

Editorial

Gleich lange Spiesse?

Der neue Bericht über die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt bestätigt im Wesentlichen die Erkenntnisse aus der ersten Studie: Die schweizerische Aviatikindustrie und insbesondere die Fluggesellschaften und Flughäfen erbringen qualitativ hochstehende Leistungen, arbeiten sehr effizient und stehen auch in Sachen Sicherheit sehr gut da.

Anders als ihre Konkurrenten aus dem Golf und der Türkei müssen sie aber unter anderen Rahmenbedingungen operieren. Das hat nicht so sehr mit unfairem Wettbewerb, sondern in erster Linie damit zu tun, dass europäische Staaten und die Golfstaaten bei ihrer Luftfahrtpolitik unterschiedlichen Konzepten folgen. Zwar möchten beide, dass die Luftfahrt möglichst grossen volkswirtschaftlichen Nutzen stiftet: Nach europäischer Auffassung geschieht dies am besten, indem die Luftfahrt nach privatwirtschaftlichen und liberalen Prinzipien organisiert wird, diese sich aber an vergleichsweise hohe soziale und ökologische Standards hält. Im Golf und in der Türkei soll dagegen volkswirtschaftlicher Mehrwert mittels staatlicher Industriepolitik geschaffen werden. Die Carrier aus diesen Staaten erhalten nicht nur finanzielle Unterstützung, sondern sie operieren auch unter weniger restriktiven sozialen und ökologischen Auflagen.

Nach ihrem staats- und wirtschaftspolitischen Verständnis kann und will die Schweiz ihren Airlines nicht gleiche Rahmenbedingungen bieten. Weil unser Land aber ein grosses Interesse an der Erhaltung eines Hubs und eines Hubcarriers hat, sollen auch hier gewisse staatliche Unterstützungsmassnahmen in Erwägung gezogen werden. Gefordert werden die Übernahme gewisser Sicherheitskosten, Beiträge an die Ausbildung des Aviatikpersonals, ein Verzicht auf weitere ökologisch motivierte Einschränkungen beim Betrieb der Landesflughäfen und eine Beschränkung des Zugangs zum schweizerischen Markt für aussereuropäische Fluggesellschaften.

Das mag den schweizerischen Airlines im Wettbewerb etwa helfen. Den Haupteffort, um im Konkurrenzkampf zu bestehen, muss aber die Luftfahrtindustrie, wie im übrigen die gesamte Schweizer Exportindustrie, selber leisten, indem sie ihre Effizienz ständig weiter steigert. Das ist ein schwieriger, zuweilen schmerzhafter Prozess. Aber die schweizerische Wirtschaft im Allgemeinen hat darin Übung, und auch die schweizerische Luftfahrt scheint fähig, die neuen Herausforderungen anzunehmen.

*Dr. Peter Müller,
Direktor BAZL*

Des armes égales?

Le nouveau rapport sur la compétitivité du transport aérien suisse reprend pour l'essentiel les conclusions de l'étude précédente: les prestations de service fournies par l'industrie aéronautique nationale, notamment les compagnies aériennes et les aéroports, sont d'une qualité supérieure à la moyenne. Performantes, elles offrent en outre d'excellentes garanties en matière de sécurité.

Les entreprises du secteur, cependant, ne bénéficient pas du même cadre opérationnel que leurs concurrentes du Golfe ou de Turquie. Il ne s'agit pas tant de concurrence déloyale que d'une approche gouvernementale différente de la politique aérienne. À l'instar des États européens, les pays du Golfe souhaitent que le transport aérien serve le plus efficacement possible leur économie. Les Européens estiment que le transport aérien doit s'organiser selon les principes de l'économie privée et du

libéralisme tout en respectant des normes sociales et environnementales élevées. Pour les États du Golfe et la Turquie, la plus-value économique repose sur une politique industrielle gouvernementale. Les compagnies de ces pays bénéficient d'un soutien financier et opèrent selon des exigences sociales et environnementales moins restrictives.

Conformément à sa vision politique et économique, la Suisse n'a ni la possibilité ni la velléité d'offrir les mêmes conditions-cadres aux compagnies aériennes suisses. Étant donné que notre pays tient vivement à préserver un hub et une compagnie en réseau, certaines formes d'aide gouvernementale doivent toutefois être envisagées. Les mesures à l'étude portent sur une prise en charge d'une partie des coûts liés à la sûreté, une contribution financière à la formation du personnel aérien, un renoncement aux limitations supplémentaires à visées écologiques dont pâtiraient les aéroports nationaux et une limitation de l'accès des compagnies aériennes non européennes au marché suisse.

