| Paris CDG | 97 | 06 h 00–23 h 15 | Non * |
| Copenhague | 83 | 06 h 00–23 h 00 | Non * |
| Munich | 82 | 06 h 00–22 h 00 | Non, quotas de bruit |
| Londres LHR | 81 | 07 h 00–23 h 00 | Non, quotas de bruit |
| Francfort | 81 | 05 h 00–23 h 00 | 23 h 00–05 h 00 |
| Madrid | 78 | 07 h 00–23 h 00 | Non * |
| Milan | 70 | 06 h 30–23 h 30 | Non * |
| Bruxelles | 68 | 00 h 00–24 h 00 | Non * |
| Zurich | 68 | 06 h 00–23 h 00 | 23 h 30–06 h 00 |
| Vienne | 68 | 0 h 00–21 h 30 | Non * |

* Restrictions possibles du nombre de mouvements

Au-delà des vols de ligne et charter, l'aviation d'affaires («business aviation») compte aussi beaucoup pour la place économique suisse. Des entreprises actives à l'échelle internationale utilisent ses avantages pour des voyageurs désireux de se déplacer rapidement, de manière flexible et individuellement. En raison de la détérioration des conditions-cadre, ce segment subit une pression croissante.

► Pour la Suisse, une politique de l'aviation libérale est le garant de la prospérité à long terme.

Objectifs pour l'économie suisse

La Suisse doit rester connectée aux principales métropoles mondiales, en s'appuyant sur des liaisons directes exploitées par une société suisse intégrée à un réseau. Ce système est complété par de nombreuses liaisons point à point. Parallèlement, l'aviation d'affaires helvétique est en mesure de se développer en adéquation avec la demande. Pour ce faire, la Suisse mène une politique aéronautique libérale, qui laisse aux compagnies aériennes la marge de manœuvre nécessaire pour s'affirmer face à la concurrence internationale. L'approche libérale tient toutefois également compte des modifications fondamentales sur le marché international de l'aviation, telle l'émergence de politiques industrielles étatiques. Afin d'éviter des distorsions de concurrence sur un marché libéralisé, les mécanismes de protection existants sont activés (restrictions du droit à la propriété, par exemple) et développés en collaboration avec l'UE et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

► Seules des normes internationales évitent les distorsions de concurrence.

Lignes directrices et recommandations politiques

- Dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'UE, la Suisse a intérêt à s'engager en faveur de **normes internationales** et d'une **concurrence équitable**. Des réglementations nationales qui divergent des normes internationales risquent d'induire des distorsions de concurrence au détriment des compagnies aériennes helvétiques.
- Le choix d'une politique aéronautique extérieure libérale est à conditionner au respect de **principes relatifs à une concurrence équitable**. En cas d'atteinte à la concurrence équitable, il convient de restreindre les droits de trafic. Les instruments actuels, notamment en lien avec l'évaluation des conditions entourant une autorisation d'exploitation, sont appliqués en tenant compte de l'évolution des marchés.
- **Il importe d'adapter le degré de libéralisation des droits de trafic aux intérêts de l'économie**. Dans le domaine des liaisons directes, l'objectif doit être la libéralisation totale. En ce qui concerne les compagnies aériennes extra-européennes qui font escale en Suisse avant de poursuivre un vol vers un autre Etat, il s'agit d'examiner systématiquement si des droits de vol supplémentaires ont un effet négatif sur les connexions internationales de la Suisse. À cet égard, il importe de prendre en considération les situations différentes des aéroports de Zurich, Genève et Bâle.
- **Il convient d'ouvrir rapidement des aérodromes militaires à l'aviation d'affaires**. De plus, les conditions-cadre pour ce segment doivent être compétitives.
- La majorité des compagnies aériennes ont confié les activités dans les aéroports à des prestataires de services externes (assistance au sol, nettoyage des avions, ravitaillement en carburant, restauration, maintenance, etc., par exemple). Les milieux politiques ont tout intérêt à offrir à ces entreprises connexes un **accès au marché adéquat ainsi que des conditions compétitives**.

Des infrastructures susceptibles d'évoluer sont fondamentales pour des liaisons aériennes performantes

► En 2014, plus de 47 millions de passagers ont transité par les aéroports de Zurich, Genève et Bâle.

