

L'impact de l'Accord bilatéral sur le transport aérien

La Suisse est étroitement liée à l'Europe dans le secteur de l'aviation civile, puisque 70 à 80% des mouvements des avions dans ses aéroports proviennent du trafic avec l'Union européenne (UE). Après la crise de la navigation aérienne des années 2001 et 2002, il était extrêmement important pour elle de reprendre pied le plus rapidement possible sur le marché européen et de profiter de son dynamisme. Sans ancrage dans le système européen, l'industrie aéronautique suisse n'aurait pu en profiter. La croissance dans la durée aurait été fortement retardée et serait restée à un niveau inférieur.

L'Accord entre la Suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (ATA) s'est révélé un élément important dans ce processus. Il a permis à notre industrie aéronautique de s'imposer au niveau européen. Outre les transporteurs, ont été concernés les aéroports, les organismes d'entretien et de production et les services de navigation aérienne. Les passagers en ont profité tout spécialement puisque l'ATA a contribué à diversifier l'offre et à assouplir les structures tarifaires du trafic aérien entre la Suisse et l'UE.

Contrairement aux autres accords bilatéraux passés entre la Suisse et l'UE, l'ATA vise une intégration partielle. Il a pour objectif l'harmonisation des conditions-cadres de l'espace aérien européen. L'acquis communautaire européen en matière de législation aérienne s'applique donc désormais à la Suisse. Cette intégration complète, qui fait que le ciel européen s'étend pour ainsi dire au-dessus de notre pays, est la conséquence logique de la forte interconnexion du trafic aérien international; elle est aussi une condition pour que la Suisse soit le mieux possible reliée aux principaux centres européens.

L'accord réglemente l'ouverture progressive et symétrique des marchés. Les entreprises suisses de transport aérien sont sur un pied d'égalité avec leurs concurrentes européennes et bénéficient des mêmes droits de trafic (que l'on nomme «libertés»; voir l'encadré 1).

Évolution de l'ATA depuis son entrée en vigueur

Les aspects juridiques liés à la concurrence dans le domaine de l'exercice des droits de trafic entre la Suisse et l'UE étaient au centre des négociations et même de l'accord au moment de son application. Depuis lors, l'importance de l'ATA s'est accrue au fur et à mesure que l'UE améliorait sa législation. Aujourd'hui, il représente la base juridique sur laquelle s'appuie l'intégration de la Suisse dans les efforts que déploie l'UE pour harmoniser l'aviation civile à tous les niveaux.

L'Agence européenne de la sécurité aérienne

Peu après l'entrée en vigueur de l'ATA, l'UE s'est mise d'accord sur les bases d'une nouvelle institution dotée des fonds et des compétences indispensables pour assurer une application harmonieuse des directives dans le domaine de la sécurité aérienne. Une fois créée, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (Aesa) s'est d'abord intéressée aux questions de développement, de production et d'entretien des aéronefs. À l'avenir, ses compétences seront élargies à l'exploitation aérienne, au personnel de vol ainsi qu'à la sécurité de la gestion du trafic aérien et des aéroports. Ultérieurement, elles s'étendront à tous les domaines concernant la sécurité dans l'aviation civile. La Suisse participe pleinement à l'Aesa dans le cadre de l'ATA.

Ciel unique européen

En Europe, l'organisation de la fourniture de services étant d'abord nationale, de nombreux chevauchements empêchent une utilisation efficiente de l'espace aérien. Aussi, l'UE a lancé en 2004 l'initiative *Ciel unique européen* (CUE). L'objectif consiste à réorganiser la gestion du trafic aérien en Europe; l'espace aérien sera davantage structuré en fonction des flux de trafic et non pas, comme c'est généralement le cas aujourd'hui, en fonction des frontières nationales: le but est d'augmenter la performance du système européen de navigation aérienne. Le CUE doit déboucher sur une base commune qui facilite les activités transfrontalières des aiguilleurs du ciel et permette aux fournis-



Urs Haldimann
Chef de section Droit et affaires internationales, Office fédéral de l'aviation civile OFAC, Ittigen



Manuel Keller
Chef de section Affaires économiques, Office fédéral de l'aviation civile OFAC, Ittigen

seurs de services de navigation aérienne d'offrir leurs prestations au-delà des frontières nationales. Avec la reprise de la législation communautaire dans le cadre de l'ATA, la Suisse participe entièrement à l'initiative du CUE.