Les compagnies aériennes exposées à la concurrence devraient être un peu soulagées par ces mesures. Mais il appartient à l'industrie aéronautique elle-même, comme à l'ensemble des industries exportatrices de notre pays, de fournir l'effort principal permettant de résister à la concurrence en améliorant constamment sa rentabilité. C'est un processus difficile, parfois douloureux. Notre économie générale y est habituée et le secteur aérien semble capable, lui aussi, de relever les nouveaux défis.

*Peter Müller,
directeur de l'OFAC*



FLUGHAFENZÜRICH



FLUGHAFEN ZÜRICH: EINE DESTINATION, TAUSEND MÖGLICHKEITEN.

Der ausgezeichnete Flughafen für Business und Tourismus im Alpenraum.

Wer nach oder über Zürich fliegt, reist einfacher. Kurze Wege, perfekte Anschlüsse ans nationale oder internationale Verkehrsnetz und zuverlässiger wie pünktlicher Service zeichnen den Flughafen Zürich aus.

www.flughafen-zuerich.ch



Hohe Effizienz – aber starker Gegenwind

Die 186 Seiten umfassende neue Studie, welche im Auftrage des Bundesamtes für Zivilluftfahrt die Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs untersucht hat, stellt fest, dass die Branche in naher Zukunft vor grossen Herausforderungen steht: Einerseits bedrängen die Golf-Airlines die Schweizer Fluggesellschaften, andererseits belasten Kapazitätsengpässe und hohe Sicherheitskosten die Qualität des Luftfahrtstandortes Schweiz.

Die neue Studie „Monitoring Luftverkehr Schweiz“ hat nicht nur das Verkehrsaufkommen, sondern auch die Infrastruktur, das Verkehrsangebot, die politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen, die Leistungs-, Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit, die Umwelt und auch die Sicherheit der Schweizer Luftfahrt untersucht. Dadurch vereint die Studie eine umfassende Fülle von Fakten zur Schweizer Aviatik in einer noch nie gesehenen Gesamtheit. Zudem werden die Schweizer Airlines und Schweizer Flughäfen in den interkontinentalen Vergleich gestellt. Hier sind nun die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst:

Die Schweiz hat ein deutlich überdurchschnittliches Passagier-Aufkommen mit 5,5 ein- und aussteigenden Passagieren pro Einwohner. Die hohe Wirtschaftskraft, deren Exportorientiertheit und die zunehmende internationale Vernetzung von Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur erklärt einen grossen Teil des überproportionalen Verkehrsaufkommens pro Kopf in der Schweiz

Das auf direkten Flügen transportierte Luftfracht-Volumen der Schweizer Exportwirtschaft ist im Verhältnis zur Wirtschaftskraft relativ gering. Ein wesentlicher Teil des Cargo-Aufkommens fliesst offensichtlich auf der Strasse zu ausländischen Flughäfen ab. Bei der Luftfracht spiegelt die Verkehrsbedeutung der Flughäfen die Bedeutung der Schweiz als Aussenhandels- und Exportland nur ungenügend wider. Luftfrachtmengen wie zu Zeiten der Swissair (2000) wurden seither nicht wieder erreicht

Der Flughafen Zürich ist bei den reinen Nutzungsentgelten absolut wettbewerbsfähig (trotz hohen Franken-Kurses, hier Stand 2014). **Die Schweizer Luftfahrt ist bei den hoheitlichen Sicherheitskosten benachteiligt, da deren Deckung im Gegensatz zu vielen Standorten im Ausland nicht gossenteils vom Staat, sondern von der Luftfahrt sicherzustellen ist.** Die Drehkreuzflughäfen in Nahost und der Türkei verlangen massiv tiefere Gebühren. Bei den Betriebszeiten hat Zürich die ungünstigsten Rahmenbedingungen von allen wichtigen europäischen Flughäfen. Die Gebührensätze für Flugsicherungsdienstleistungen spiegeln die hohe Komplexität des Luftraums und den flächenmässig kleinen Kontrollbereich der Schweiz wider.