Les aéroports mettent à disposition des infrastructures de qualité et performantes pour relier la Suisse aux centres internationaux. À l'ère de la mondialisation, où les marchés d'approvisionnement, de production et de vente se situent de plus en plus souvent hors d'Europe, les aéroports sont des « portes sur le monde ». Avec plus de 47 millions de passagers par an et plus de 640 000 tonnes de fret aérien et de courrier postal, les trois aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle sont sans aucun doute des infrastructures d'importance nationale. Les aéroports régionaux qui complètent l'offre sont des moteurs importants du développement économique et touristique de leur région. Ceux situés en particulier dans des régions décentralisées permettent de rallier rapidement les hubs nationaux.

Figure 2

► Au cours des dix dernières années, le nombre de passagers et le volume de fret ont augmenté respectivement de 5% et de 2% par an en moyenne.

Passagers et volumes de fret transitant par les aéroports nationaux

La tendance est à la hausse dans les deux segments.



Source : SIAA, 2015.

► Le nombre de passagers transitant par l'aéroport de Zurich augmentera de quelque 3% par an.

Il faut savoir toutefois que le développement des aéroports nationaux est de plus en plus entravé. En raison de restrictions politiques, il n'est plus possible d'accroître les capacités en fonction de la demande. Aux aéroports de Genève et Zurich, les infrastructures touchent déjà à leurs limites aux moments de grande affluence. Et on annonce une nouvelle hausse du trafic aérien ces prochaines années. Pour l'aéroport de Zurich, par exemple, il faut ainsi s'attendre à une augmentation des mouvements de 2% par an. Toujours pour cet aéroport, l'augmentation annuelle du nombre de passagers est estimée à 3% et celle du fret et du courrier postal à 1,5%⁵.

Bernard Rüeger, entrepreneur et président de la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI)

« Des liaisons aériennes performantes vers le monde entier sont indispensables pour continuer de rivaliser avec une concurrence devenue globale. C'est pourquoi nos aéroports doivent pouvoir adapter leurs infrastructures à l'augmentation prévisible du nombre de passagers et du volume croissant du fret aérien. »

⁵ Intraplan (2010). Aktualisierung der Prognosen für verschiedene Betriebsvarianten mit unterschiedlichen Kapazitäten für den Flughafen Zürich

► Hausse constante des réglementations et exigences imposées aux aérodromes régionaux.

En matière de coûts aussi, les aéroports suisses sont désavantagés par rapport à la concurrence. Contrairement à des sites aéronautiques étrangers, l'aviation suisse supporte la presque totalité des frais liés aux missions régaliennes de sécurité, dont la surveillance du site et les patrouilles dans les bâtiments et à l'extérieur⁶. Ces frais engagés pour éviter des actes perpétrés à l'encontre de l'État sont laissés à la charge de l'aviation et affaiblissent la compétitivité internationale. Ils avoisinent 40 millions de francs au total. À l'heure actuelle, les aérodromes régionaux sont confrontés à un nombre croissant de réglementations et d'exigences qui occasionnent des coûts disproportionnés et menacent leur existence.

Dans le cadre du projet de Ciel unique européen («Single European Sky»), l'UE entend uniformiser la surveillance de l'espace européen et l'organiser en blocs fonctionnels. Cela doit permettre de mieux organiser les flux de trafic. La Suisse dispose d'un service de navigation aérienne civil et militaire intégré, à la fois compétitif et indépendant, qui prend en compte les intérêts de la Suisse. Le domaine de la navigation aérienne fait face à de multiples contraintes : des exigences en matière de sécurité, des restrictions accrues en matière de nuisances sonores, des objectifs de performance croissants au sein de l'UE et des exigences en matière de contrôle régalien de l'espace aérien.

Objectifs pour l'économie suisse

Un développement des infrastructures aéroportuaires adapté à la demande et un raccordement efficace des aéroports aux réseaux routier et ferroviaire renforcent la compétitivité de l'aviation suisse. Pour ce faire, l'État établit des conditions-cadre praticables, coordonnées à l'échelle internationale et économiquement supportables. Les aéroports suisses pourraient mieux s'affirmer face à la concurrence internationale s'ils se trouvaient sur un pied d'égalité, par exemple par la prise en charge par les pouvoirs publics des frais engendrés par les missions régaliennes de sécurité. La Suisse dispose d'un système de navigation aérienne compétitif, sûr et indépendant, qui s'intègre dans les projets européens visant à uniformiser la surveillance de l'espace aérien («Single European Sky»).