Impact sur les acteurs du marché

Entreprises de transport aérien: les mêmes armes

Posséder un réseau qui soit le plus dense possible est essentiel pour les transporteurs aériens d'un pays de petite dimension, puisqu'ils ne peuvent pas rentabiliser une entreprise sur la seule base du trafic intérieur. Beaucoup d'accords bilatéraux aériens signés avec pratiquement tous les pays de l'UE tenaient compte de cette réalité avant la conclusion de l'ATA. Bon nombre d'entre eux n'étaient, toutefois, pas aménagés sur une base libérale et présentaient des limites restrictives, notamment pour les routes aériennes, les capacités ou les fréquences. Face à leurs concurrentes de l'UE, les entreprises suisses étaient fortement désavantagées, en particulier pour la préparation des plans de vol, la fixation des tarifs et la charge optimale des avions. Positionner juridiquement nos entreprises de transport aérien au même niveau que leurs concurrentes européennes et ouvrir les marchés nationaux étaient des objectifs importants de l'ATA.

L'accord a atteint ses buts. Aujourd'hui, les usagers suisses de l'espace aérien peuvent se fonder sur les mêmes droits, ou presque, que leurs concurrents de l'UE. Seuls les droits de cabotage, c'est-à-dire les vols entre deux aéroports situés dans un même pays (p. ex. Genève-Zurich ou Paris-Nice), ne sont pas encore libres. Des négociations sont en cours afin de les inclure dans l'ATA, comme le prévoit son texte d'ailleurs. Ce dernier point excepté, chacun

dispose aujourd'hui des mêmes armes. Les éventuelles inégalités de traitement sont discutées et éliminées dans le cadre du Comité mixte Communauté/Suisse des transports aériens. En vertu de l'ouverture du marché, les compagnies aériennes européennes jouissent du libre accès à toutes les routes aériennes entre la Suisse et les pays membres de l'UE. De ce fait, l'offre peut s'adapter à la demande sans limitation juridique du trafic, ce qui a renforcé la concurrence sur certaines liaisons aériennes et contribué à réduire les tarifs.

L'égalité de droit garantie par l'ATA permet aux personnes physiques et morales suisses de détenir des participations illimitées dans les compagnies aériennes européennes (et inversement). De ce fait, l'ATA a non seulement contribué à ouvrir davantage le marché du transport aérien, mais a aussi facilité l'accès des entreprises au marché européen des capitaux et, par conséquent, nettement amélioré les possibilités de refinancement.

Aéroports: de meilleures liaisons internationales

L'ATA prévoit que les compagnies aériennes européennes sont entièrement libres de choisir leurs routes. De ce fait, les aéroports suisses entrent aussi en ligne de compte et peuvent servir de plateformes aéroportuaires («hubs») pour les compagnies domiciliées dans l'UE. L'accès de la Suisse au réseau européen de voies aériennes s'améliore puisque l'offre en matière de liaisons s'élargit, augmentant en retour l'attrait des aéroports suisses. Comme ces plateformes représentent des plaques tournantes essentielles du trafic intercontinental, l'accès de la Suisse aux destinations économiques et touristiques d'importance mondiale repose sur des bases renforcées. Les aéroports régionaux en profitent tout autant, mais ils offrent surtout des produits de niche

Encadré 1

L'Accord sur le trafic aérien en résumé

L'ATA régit l'ouverture progressive, sur une base de réciprocité, du marché du transport aérien. Les entreprises suisses actives dans cette branche sont mises à égalité avec leurs concurrentes européennes et possèdent les mêmes droits de trafic (que l'on nomme «libertés»). Elles peuvent choisir, notamment, de voler à partir de la Suisse vers tous les aéroports de l'UE ou de proposer des liaisons aériennes entre deux États de l'UE (Madrid-Londres). L'ATA prévoit aussi la possibilité de négocier la liberté d'offrir des vols internes dans un État de l'UE (Paris-Lyon). De

plus, les compagnies aériennes peuvent choisir librement leurs tarifs et le type d'avion qu'elles entendent exploiter. Sur la base de l'accord, la Suisse participe également à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (Aesa), qui est compétente notamment en matière de certification et de contrôle technique. La Commission européenne et la Cour de justice des Communautés européennes vérifient que les règles de concurrence soient respectées.