Die Schweiz weist ein hohes spezifisches Aufkommen der General Aviation (GA) auf. Dies gemessen an der Anzahl immatrikulierter motorisierter Luftfahrzeuge mit Abflugmassen unter 5700 kg. Mangels Ausweichmöglichkeiten haben auch die Landesflughäfen eine im internationalen Vergleich weit überdurchschnittliche Bedeutung bei der General Aviation

Das Luftverkehrswachstum in der Schweiz gegenüber Europa ist in den letzten drei Jahren leicht und gegenüber 2005 stark überdurchschnittlich ausgefallen. Die Flugbewegungszahlen im Linien- und Charterverkehr der Schweiz sind trotz teils signifikanter Zuwächse im Passagierverkehr nur gering angestiegen, die **Flugbelegung (Passagiere pro Flug) dagegen hat stark zugenommen.**

Ohne Kapazitätsrestriktionen wäre das Wachstum in Zürich bei Passagieren und Flugbewegungen etwa so gross wie bei anderen Hub-Flughäfen (die im Gegensatz zu Zürich zum Teil massiv ausbauen). Der Anteil der Swiss (einschliesslich Edelweiss) an allen von Schweizer Luftverkehrsgesellschaften unter eigener Flugnummer angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK) beträgt über 95 Prozent. **Swiss belegt weltweit den Rang 38, in Europa den Rang 10.**

Der Flughafen Zürich ist bei der Infrastruktur bezüglich Start- und Landebahnsystem klar benachteiligt. Bei den zahlreichen Ausbauprojekten europäischer Flughäfen und dem Verkehrswachstum wird dieser Nachteil immer gravierender.

Une grande efficacité, mais de forts vents contraires

Réalisé à l'initiative de l'Office fédéral de l'aviation civile, le nouveau rapport de 186 pages sur la compétitivité du transport aérien constate que le secteur devra très prochainement affronter des défis considérables. Les compagnies aériennes du Golfe mettent les compagnies suisses au pied du mur. Les performances du pôle aérien suisse sont par ailleurs limitées par des insuffisances de capacités et des coûts de sûreté élevés.

Le nouveau rapport «Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse» a passé en revue la demande de transport ainsi que les infrastructures, l'offre de transport, les conditions-cadres politiques et fiscales, la productivité et la compétitivité du secteur, l'environnement et la sécurité aérienne du transport aérien suisse. Le Monitoring réunit ainsi une somme encore jamais aussi complète d'indicateurs sur l'industrie aéronautique suisse. Il présente par ailleurs les compagnies aériennes et les aéroports suisses en comparaison internationale. Voici un aperçu de ses principales conclusions :

La Suisse fait état d'un trafic de passagers nettement supérieur à la moyenne, atteignant 5.5 passagers embarquant et débarquant par habitant. La forte capacité de l'économie, sa vocation exportatrice et l'importance croissante de l'économie, de la science et de la culture expliquent pour une bonne part le chiffre élevé de trafic par habitant enregistré par la Suisse.

Le fret aérien sur les aéroports suisses est relativement faible par rapport à la capacité économique. Une grande partie du fret aérien est transportée par la route jusqu'aux aéroports étrangers. La part du fret aérien réalisée dans les aéroports suisses reflète insuffisamment l'importance de la Suisse en tant que nation tournée vers le commerce extérieur et les exportations. Les volumes de fret transportés à l'époque de Swissair (2000) n'ont jamais été atteints depuis.

L'aéroport de Zurich est parfaitement compétitif si l'on tient compte des seules redevances d'utilisation (malgré le cours élevé du franc suisse, ici en 2014). **Les aéroports suisses sont pénalisés au chapitre des coûts de sûreté qu'ils doivent assumer alors qu'à l'étranger, ces frais sont pour l'essentiel à la charge des pouvoirs publics.** Les plateformes aéroportuaires du Moyen-Orient et de Turquie prélèvent des redevances bien moins élevées. Zurich est l'aéroport européen le plus pénalisé sur le plan des horaires d'exploitation. Les tarifs des services de navigation aérienne reflètent la haute complexité de l'espace aérien et l'exigüité du domaine de contrôle de la Suisse.

La Suisse connaît un trafic élevé dû à l'aviation générale (GA). Ce constat repose sur la prise en considération du nombre d'aéronefs motorisés immatriculés dont le poids maximum autorisé au décollage est inférieur à 5700 kg. Faute d'alternative, une grande partie du trafic de l'aviation générale dessert les aéroports nationaux, plus qu'il n'est d'usage en comparaison internationale.

