



**10 postulats  
pour une politique suisse  
de l'aviation civile**

## Sommaire

Introduction : « Objectifs du document présenté par AEROSUISSE »	page 3
Postulat No 1 : « Une aviation civile robuste est d'une importance capitale pour l'attractivité de la Suisse »	page 5
Postulat No 2 : « Le transport aérien fait partie intégrante du système des transports publics en Suisse »	page 6
Postulat No 3 : « En matière de transport aérien, la Suisse a besoin d'une infrastructure performante et apte à se développer »	page 7
Postulat No 4 : « L'aviation civile suisse a besoin de conditions cadres qui lui permettent d'être concurrentielle sur le plan international »	page 8
Postulat No 5 : « L'aviation commerciale suisse doit bénéficier d'un environnement libéral et adapté à l'économie de marché »	page 9
Postulat No 6 : « Le recours à une technologie respectueuse de l'environnement doit être encouragé par le biais de mesures économiques »	page 10
Postulat No 7 : « L'aviation civile suisse doit affirmer sa position au sein des instances internationales et des accords sur le trafic aérien »	page 11
Postulat No 8 : « Un contrôle du trafic aérien à des prix concurrentiels fait partie du service public »	page 12
Postulat No 9 : « L'aviation civile suisse a besoin d'une relève qualifiée »	page 13
Postulat No 10 : « L'aviation légère est un élément indispensable de l'aviation civile »	page 14

## Introduction :

### Objectif du document

Une stratégie globale et prospective ayant pour objectif de définir et de coordonner les activités des autorités, des transporteurs et de tous les milieux concernés par l'aviation civile fait actuellement défaut en Suisse.

Dans le monde entier, l'aviation civile est indissociable de l'économie et de la politique. Elle représente un rouage important des transports et du tourisme et exerce ses activités dans un environnement exigeant où les prestations, la politique, les finances et la protection de l'environnement sont déterminantes.

Pour garantir la pérennité d'une aviation civile performante, concurrentielle et utile à l'économie du pays, la Suisse doit veiller à contrôler en permanence et à adapter le cas échéant les règles et les prescriptions applicables en matière d'aviation civile en tenant compte des développements survenus sur les plans politique et social sur la scène tant nationale qu'internationale.

Le présent document d'AEROSUISSE a pour objectif d'exposer les postulats de l'aviation civile helvétique dans la perspective de l'élaboration d'une stratégie suisse de l'aviation civile.

AEROSUISSE estime qu'il est indispensable de poursuivre des objectifs à long terme pour mettre sur pied une véritable ligne de conduite suisse de l'aviation civile. Des lignes directrices existent déjà pour d'autres modes de transport, tels le rail et la route. Elles s'appuient sur l'administration, l'activité législatives et l'interdépendance des milieux intéressés. Dans le domaine de l'aviation civile, il faut que des objectifs tactiques à long terme et fondamentaux permettent l'exercice de la compétence que confère à la Confédération l'article 87 de la nouvelle constitution fédérale.

### RETROSPECTIVE

En acceptant, en 1921, l'article 37 ter de l'ancienne constitution fédérale, le peuple suisse a donné à la Confédération la compétence de légiférer en matière d'aviation civile. Jamais, depuis lors, la Suisse n'a adopté dans ce domaine une politique globale et prospective qui touche à tous les aspects de l'aviation civile dans son ensemble. Nos autorités traitent plutôt de ces problèmes de manière fragmentaire et ponctuelle. Ce n'est qu'en 1948 qu'a été promulguée la première loi suisse sur la navigation aérienne. En 1953, le Conseil fédéral a, pour la première fois, résumé sa politique en matière d'aviation civile en déclarant que « *la tâche de la politique des transports consiste à procurer les plus grands avantages possibles à l'économie suisse* ».