► Les pouvoirs publics doivent prendre en charge une part plus importante des frais de sécurité relevant de leur compétence.

Lignes directrices et recommandations politiques

- La Confédération fixe les principaux objectifs en fonction de la demande annoncée, notamment en matière de capacité et d'heures d'exploitation minimales. **Elle se garde de restreindre davantage les heures d'exploitation des aéroports nationaux.** La Confédération veille à ce que des adaptations éventuelles de la législation sur la protection contre les nuisances sonores n'entravent pas l'atteinte des objectifs.
- Pour éviter des conflits de ressources, il importe d'assurer un développement adapté à la demande grâce à un **aménagement du territoire coordonné** ou grâce à des mandats de prestations clairement définis dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Le mandat de prestation de la Confédération et le mode d'organisation des sociétés exploitant les aéroports visent la sécurité d'investissement, le maintien des sites à long terme et un développement de qualité des infrastructures aéroportuaires.
- Pour supprimer des désavantages concurrentiels par rapport aux aéroports étrangers, **les pouvoirs publics assument une part accrue des frais induits par les missions régaliennes de sécurité.** De même, il faut éviter d'alourdir davantage les frais supportés par les sociétés exploitant les aéroports. Pour les contrôles de sécurité ne relevant pas de l'État, ces sociétés doivent pouvoir choisir une solution efficace (police cantonale ou services de sécurité privés).

⁶ Il y a deux exceptions à cela : les accompagnants de vol armés sur des vols critiques et les personnes de contrôle au sol dans des aéroports étrangers critiques, qui sont rémunérés par la Confédération

- Le **raccordement des aéroports aux réseaux routier et ferroviaire**, que ce soit pour les passagers ou le fret, est aussi assuré en cas de hausse de la demande.
- C'est le rôle de la politique aérienne de la Confédération de proposer des solutions pour assurer la **rentabilité des aéroports régionaux**. Il convient, d'une part, de ramener les réglementations à un volume raisonnable. La marge de manœuvre nationale par rapport aux normes et recommandations internationales est utilisée de manière systématique. D'autre part, il importe de développer des procédures de navigation aérienne efficaces, susceptibles d'alléger les charges des aéroports régionaux et des pouvoirs publics.
- **Il est intéressant de conserver un prestataire national de navigation aérienne, civile et militaire intégré** dès lors qu'il est en mesure de fournir ses prestations de manière sûre et compétitive en comparaison internationale.

Une politique environnementale coordonnée à l'échelle internationale pour permettre à l'aviation de créer durablement de la valeur

► Aujourd'hui, l'aviation émet 2 % environ de l'ensemble des émissions de CO₂ anthropiques.

Le secteur aérien suisse crée une valeur économique en reliant notre pays à des centres mondiaux et en créant de la valeur ajoutée. Cela dit, il crée aussi une valeur sociale, en reliant des personnes très éloignées, ce qui en fait un catalyseur pour une société ouverte au monde et paisible⁷. En regard de cela, il y a le prix social et écologique de l'industrie aéronautique. Le trafic aérien génère des émissions de gaz à effet de serre et des polluants locaux. Ce secteur émet actuellement 2 % environ des émissions de CO₂ d'origine anthropique⁸. De plus, les mouvements occasionnent des immissions de bruit au niveau régional.

Au cours de ces dernières années, le recours à de nouvelles technologies a permis d'améliorer sensiblement la situation. Entre 2002 et 2014, la compagnie SWISS a ainsi réduit de plus de 20 % ses émissions de CO₂ pour 100 passagers-kilomètres⁹.

Les nuisances sonores ont également fortement diminué au cours des 30 dernières années. Grâce aux nouvelles technologies en matière de moteurs, celles mesurées à l'aéroport de Zurich, pendant la journée, ont diminué de deux tiers au cours des 30 dernières années, alors même que les mouvements ont augmenté de 40 % pendant cette période¹⁰.