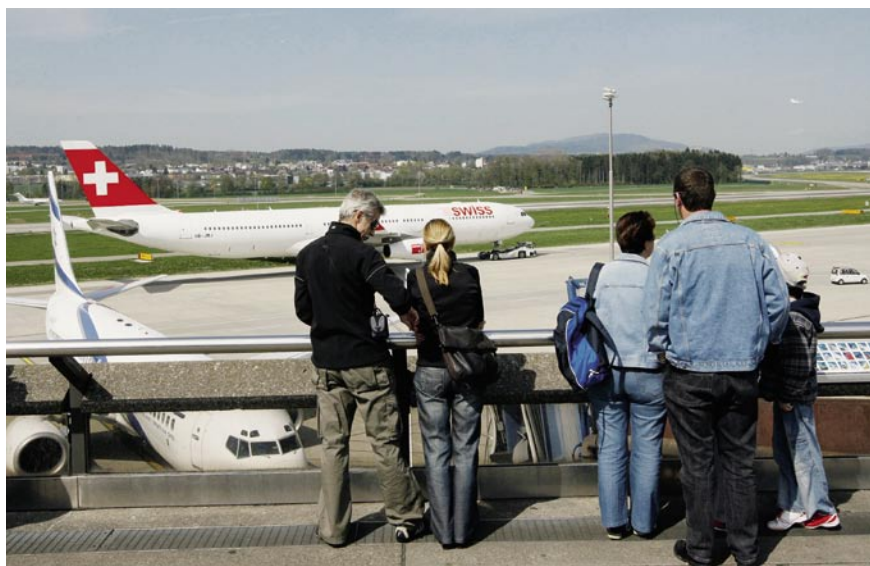


Photo: Keystone

Grâce à l'Accord sur le transport aérien (ATA), les entreprises suisses actives dans cette branche sont mises à égalité avec leurs concurrentes européennes et possèdent les mêmes droits de trafic.

dans le trafic aérien international et servent de fournisseurs de services à l'aviation commerciale.

Fournisseurs de services de navigation aérienne: participer sur un pied d'égalité

L'espace aérien au-dessus de la Suisse se trouve au cœur de l'Europe et des flux importants de trafic passent directement au-dessus de notre territoire. Étant donné sa place centrale, il est indispensable que la Suisse adopte une position stratégique dans le cadre de l'initiative CUE. Elle peut ainsi participer directement et de manière paritaire à l'élaboration de la future structure de l'espace aérien, ce qui lui permet de défendre au mieux ses intérêts. L'objectif consiste surtout à intégrer au mieux la gestion du trafic aérien suisse dans l'environnement européen et à assouplir la fourniture de services (transfrontaliers) de navigation aérienne telle qu'elle se présente actuellement dans les aéroports suisses.

Organismes techniques

Les organismes de conception et de production: en Suisse, Pilatus, le concepteur et fabricant d'avions, est concerné directement par la participation de la Suisse à l'Aesa. En 2007, cette entreprise a généré 30% de son chiffre d'affaires sur le marché européen. À ce jour, quatorze organismes suisses de conception et douze autres de production ont été certifiés selon les exigences imposées par l'Aesa et reconnues dans toute l'UE. Les organismes de conception et de production procurent plus de 6000 emplois à plein temps en Suisse et dégagent une valeur ajoutée de 800 millions de francs.

Les organismes d'entretien: ceux-ci sont aussi concernés par la participation à l'Aesa. L'autorisation que cette dernière délivre aux

organismes et au personnel d'entretien est reconnue dans toute l'UE. Plusieurs grands organismes internationaux actifs dans le domaine de l'entretien des avions sont domiciliés en Suisse, tels que Jet Aviation AG et SR Technics Ltd. Les organismes d'entretien occupent 10 000 personnes (à plein temps) et génèrent une valeur ajoutée de 1,5 milliard de francs en Suisse.

Clients: une offre plus vaste et des structures tarifaires plus souples

Les autres acteurs que sont les passagers suisses sont directement concernés par les effets de l'ATA. La navigation aérienne entre la Suisse et les pays membres de l'UE est souvent sollicitée pour le trafic de loisirs et les déplacements professionnels. L'Europe est la destination finale de 65% de tous les voyages en avion de la population suisse. Ces passagers profitent de l'ATA qui a amélioré la qualité des liaisons et favorisé la concurrence entre transporteurs aériens suisses et européens. Ils jouissent d'une offre plus vaste de liaisons aériennes internationales et aussi d'un assouplissement des structures tarifaires sur les lignes intérieures européennes. Cette optimisation du réseau aérien européen profite autant aux passagers provenant de Suisse qu'aux Européens qui la visitent, que ce soit pour affaires ou pour un séjour touristique. En outre, étant donné les étapes que prévoit l'ATA pour la libéralisation du trafic aérien, la diversification de l'offre des transporteurs suisses et européens a dû être appuyée après l'immobilisation de la flotte de Swissair. Ces améliorations ne concernent pas seulement les passagers, mais aussi le transport de fret entre la Suisse et l'UE.