En 1980, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a établi un rapport exhaustif sur la politique suisse en matière de transport aérien. Ce document présentait les éléments fondamentaux d'une stratégie aéronautique helvétique ainsi que des propositions de solutions classées de manière systématique. Ce rapport n'a toutefois jamais été présenté aux Chambres fédérales et, jamais validé par les autorités, il n'a constitué qu'un document interne à usage de l'administration. Ce n'est que lors des révisions partielles successives de la loi sur la navigation aérienne que certains aspects de la politique suisse en matière de transport aérien ont trouvé une véritable légitimité. Le 7 novembre 2001, en réponse au postulat Kurrus (01.3375), le Conseil fédéral s'est engagé à présenter aux Chambres fédérales un rapport sur la contribution que pourrait apporter la Confédération à l'élaboration d'une politique prospective en matière d'aviation civile.

## OBJECTIFS DE LA POLITIQUE SUISSE EN MATIERE D'AVIATION CIVILE

**Maintien d'une aviation civile concurrentielle sur le plan international et d'une infrastructure adaptée aux besoins en perpétuelle mutation, utilisation appropriée de l'espace aérien et intégration de l'aviation civile dans son environnement.**

## LA CONTRIBUTION D'AEROSUISSE

En tant que fédération faitière de l'aviation suisse, AEROSUISSE s'est donné pour tâche d'apporter sa contribution à la mise en œuvre d'une véritable politique aéronautique. Ses dix postulats découlent de sa volonté de faire reconnaître le rôle de l'aviation en tant que prestataire de services en matière de transport et d'acteur indispensable de la vie économique de la Suisse. Ils visent la mise sur pied d'une politique concrète et durable dans le domaine du transport aérien. L'élaboration d'une telle politique doit permettre de garantir pour l'aviation civile des conditions d'existence qui correspondent à son importance pour le pays et pour son économie.

Les expériences et les réflexions de tous les milieux de l'aviation civile nationale ont constitué le fondement du programme de politique aéronautique d'AEROSUISSE tel qu'il est exposé dans les dix postulats exposés ci-dessous.

## **Postulat No 1 :**

### **« Une aviation civile saine et solide est d'une importance capitale pour l'attractivité de la Suisse »**

**L'économie suisse dépend dans une large mesure des produits exportés par son industrie. D'autre part, la branche touristique suisse a besoin de ses hôtes étrangers. Il faut aussi savoir qu'un franc sur deux gagnés par une entreprise helvétique vient de l'étranger. C'est pourquoi, l'économie et le tourisme de notre pays ne peuvent pas se passer de liaisons aériennes internationales directes (intercontinentales également).**

Nous devons donc disposer d'un système de transport aérien efficace comportant des aéroports, des compagnies aériennes et un contrôle du trafic aérien qui compte parmi les meilleurs du monde. Un tel système constitue une condition préalable à l'installation chez nous d'entreprises de toutes les branches. Pour de nombreuses entreprises, la proximité d'un aéroport est l'un des critères les plus importants qui déterminent le choix du lieu où elles entendent s'établir.

Selon l'étude « International Benchmark Report », régulièrement réalisée par l'institut de recherche conjoncturelle BAK de Bâle, l'accès facile à un réseau de transport aérien international représente, pour les entreprises de toutes les branches questionnées à ce sujet, l'un des facteurs les plus importants parmi les 40 qui déterminent le choix du lieu où elles envisagent de s'implanter.

Un système de liaisons aériennes intercontinentales pour le transport des personnes et des biens au départ de la Suisse est nécessaire pour renforcer l'attractivité de la place économique. C'est une compagnie nationale qui est le mieux à même de garantir l'exploitation d'un tel réseau. A l'avenir également, la Suisse devrait donc avoir, à côté d'autres compagnies aériennes helvétiques, une compagnie nationale forte et concurrentielle.

L'amélioration de l'attractivité d'une région ne dépend pas seulement des aéroports d'importance nationale, mais aussi des aéroports régionaux et même des aérodromes plus petits, car les liaisons directes au moyen des avions d'affaires sont de plus en plus demandées. Une enquête faite par AEROSUISSE a montré que les aéroports régionaux sont d'une grande importance pour l'établissement de nouvelles entreprises. Ont été cités, à titre d'exemple, les aéroports de Granges, La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, Berne-Belpmoos, Fribourg-Ecuvillens, Lausanne-Blécherette et Lugano-Agno. Les sites touristiques suisses de renommée internationale qui attirent une clientèle fortunée ont un besoin vital des aéroports tels que St. Moritz-Samedan, Sion, Lugano et Gstaad-Saanen.