⁷ ATAG (2013). Aviation: Benefits beyond Borders

⁸ IPCC (mai 2007). Working Group III Report, p. 6

⁹ SWISS (2013). Chiffres en matière d'environnement pour Zurich

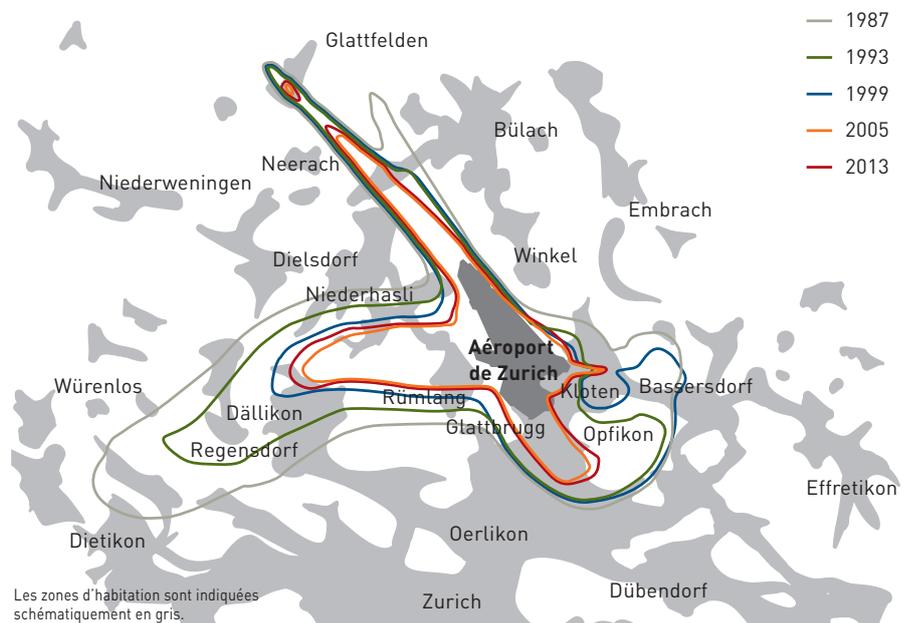
¹⁰ Flughafen Zürich AG (2014). Empreinte sonore de l'aéroport de Zurich

Figure 3

► Depuis 1987, les nuisances sonores mesurées à l'aéroport de Zurich ont diminué de deux tiers.

Diminution de l'empreinte sonore de l'aéroport de Zurich

Baisse du bruit malgré l'augmentation des mouvements



Source : Aéroport de Zurich, Swisstopo 2014.

Malgré les améliorations constatées, les nuisances sonores continuent de faire parler d'elles sur le plan politique. Et ce alors que les immissions sonores dues à l'aviation civile ne touchent qu'une part infime de la population à l'échelle du pays. Pendant la journée, 1 % environ de la population suisse est gêné par le bruit du trafic aérien.

Compte tenu de l'augmentation des flux de passagers, les milieux politiques font face à un défi : réduire les émissions sonores et de CO₂ en termes absolus, sans menacer sa compétitivité internationale. La réglementation de l'aviation internationale se fonde sur l'idée que seule une approche coordonnée à l'échelle mondiale peut éviter un patchwork inefficace de règles locales divergentes. Ce principe vaut aussi pour la politique de durabilité de cette branche, opérant à l'échelle globale.

Objectifs pour l'économie suisse

► Un aménagement du territoire proactif prévient de futurs conflits en lien avec les aéroports.

L'aviation génère une valeur ajoutée durable pour la Suisse. Pour ce faire, les milieux politiques travaillent sur deux axes : ils promeuvent d'une part le recours à de nouvelles technologies induisant peu de nuisances sonores et d'émissions de CO₂ et, d'autre part, ils préviennent de futurs conflits au moyen d'un aménagement du territoire proactif. Les nuisances sonores et les émissions de CO₂ sont réglementées avant tout au niveau mondial.

Les mesures unilatérales peuvent être explosives: l'exemple du système communautaire d'échange de quotas d'émissions

La décision d'intégrer l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (EU ETS) illustre le potentiel explosif de mesures unilatérales. Ce système ayant des effets hors de l'UE, des partenaires importants de l'UE, comme les États-Unis ou la Chine, ont menacé de prendre des mesures de rétorsion. Les États-Unis ont adopté une loi interdisant aux compagnies aériennes de participer à l'EU ETS, tandis que la Chine a bloqué temporairement la commande de l'Airbus A380. En réaction, l'UE a restreint le champ d'application de son système aux vols européens. Nous recommandons d'éviter les cavaliers seuls de la Suisse en matière de politique climatique en lien avec l'aviation.