En comparaison européenne, l'évolution du trafic aérien en Suisse a progressé légèrement ces trois dernières années et très sensiblement par rapport à 2005. Si le nombre de mouvements aériens en trafic de ligne et charter n'a que très peu augmenté en dépit de la croissance importante du trafic passagers, **le coefficient d'occupation des vols (passagers par vol) a fortement augmenté.**

Sans restrictions de capacités, la croissance de l'aéroport de Zurich en termes de passagers et de mouvements aériens aurait été à peu près équivalente à celle d'autres plaques tournantes aéroportuaires (qui, contrairement à Zurich sont en pleine expansion). Swiss (Edelweiss Air incluse) représente plus de 95% des sièges-kilomètres offerts (SKO) par l'ensemble des compagnies aériennes suisses sous leurs propres numéros de vols. **Swiss occupe ainsi le 38e rang mondial et le 10e rang européen.**

Le système de pistes pénalise nettement l'aéroport de Zurich par rapport à ses concurrents. Ce désavantage va se creuser encore plus au regard des nombreux projets d'extension des aéroports européens et de la croissance du trafic.

Du rapport « Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse »

Auch Genf hat hier klare Defizite. **An keinem Nicht-Hub-Flughafen in Europa finden so viele Flugbewegungen auf einer Piste statt wie in Genf.** Am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg sind im Gegensatz zu Zürich und Genf Kapazitätsreserven bezüglich des Start-/Landebahn-systems vorhanden. Insbesondere der Kapazitätsausbau an Flughäfen in Nahost und in der Türkei betrifft die zukünftige Rolle der Schweiz für Verkehrsströme Richtung Asien/Fernost und Afrika.

Zürich und Genf haben im Vergleich mit anderen Flughäfen mit ähnlichem Flugbewegungsvolumen einen eher hohen Anteil verspäteter Flüge. Vor allem in Zürich spielen Kapazitätseffekte und Beschränkungen aus Umweltschutzerwägungen eine zunehmend grössere Rolle bei den Verspätungsursachen.

Hohe Kapazitätsreserven bestehen an den Heimatbasen der Golf-Carrier und von Turkish Airlines insbesondere durch proaktive Infrastrukturerweiterungen. Zürich ist von Kapazitätsengpässen betroffen, Kapazitätserweiterungen sind politisch kaum durchsetzbar. Die Angebote der Golf-Carrier stehen in Zürich und Genf in direktem Wettbewerb mit Swiss, aber auch mit anderen Fluggesellschaften in Europa. Trotz Abzugseffekten zu Lasten von Swiss resultieren an beiden Standorten insgesamt zusätzliche Flugpassagiere.

L'éroport de Genève est lui aussi pénalisé. **Sa piste est celle qui comptabilise le plus de mouvements d'aéronefs en Europe (hors hubs).** À l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, contrairement à Zurich et à Genève, les pistes disposent encore de réserves de capacité. Les augmentations de capacités dans les aéroports du Moyen-Orient et de Turquie mettent en question le rôle que la Suisse est appelée à jouer dans les flux de trafic à destination de l'Asie, de l'Extrême-Orient et de l'Afrique.

Par rapport à d'autres aéroports au nombre de mouvements aériens comparable, Zurich et Genève accusent une proportion assez conséquente de retards aériens. À Zurich, en particulier, les limitations de capacités et les restrictions imposées par des considérations environnementales exercent une influence croissante sur les retards aériens.

Les bases aéroportuaires des compagnies du Golfe et de Turquie disposent de grandes réserves de capacité, très liées à l'activisme en faveur de l'extension des infrastructures aériennes. Zurich est affecté par les insuffisances de capacités. Politiquement, les augmentations de capacités ne sont pratiquement pas envisageables. A Zurich et Genève, les offres des compagnies du Golfe sont en concurrence directe avec celles de Swiss et d'autres compagnies européennes. Malgré cet impact négatif pour Swiss, les chiffres passagers sont en hausse dans les deux aéroports.

