

# Les défis des aéroports suisses avec trafic de ligne régulier

Les aéroports suisses avec trafic de ligne régulier mettent à la disposition du transport aérien une infrastructure sûre, efficiente et de haute qualité. Ils contribuent ainsi fortement à l'accessibilité de la Suisse. Avec leurs nombreux postes de travail et leur forte valeur ajoutée, ces aéroports revêtent une importance majeure pour les régions où ils se trouvent. Ils s'impliquent également pour un développement du trafic aérien respectueux du climat. Ils sont tributaires des conditions-cadres, qui doivent leur permettre à la fois de rester compétitifs face à leurs homologues européens et de se développer de manière à répondre à la demande.

1 Office fédéral de l'aviation civile et Aerosuisse (2011).  
2 Ehrenthal et al. (2010).

Selon le rapport sur la politique aéronautique de la Confédération 2004, une bonne desserte aérienne entre la Suisse et le reste du monde constitue un objectif important du Conseil fédéral. Les aéroports nationaux de Zurich, Genève et EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg, ainsi que les aéroports régionaux avec trafic de ligne régulier que sont Berne, Lugano et Saint-Gall-Altenrhein jouent à ce titre un rôle important, en mettant à disposition une infrastructure sûre, efficiente et de haute qualité pour assurer le trafic aérien.

La valeur ajoutée directe et indirecte du secteur aéronautique suisse s'est élevée à 9,7 milliards de francs en 2008 contre 6,7 milliards en 2004<sup>1</sup>. Il comptabilisait alors 52 400 postes à temps complet, soit 9 800 de plus qu'en 2004. Ces chiffres se rapportent à l'impact économique au sens strict et n'incluent donc pas les effets induits, ni les effets catalytiques. En 2011, les six aéroports organisés au sein de la Swiss International Airports Association (SIAA) ont accueilli 42 989 594 passagers et géré 672 384 mouvements d'aéronefs. La croissance du nombre de passagers (9,6%) a une nouvelle fois été supérieure à celle des mouvements (7%), reflétant l'augmentation de la taille des avions et l'amélioration du taux de remplissage, ce qui est positif pour l'environnement.

Le fret aérien compte parmi les facteurs de compétitivité déterminants pour la Suisse comme le démontre une étude de l'université de Saint-Gall<sup>2</sup>. Le fait qu'un franc exporté sur trois quitte la Suisse par les airs et qu'un franc importé sur six arrive de la même manière souligne l'importance du fret aérien pour le commerce extérieur suisse. En 2011, 624 009 tonnes de fret et de courrier aériens ont transité par les trois aéroports nationaux.



**Robert Deillon**  
Président de Swiss International Airports Association (SIAA) et directeur général de Genève Aéroport

## Les aéroports investissent dans des infrastructures de qualité...

Afin de pouvoir assurer le trafic passagers et celui du fret de manière sûre et efficiente, les sociétés qui exploitent les aéroports investissent continuellement dans leurs infrastructures. En outre, les investissements des aéroports apportent un soutien considérable à l'économie régionale et constituent une importante source de revenus pour les PME locales. Flughafen Zürich AG a investi depuis sa privatisation en 2001 l'équivalent d'un million de francs par jour. Le nouveau Dock B a été mis en service en décembre 2011 ainsi qu'un nouveau bâtiment de contrôle de sécurité centralisé comportant 26 points d'inspection filtrage sur quatre étages. Le même mois, Genève Aéroport ouvrait au niveau arrivée un «Visitor's Center», à savoir un guichet unique pour l'accueil et l'information des voyageurs. Les travaux de construction d'une aile est, destinée à améliorer l'accueil des passagers voyageant sur des long-courriers, devraient débuter cette année. À l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg, l'assainissement de la piste principale et les deux premières phases de réhabilitation de l'ancien terminal ont été achevés avec succès. Les projets de fret dans la zone 4 et de raccordement ferroviaire ont pu être poursuivis. Les travaux de construction du troisième hangar de la société Amac Aerospace ont débuté.

L'aéroport Bern-Belp a mis en service le nouveau terminal non-Schengen au début de l'année 2012. Cet aménagement permet de strictement séparer les flux de passagers provenant de l'espace Schengen des autres.

## ... et dans la protection de l'environnement

Les exploitants des six aéroports organisés au sein de la SIAA reconnaissent l'importance croissante d'une protection durable du climat et s'engagent pour un développement du trafic aérien qui tienne compte de la question. En 2011, l'aéroport de Zurich a, pour la première fois, remporté l'*Eco-Innovation Award* du Conseil international des aéroports (ACI) pour sa gestion environnementale étendue et systématique. Genève Aéroport,

qui a été primé en 2009 au niveau européen pour son plan de mobilité, participe actuellement (en partenariat avec l'entreprise suisse Catecar) au développement du «Swiss Green High Tech Urban Vehicle», un véhicule particulièrement respectueux de l'environnement qui peut être utilisé par les aéroports sur le tarmac. Il est également en train d'installer 282 panneaux solaires thermiques plats à ultra-vide qui constitueront la plus grande toiture du genre en Europe.