► Les restrictions d'exploitation doivent être décidées en dernier recours.

Lignes directrices et recommandations politiques

- **La réglementation des nuisances sonores s'inspire des exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale OACI.** Dans ce domaine, la communauté internationale s'est mise d'accord, en 2001, sur la Balanced Approach (BAP)¹¹, qui prévoit un modèle à quatre échelons pour la réglementation et la réduction des nuisances sonores (cf. encadré page 10). Il s'agit en priorité d'encourager le progrès technologique et de minimiser les nuisances sonores dans les zones résidentielles grâce à un aménagement du territoire proactif. Les restrictions d'exploitation sont décidées en dernier recours.
- Il importe de donner un tour plus concret au débat sur les nuisances sonores. **Toutes les nuisances sonores** occasionnées par des modes de transports **sont traitées de manière identique.** Dans la législation suisse sur la protection contre le bruit, l'aviation est le mode de transport qui connaît les valeurs limites les plus strictes, quand bien même le nombre de personnes affectées est faible par rapport à d'autres modes de transport.
- Les émissions de CO₂ sont limitées dans le cadre des règles de l'OACI. Afin de limiter les émissions de CO₂ effectives et d'éviter des contournements, il est indispensable de prendre des mesures fondées sur le marché et de les mettre en œuvre à l'échelle mondiale. **La Suisse a tout intérêt à s'engager en faveur de la conclusion d'un accord contraignant au niveau mondial.** Cependant, elle doit se garder de prendre des mesures unilatérales (taxe passager, par exemple) ou régionales (système communautaire d'échange de quotas d'émission, par exemple).
- **Toute taxe d'incitation** dans le secteur de l'aviation respecte les trois principes suivants :
 - Le montant et les modalités des éventuelles taxes d'incitation se fondent sur les évolutions internationales.
 - Les éventuelles taxes d'incitation tiennent compte de manière adaptée des besoins en matière d'exploitation et de l'état des technologies dans le domaine de l'aéronautique. L'objectif doit être atteignable avec les technologies disponibles (des avions silencieux doivent être disponibles sur le marché, par exemple).
 - Les éventuelles taxes d'incitation étatiques ne menacent pas la compétitivité de l'aviation suisse. Leur produit n'est pas versé à la caisse générale de la Confédération, mais est utilisé pour des mesures ciblées en lien avec l'aviation.

► D'éventuelles taxes d'incitation dans le secteur de l'aviation doivent tenir compte des évolutions internationales et de l'état des technologies.

¹¹ ICAO (2004, rev. 2007). Guidance on the Balanced Approach to Noise Management (Doc 9829 AN/451)

La « Balanced Approach » de l'OACI

1. *Réduire le bruit à la source* : Il convient d'introduire des taxes d'incitation acceptables pour l'industrie afin d'encourager le recours à des avions modernes et plus silencieux.
2. *Aménagement du territoire étendu* : Il pose les bases d'un développement des aéroports adapté à la demande. Lors de la planification de zones naturelles protégées, de zones d'habitation et de zones industrielles, il convient de prendre en considération le trafic aérien et d'éviter de construire dans des zones où les nuisances sonores dépassent les valeurs limites. Il importe de coordonner de nouveaux objectifs en matière de protection des zones naturelles protégées proches des aéroports avec les besoins de l'aviation (éviter l'impact d'oiseaux, par exemple).
3. *Encourager des processus opérationnels peu bruyants* : Les aéroports prennent des mesures opérationnelles adaptées (procédures d'atterrissage et de décollage peu bruyantes, par exemple) pour réduire les nuisances sonores qu'ils occasionnent.
4. *Les restrictions opérationnelles (allongement de l'arrêt nocturne, par exemple) doivent venir en dernier recours* : une restriction supplémentaire des heures d'exploitation ou un durcissement des valeurs limites imposées aux aéroports affaiblirait encore, et de manière significative, la compétitivité de l'aviation suisse. Extrêmement strictes en comparaison européenne, les valeurs limites fixées pour les nuisances sonores occasionnées la nuit induisent un désavantage concurrentiel.

Pour toute question :

dominique.rochat@economiesuisse.ch

kurt.lanz@economiesuisse.ch

marcus.hassler@economiesuisse.ch