Neue Mitglieder / nouveaux membres

Die folgenden Firmen und Organisationen der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie haben sich kürzlich zu einem Beitritt zur AEROSUISSE entschlossen. – Les sociétés et organisations suivantes appartenant à l'industrie aérienne et aérospatiale suisses ont décidé de se joindre à AEROSUISSE:

Schweizer Luftwaffe / Forces aériennes suisses

Wegen der zunehmenden Anzahl von Berührungspunkten zwischen der Militär- und Zivilluftfahrt konnte die Luftwaffe als neues Mitglied gewonnen werden. Die bisherige erfolgreiche Zusammenarbeit wird dadurch vertieft.

En raison du nombre croissant de points de contact entre l'aviation militaire et civile, AEROSUISSE a pu s'assurer de l'adhésion des Forces aériennes. Le partenariat étroit qui unissait déjà les deux institutions se verra ainsi renforcé. www.lw.admin.ch



Clemessy Switzerland AG

Die in Basel und Genf ansässige Clemessy Switzerland AG entwickelt, integriert und liefert elektrische Ground-Support-Ausrüstungen sowie Monitoring- und Kontrollsysteme für Luft- und Raumfahrtinfrastrukturen. Implantée à Bâle et à Genève, la société Clemessy Switzerland assure la conception, l'intégration et l'approvisionnement de systèmes électriques d'assistance au sol, de surveillance et de contrôle destinées aux infrastructures aéronautiques et aérospatiales. www.clemessy.ch



ddpConcepts GmbH

Die im Jahr 2000 gegründete ddpConcepts GmbH aus Ennetbürgen bietet innovative Lösungen für Flugzeughersteller und Zulieferer der Luftfahrtindustrie.

Fondée en l'an 2000 à Ennetbürgen (Nidwald), ddpConcepts GmbH propose des solutions innovantes aux avionneurs ainsi qu'aux fournisseurs de l'industrie aéronautique. www.ddpconcepts.ch



Swiss Aviation Training Ltd.

Swiss Aviation Training betreibt am Flughafen Zürich das grösste Luftfahrt-Trainingszentrum in der Schweiz und ist als EASA Approved Training Organisation (ATO) und EASA Part-147 Maintenance Training Organisation (MTO) anerkannt. Swiss Aviation Training exploite à l'aéroport de Zurich le plus gros centre de formation aéronautique de Suisse. Il figure parmi les Approved Training Organisations (ATO) de l'AESA et bénéficie de l'agrément Maintenance Training Organisation (MTO) AESA Part-147. www.swiss-aviation-training.com



Malbuwit AG

Als Berner Flight Competence Center ist die Malbuwit AG bestrebt, stets die optimalen Bedingungen für eine reibungslose Flugausbildung zu bieten.

Le Flight Training Center Malbuwit SA est un centre de compétences bernois qui propose des formations de pilotage dans des conditions optimales. www.malbuwit.ch



Schweizerischer Verband ziviler Drohnen / Fédération suisse des drones civils

Der 2014 gegründete Verband will die Sicherheit und Integration von unbemannten Luftfahrzeugen im Luftraum sowie deren Akzeptanz bei der Bevölkerung und den Behörden fördern.

Fondée en 2014, la fédération veille à améliorer la sécurité et l'intégration des vols non habités dans l'espace aérien et à en améliorer le niveau d'acceptation auprès de la population et des autorités civiles. www.drohnenverband.ch



DIREKT ZU DEN SCHÖNSTEN STÄDTEN EUROPAS

Ob Amsterdam, Barcelona oder Berlin, egal ob wegen ihrer Geschichte, ihrer Museen oder Kultur oder um einfach dort zu sein und einige Tage Neues zu erleben. Vom EuroAirport erreichen Sie 50 City-Destinationen bequem und direkt. www.euroairport.com



EuroAirport®
BASEL MULHOUSE FREIBURG



à bientôt. bis bald.

Nur wer seine Position kennt, kann seinen Kurs bestimmen

«Der schweizerischen Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Deshalb ist die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt zu fördern.» Dieses Ziel hat sich der Bundesrat in seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 gesetzt.

Ob die verschiedenen Sparten des Schweizer Luftfahrtsystems konkurrenzfähig sind oder nicht, zeigt das erstmals gegen Ende 2012 im Auftrag des Bundes verfasste und nun aktualisierte Monitoring zur Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs.

In diesem Sinne ist die Studie eine wichtige Entscheidungsgrundlage der Landesregierung für die bevorstehende Festlegung der luftfahrtpolitischen Ziele der Schweiz. Diese Ziele werden für die kommende Dekade in der Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 gesetzt.