En ajoutant à l'attractivité de leur région pour les entreprises et en contribuant à maintenir ou à créer des emplois, les aéroports régionaux participent aussi à la lutte contre la désertification des campagnes et le processus de concentration dans les grands centres.

Le transport aérien n'est pas seulement l'un des éléments décisifs de l'attractivité de la place économique suisse, mais il est aussi un employeur important. Tandis que de nombreuses branches suppriment ou déplacent des emplois, l'aviation en crée une profusion dans le monde entier. Des études ont démontré que 1000 emplois sont créés directement<sup>1</sup> et environ 4200 autres indirectement<sup>2</sup>, induits<sup>3</sup> ou catalysés<sup>4</sup> pour chaque million de passagers transportés. L'ouverture d'une seule nouvelle liaison intercontinentale provoque la création de près de 120 nouveaux emplois à l'aéroport concerné. Selon une étude de la Swiss International Airports Association (SIAA), les aéroports helvétiques occupent plus de 29'800 personnes directement et quelque 12'000 autres indirectement. A cela s'ajoutent les 70'000 postes à temps pleins induits et les 49'000 postes à temps plein résultant de l'effet de catalyseur joué par les aéroports. Au total, les six membres de la SIAA fournissent du travail à environ 161'000 personnes.

<sup>1</sup> Effets directs : emplois créés dans les entreprises directement présentes sur le site de l'aéroport.

<sup>2</sup> Effets indirects : emplois créés chez des fournisseurs installés à l'extérieur du périmètre de l'aéroport.

<sup>3</sup> Effets induits : emplois générés par l'effet multiplicateur des dépenses des entreprises présentes à l'intérieur comme à l'extérieur de l'aéroport.

<sup>4</sup> Effets catalytiques du côté des passagers : emplois créés grâce aux dépenses des passagers étrangers qui viennent en Suisse.

## **Postulat No 2 :**

### **« Le transport aérien fait partie intégrante du système des transports publics en Suisse »**

**De nos jours, le système des transports publics doit être développé non seulement à l'échelon national, mais également sur le plan international, respectivement mondial. Il doit aussi être efficace et sûr. La globalisation de l'économie exige que de longues distances puissent être franchies rapidement. Le transport aérien est le seul qui permette de satisfaire cette exigence.**

Le transport constitue une condition fondamentale d'une répartition des tâches de l'économie et d'une spécialisation rationnelle dans les activités humaines. Il permet le déplacement des personnes, l'approvisionnement en marchandises comme en prestations de services et représente un important vecteur de communication.

Ceci vaut en particulier pour le transport aérien, seul moyen à même de mettre à disposition un réseau de liaisons mondial et rapide. La globalisation de l'économie est tout simplement impensable sans l'avion. C'est vrai tant pour l'industrie que pour le secteur des prestations de services. Dans l'industrie, la production à flux tendu serait impossible sans un système international de transport.

Le transport aérien est donc l'un des éléments d'un système global de transport. Les aéroports doivent être conçus et équipés de façon optimale et doivent être reliés aux réseaux routiers et ferroviaires. Vis-à-vis de l'Etat, l'avion doit être placé sur un pied d'égalité avec la route et le rail en ce qui concerne le financement, la transparence des coûts, la lutte contre le bruit, etc.

En matière d'aviation civile, la majeure partie des prestations de transport revient au trafic public. Le réseau de lignes de l'ensemble des compagnies aériennes suisses mesure plus de 480'000 km, soit près de 100 fois la longueur totale des voies ferrées de notre pays. Sur toute la planète, les lignes aériennes représentent 15 millions de kilomètres. En 2001, sur les lignes exploitées par les compagnies helvétiques, le total du trafic s'est élevé à 58,03 milliards de kilomètres/passagers. Durant cette même année, les aéroports suisses ont dénombré 28,7 millions de passagers et 1,7 milliards de tonnes/kilomètres de fret. Calculé en terme de valeur, c'est environ un tiers de nos exportations qui quitte la Suisse par la voie des airs.