Les directives de l'UE concernant la sécurité aérienne, reprises par la Suisse en vertu de l'ATA, avaient causé certains désagréments aux voyageurs. Toutefois, l'intégration de ses aéroports dans le système européen de sécurité garantit la fin des contrôles supplémentaires, aussi longs que fastidieux, auxquels les passagers en provenance de Suisse et voyageant vers les pays de l'UE devaient se soumettre.

Les dispositions du droit des passagers sont également reprises dans la législation suisse. Leur protection face aux pratiques déloyales de certains transporteurs aériens est désormais conforme aux normes européennes.

Riverains des aéroports: normes européennes de protection

Les riverains suisses des aéroports bénéficient également des normes euro-

Perspectives

Le trafic aérien européen est en mutation à plusieurs égards. Un remodelage du marché des compagnies aériennes est en vue. Celles qui disposent d'un large réseau de routes doivent agir dans le cadre d'alliances ou déplacer leurs activités vers les marchés de niche. L'ATA crée les conditions d'intégration des compagnies aériennes suisses dans ces alliances. Il donne aussi la possibilité aux entreprises qui veulent percer sur les marchés de niche d'adapter leurs réseaux relativement librement aux besoins du marché et d'intégrer dans ceux-ci des aéroports régionaux de toute l'Europe. En même temps, l'ATA contribue largement au maintien de la concurrence entre les transporteurs aériens suisses et européens, ce qui a un impact positif sur la diversification de l'offre et la tarification du transport aérien entre la Suisse et l'UE.

Dans le même ordre d'idées, les marchés ainsi que le cadre juridique et institutionnel de la navi-

gation aérienne et de l'entretien des avions devraient subir des modifications. Il est essentiel que les entreprises suisses puissent agir au même niveau que leurs concurrentes européennes, ce que garantit l'ATA grâce à ses adaptations régulières dans le cadre du Comité mixte Communauté/Suisse des transports aériens. La participation de notre pays à l'Aesa, institution qui évolue en permanence, et son intégration dans le CUE doivent être considérées comme des facteurs clés.

Les marchés du transport aérien suisse et européen ne sont pas dissociables et l'intégration complète de la Suisse dans le système européen de navigation aérienne en est la conséquence logique. L'ATA garantit que l'industrie aéronautique suisse puisse s'imposer avec les mêmes armes sur le marché européen, qu'elle ait des effets positifs sur les salariés des compagnies aériennes et qu'elle crée de la valeur dans les domaines appa-

réelles de protection contre les émissions et le bruit. Certes, les dispositions appliquées actuellement ne vont pas au-delà, par leur résultat, des directives fondées sur la législation nationale. L'ancrage dans un cadre global européen permet, toutefois, à ces normes de protection de bénéficier d'une meilleure stabilité et empêche les autres pays membres de l'UE de les remettre en cause.

Conclusion

Pour résumer, on peut dire qu'il est extrêmement difficile d'établir et de mesurer clairement l'impact de l'accord sur le trafic aérien entre la Suisse et l'UE. On peut, toutefois, supposer qu'il a exercé une influence positive sur le processus de régénération et de croissance qui a suivi la crise de la navigation aérienne de 2001 et 2002 et qu'il a instauré un climat favorable pour guider le marché suisse et européen vers la libéralisation et la concurrence. ■



- Séminaires
- Congrès
- Banquets
- Théâtres
- Concerts
- Fêtes d'entreprise
- Fêtes de famille
- Hébergement
-

Ce sont des mots-clé de notre travail quotidien.

Profitez de notre expérience et flexibilité.

Hotel Thurgauerhof

Thomas-Bornhauser-Strasse 10, CH-8570 Weinfelden
Téléphone +41 71 626 33 33 Téléfax +41 71 626 34 34
info@thurgauerhof.com www.thurgauerhof.com

BON CADEAU -

Volkswirtschaft, convertible jusqu'à le 31.12.2009

Contre remise de ce bon lors de la réservation, nous vous offrons 5% de rabais sur la location de salle et l'équipement technique de votre première manifestation.



«La gestion des risques peut se révéler utile»