Die gemäss Monitoring unbestrittenen Stärken der Schweizer Luftfahrt, Sicherheit, Qualität und Effizienz gilt es zu erhalten und auszubauen.

Besorgniserregend ist aber die Schlussfolgerung des Monitorings, wonach die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Zivilluftfahrt wegen ungünstigen politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen gefährdet ist. Erschwerend hinzu kommen die zunehmend unzureichenden Kapazitäten auf unseren Landesflughäfen, insbesondere in Zürich. Diese Feststellung hat mit Blick auf die Konkurrenz am Golf und in der Türkei eine besondere Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund müssen in erster Linie die Rahmenbedingungen in der Schweiz verbessert werden.

Konkret heisst das beispielsweise:

- **Betrieblich notwendige und massvolle Ausbauten der Flughafeninfrastruktur sowie Optimierung der operationellen Rahmenbedingungen.**
- **Entlastung der Luftfahrt von sachfremden Kosten, beispielsweise von hoheitlichen Sicherheitskosten.**
- **Wahrnehmung des Bildungsauftrages des Staates auch in der Luftfahrt.**

Nur mit entschlossenen Massnahmen zur Verbesserung der hiesigen Rahmenbedingungen wird die Schweizer Zivilluftfahrt auch künftig in der Lage sein, ihren Beitrag zum Erhalt der Stellung der Schweiz im globalen Standortwettbewerb leisten zu können.

Paul Kurrus, Präsident der AEROSUISSE



Seul celui qui connaît sa position peut fixer son cap.

«L'aviation suisse revêt une importance économique extraordinaire pour notre pays. Il convient par conséquent d'en favoriser la compétitivité»: tel est l'objectif que s'est fixé en 2004 le Conseil fédéral dans son Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse.

Les différentes branches du système aéronautique suisse sont-elles compétitives? Cette question trouve sa réponse dans l'étude «Monitoring de la compétitivité du transport aérien en Suisse», réalisée pour la première fois fin 2012 à la demande de la Confédération et tout récemment mise à jour.

L'étude constitue une base de décision importante pour les pouvoirs publics en vue de l'élaboration prochaine du cadre de développement de l'aviation civile suisse. Elle sera le substrat de la politique aéronautique définie en 2015 pour la prochaine décennie.

S'il convient de préserver et de développer les atouts incontestés de l'aviation suisse relevés par l'étude – sécurité, qualité et efficacité –, **une de ses conclusions est toutefois source de préoccupation: la compétitivité de l'aviation civile suisse est menacée par des conditions-cadres politiques et fiscales défavorables.** Les limitations de capacités croissantes dans nos aéroports nationaux, en particulier à Zurich, compliquent

encore la donne. Ce constat est particulièrement alarmant dans le contexte de la concurrence effrénée à laquelle se livrent les acteurs aériens du Golfe et de Turquie.

Face à cette évolution, il faut en priorité améliorer les conditions-cadres en Suisse.

Concrètement, cela signifie par exemple:

- **Développer dans une juste mesure les infrastructures aéroportuaires nécessaires à l'exploitation et optimiser les conditions-cadres opérationnelles.**
- **Délester le secteur aérien de coûts extérieurs, tels que les dépenses liées à la sûreté incombant aux pouvoirs publics.**
- **Veiller à ce que l'État assume aussi sa mission éducative dans le secteur du transport aérien.**

Seule une nette amélioration des conditions-cadres dans notre pays permettra à l'aviation civile suisse de continuer à jouer son rôle dans la préservation du pôle économique suisse face à la concurrence mondiale.

Paul Kurrus, président d'AEROSUISSE

Impressum AEROSUISSE Letter – Herausgeber: AEROSUISSE, Kapellenstrasse 14, 3001 Bern, T +41 (0)58 796 98 90, www.aerosuisse.ch **Redaktion:** Aero Publications GmbH, Hansjörg Bürgi, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen/ZH, www.skynews.ch **Übersetzung:** Diane Müller **Layout:** SeeDesign, 9000 St.Gallen, www.seedesign.ch **Druck:** Rickli+Wyss AG, 3027 Bern

A STAR ALLIANCE MEMBER

Vier Landessprachen.
Und ein Lächeln,
das alle verstehen.



Our sign is a promise. **SWISS**