Pour tous les acteurs du système de transport aérien, la sécurité est la pierre angulaire sur laquelle repose l'efficacité des prestations de services. Ils s'efforcent donc en permanence de l'améliorer en allant plus loin encore que ne l'exigent les règles internationales en la matière.

**Postulat No 3 :**

**« En matière de transport aérien, la Suisse a besoin d'une infrastructure performante et apte à se développer »**

**Pour répondre à la demande en matière de transport, l'aviation commerciale doit pouvoir disposer d'aéroports performants et d'un contrôle efficace du trafic aérien. L'infrastructure de l'aviation civile est utile à l'économie et remplit ainsi un rôle dans l'intérêt général. En vertu du principe de l'égalité de traitement applicable aux divers secteurs des transports publics, l'Etat a le devoir de soutenir l'infrastructure de l'aviation commerciale autant qu'il le fait pour le rail par exemple.**

En l'occurrence, il s'agit certes de la sécurité aérienne avant tout et non seulement des aéroports nationaux, mais également des aéroports régionaux et des aérodromes. Ils sont au système de transport aérien ce que les routes régionales et secondaires sont au réseau routier du pays.

Même les petits aérodromes sont utiles à l'économie à plus d'un titre. Ils complètent l'offre des aéroports en offrant des vols d'appoints supplémentaires par avion ou par hélicoptère et permettent de dispenser une formation de base aux futurs pilotes. Cette formation est indispensable pour assurer une relève qualifiée des pilotes professionnels. Dans cette optique, les aérodromes situés dans les régions montagneuses représentent un atout important pour garantir la bonne qualité des secours aériens suisses en altitude. On ne saurait s'en passer pour former et entraîner les pilotes dans le domaine du vol en montagne. Tous les sports aéronautiques sont pratiqués à partir des aérodromes. En outre, tout comme d'ailleurs les aéroports régionaux, ils représentent des destinations fort appréciées et exercent un attrait touristique important pour leur région. Ces activités sont profitables pour l'économie locale et régionale.

L'infrastructure de l'aviation civile doit pouvoir se développer et s'adapter aux besoins de ses utilisateurs. Elle constitue l'un des principaux éléments d'attractivité pour une place économique.

Contrairement à la route (réseau routier) et au rail (réseau ferroviaire), l'aviation n'a pas besoin d'un réseau de lignes au sol pour accomplir sa tâche. Elle n'a recours qu'à une infrastructure ponctuelle (des aéroports) et à un système de contrôle du trafic aérien.

Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) doit permettre le développement du système. Le PSIA ne doit donc pas geler en l'état actuel les infrastructures et les activités aéronautiques (en limitant les mouvements d'avions ou en imposant des restrictions aux places d'aviation en matière d'exploitation). Comme son nom l'indique, il doit être un instrument de développement.

**Postulat No 4 :****« L'aviation civile suisse a besoin de conditions cadres qui lui permettent d'être concurrentielle sur le plan international »**

**Les compagnies aériennes suisses, les constructeurs d'avions, le contrôle du trafic aérien, les entreprises concernées par l'aéronautique et les aéroports sont soumis à la pression croissante de la concurrence internationale. Il est donc d'autant plus essentiel d'éviter que les concurrents suisses soient handicapés vis-à-vis des autres.**

Pour ce qui est des aéroports, il faut qu'ils offrent des capacités suffisantes avec des heures d'ouvertures attrayantes. Celles-ci ne doivent pas être limitées par des heures de fermetures nocturnes à un point tel que cela provoque des perturbations, notamment en ce qui concerne les vols long-courriers. Ainsi, par exemple, un avion qui décolle de Tokyo avant la fermeture nocturne de cet aéroport doit pouvoir se poser sans attendre à son arrivée à Zurich, au lieu d'effectuer des circuits d'attente nuisibles d'un point de vue écologique, même si, en raison de vents arrière favorables, il arrive plus tôt que prévu. Il faut que, en pareil cas, la réglementation régissant les vols de nuit puisse être appliquée avec plus de souplesse. Il faut aussi savoir raison garder et ne pas appliquer les mesures destinées à la protection des riverains des aéroports de telle manière qu'elles deviennent préjudiciables.