Les programmes de protection du climat des aéroports de Zurich et Genève sont accrédités au niveau 3 auprès de l'organisme indépendant *Airport Carbon Accreditation* de l'association européenne des exploitants d'aéroports (ACI Europe). Quant à EuroAirport, il envisage une telle accréditation. Ce faisant, les aéroports accrédités s'engagent non seulement à réduire leurs propres émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi à obliger leurs partenaires à procéder à une baisse.

Avec des mesures de promotion ciblées, les aéroports augmentent leur accessibilité par les transports publics. Le fait que 46,3% des passagers, visiteurs et employés de l'aéroport de Zurich et 45% des passagers de l'aéroport de Genève y accèdent de cette manière constitue une évolution réjouissante pour l'environnement. Ce pourcentage très élevé des transports publics s'explique par l'excellent raccordement de ces aéroports au réseau de trains et de bus.

tions juridiques concernant les entreprises suisses opérant dans leur secteur national. Des négociations sont en cours entre la Suisse et la France; EuroAirport table sur un accord rapide. Dans l'intervalle, certains grands projets, comme la construction d'une nouvelle infrastructure pour le fret, sont suspendus.

Lors de l'application de la directive européenne sur les redevances aéroportuaires qui règle notamment la fixation des taxes d'aéroport, les plateformes suisses ne doivent pas être défavorisées par rapport à celles des États voisins. Les aéroports doivent également pouvoir continuer à disposer de ressources financières leur permettant d'investir dans des infrastructures de haute qualité. Une réglementation doit être équilibrée et tenir compte aussi bien des intérêts de l'exploitant des infrastructures (aéroports) que de ceux de leurs usagers (compagnies aériennes et passagers).

Les aéroports régionaux sont particulièrement touchés par la densité croissante de la réglementation étant donné qu'ils doivent en principe répondre aux mêmes obligations que les aéroports nationaux. C'est, par exemple, le cas pour l'application des obligations liées à Schengen. Les flux de passagers ne provenant pas de l'espace Schengen doivent également être strictement séparés dans les aéroports régionaux, ce qui exige des investissements élevés au niveau des terminaux. Les coûts qui en résultent ainsi que la nécessité d'avoir davantage de personnel nuisent très fortement à l'activité commerciale, de sorte que le développement des aéroports régionaux s'en trouve considérablement entravé. En raison de leur importance pour l'économie régionale, ces aéroports doivent être assurés de sauvegarder leur compétitivité à long terme.

## Conclusion

La SIAA s'implique afin que les conditions-cadres permettent aux aéroports avec trafic de ligne régulier d'être compétitifs. C'est la seule façon pour eux de se développer de manière à répondre à la demande et de remplir leur fonction d'infrastructure essentielle de la Suisse. ■

Encadré 1

### Tourisme et transport aérien

Le tourisme et le commerce extérieur ont particulièrement besoin d'excellentes liaisons internationales. En effet, un visiteur sur trois arrive en Suisse par avion.

Or le tourisme compte parmi les plus importantes branches exportatrices de Suisse et a généré en 2010 des recettes de 15,6 milliards de francs (Fédération suisse du tourisme). Quant à l'hôtellerie suisse, elle a comptabilisé 36,2 millions de nuitées dont 20,4 millions – soit près des deux tiers – provenant de touristes étrangers.

Encadré 2

### Indications bibliographiques

- *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse*, 2004.
- Office fédéral de l'aviation civile et Aero-suisse, *Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz*, Zurich 2011.
- Fédération suisse du tourisme (FST), *Le tourisme suisse en chiffres*, 2010.
- Ehrenthal Joachim C.F., Hofstetter Joerg S. et Stölzle Wolfgang, *Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz: Zur Stärkung der Schweizer Wirtschaft und zur Sicherung hochwertiger Arbeitsplätze im Inland*, Göttingen 2010

### Les aéroports ont besoin de conditions-cadres compétitives

En procédant à des investissements dans l'infrastructure et l'environnement, les aéroports contribuent de façon notable au développement durable du trafic aérien et donc à l'accessibilité de la Suisse. Pour continuer à satisfaire à la demande de transport aérien tout en restant concurrentiels par rapport aux plates-formes européennes, les aéroports helvétiques ont besoin de conditions-cadres compétitives.

Les aéroports sont confrontés à de nombreuses réglementations qui réduisent les capacités et menacent un développement correspondant à la demande. De plus, ces restrictions nuisent à la stabilité juridique et à l'établissement de planification à long terme. Ainsi, l'espace aérien allemand est fermé à certaines heures pour les approches vers l'aéroport de Zurich. Une solution acceptable pour l'Allemagne et la Suisse devrait être trouvée cette année afin de rétablir la sécurité du droit et de la planification.

À l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg, le développement durable de la plateforme aéroportuaire dépend de certaines clarifica-