Une taxation particulière du carburant sur les aéroports, telle que prévue en Suisse et évoquée à maintes reprises, aurait des répercussions négatives considérables sur l'aviation civile dans notre pays. Dans le monde entier, pour les vols de ligne internationaux, aucune taxe n'est perçue sur le carburant. Si la Suisse décidait de faire cavalier seul dans ce domaine, elle devrait renégocier à ce propos pratiquement tous ses accords de trafic aérien, ce qui occasionnerait de sérieuses difficultés. En outre, la Suisse ne serait plus intéressante pour les compagnies aériennes étrangères et les compagnies suisses ne pourraient plus faire face à la concurrence.

Pour prendre ses décisions et présenter des projets de loi dans le domaine de l'aviation civile, le Conseil fédéral s'appuie sur les avis de la Commission fédérale de la navigation aérienne, organe consultatif compétent pour les questions touchant au transport aérien. Cette commission extraparlamentaire permanente, nommée par le Conseil fédéral, est composée de spécialistes de la branche et de représentants des milieux intéressés. Pour nommer ses membres, le Conseil fédéral tient compte des propositions formulées par les organisations qui y sont représentées.

En sa qualité d'organe de surveillance de la Confédération, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a pour mission, sur mandat du gouvernement, de veiller à offrir des conditions cadres favorables à l'aviation civile suisse. C'est ainsi qu'il représente, entre autres, les intérêts de l'aviation helvétique au sein des instances internationales dans lesquelles les organisations de l'aviation civile elles-mêmes ne sont pas représentées, en particulier au sein de la commission mixte Suisse – Union Européenne.

Même si la Suisse est un petit pays, elle joue un rôle non négligeable sur la scène de l'industrie aéronautique. Un grand nombre de fournisseurs suisses occupent une place de choix sur le marché mondial et fabriquent des produits spéciaux, tels les revêtements de charge utile pour les fusées spatiales, des pièces de moteur, des éléments structurels et des instruments de mesures ainsi que des textiles pour l'aménagement intérieur des avions. Les entreprises suisses de maintenance pour avions occupent environ 5000 personnes. Elles dépendent, elles aussi, de la bonne santé du marché du transport aérien, car les compagnies aériennes sont leurs clientes et elles échangent avec elles du personnel et le fruit de leur expérience.



**Postulat No 5 :**

**« L'aviation commerciale suisse doit bénéficier d'un environnement libéral et adapté à l'économie de marché »**

**Il faut que la réglementation soit strictement limitée, afin de laisser le champ libre nécessaire à l'initiative des entrepreneurs.**

L'aviation commerciale est déjà, en raison de son caractère transfrontalier et de sa haute complexité technologique, une industrie fortement réglementée. La politique de l'Etat doit avoir pour objectif d'élargir autant que faire se peut le carcan de la réglementation imposée par l'Union européenne pour offrir de meilleures conditions cadres à l'initiative privée.

En d'autres termes, nous estimons qu'il faut donner à l'initiative privée de meilleures chances de réussite dans le domaine des transports aériens. Cela présuppose que, partout où des conventions internationales ne l'excluent pas explicitement, il faut pouvoir laisser libre cours à la concurrence et renoncer autant que possible à une réglementation trop restrictive.

L'ouverture du ciel helvétique à toutes les compagnies aériennes sur la base d'un droit de réciprocité va dans la même direction.

En revanche, il n'est pas possible de soumettre aux lois du marché les tâches relevant de la souveraineté de l'Etat et concernant, par exemple, la défense aérienne ou d'autres considérations politiques.

Compte tenu des avantages qu'il présente en ce qui concerne les déplacements rapides sur de longues distances, l'avion ne peut pas être remplacé par d'autres moyens de transport. Le choix du moyen de transport doit être laissé à l'utilisateur. Ce choix ne doit pas et ne peut pas lui être dicté par l'Etat.

## **Postulat No 6 :**

**« Le recours à une technologie respectueuse de l'environnement doit être encouragé par le biais de mesures économiques »**

**L'impact indiscutable de l'aviation commerciale sur l'environnement doit être limité grâce à l'introduction de nouvelles technologies.**

L'interdépendance économique mondiale impose un renforcement du recours permanent à la technologie et une communication plus intensive entre les partenaires. Ceci implique un accroissement du trafic et un impact sur l'environnement plus lourd et qu'il s'agit de limiter.

La solution ne réside certes pas dans une limitation imposée aux systèmes de transport, mais bien plutôt dans la promotion de techniques écologiques par le biais d'encouragements économiques. Au cours de ces 30 dernières années, les avionneurs ont réalisé des progrès énormes dans le développement de moteurs plus silencieux qui émettent moins de gaz d'échappement. De nos jours, les avions sont d'environ 20 décibels plus silencieux qu'il y a 30 ans ! Ceci représente une réduction de près de 75 % du bruit perceptible au sol. De même, il a été possible de réduire fortement la pollution atmosphérique provoquée par les moteurs.

En collaboration avec les entreprises d'exploitation des aéroports, le contrôle du trafic aérien et les autorités compétentes, les compagnies aériennes s'efforcent de mettre au point de nouvelles procédures d'approche et de décollage pour éviter que les riverains ne souffrent d'un bruit excessif. Les incitations de caractère économique allant au-delà des prescriptions légales déjà très sévères ont pour but de favoriser les compagnies aériennes qui font des efforts dans ce sens par rapport à celles qui renoncent aux innovations possibles. Ces incitations vont des taxes d'atterrissage réduites sur les aéroports à l'octroi des avantages les plus divers en matière d'autorisation d'accès. Une autre solution consisterait en la gestion de contingents de bruit et / ou de pollution atmosphérique. Ainsi, les compagnies aériennes qui exploitent des avions plus respectueux de l'environnement et consentent à faire, de ce fait, des investissements considérables, bénéficieraient d'un avantage sur la concurrence.

Il y a quelques temps déjà que les taxes d'atterrissage calculées en fonction du bruit ont été introduites en Suisse. On assiste à un développement semblable en ce qui concerne les taxes en fonction de la pollution atmosphérique ; elles ont été récemment introduites sur les aéroports internationaux du pays. Elles favorisent à juste titre les compagnies qui innovent et qui, grâce à une politique d'investissements orientée vers l'avenir, maintiennent leur flotte d'avions au niveau de la technologie la plus récente.

Dans ce domaine, les compagnies aériennes helvétiques sont exemplaires. Ainsi, à l'aéroport régional de Berne-Belpmoos, par exemple, l'introduction de taxes d'atterrissage calculées en fonction du bruit et de nouvelles procédures d'approche et de décollage a permis de réduire considérablement la pollution acoustique dans la région avoisinante. En conséquence, la population des communes des environs de cet aéroport est nettement moins sensible aux nuisances que provoquent ses activités. Alors que, dans les années quatre-vingt, cet aéroport devait se battre pour sa survie, son existence n'est aujourd'hui plus remise en question par les habitants de la zone aéroportuaire, et ce en dépit de l'augmentation de la densité de la population dans la région.

## **Postulat No 7 :**

**« L'aviation civile suisse doit affirmer sa position au sein des instances internationales et dans le cadre des accords sur le trafic aérien »**

**La Suisse doit s'engager plus activement dans les organisations internationales de l'aviation civile. Il faut notamment qu'elle se batte pour une libéralisation mondiale du transport aérien et pour une suppression des barrières administratives inutiles. Pour atteindre ses objectifs dans le domaine de la politique de l'aviation civile, la Suisse doit s'appuyer sur une étroite collaboration internationale, en particulier dans les domaines où ses propres compagnies de transport aérien sont confrontées à la concurrence mondiale.**

Dans de nombreuses commissions internationales, des représentants de l'aviation commerciale siègent au côté de ceux des autorités de l'aviation civile. C'est la raison pour laquelle il importe que les représentants de l'économie suisse aient suffisamment de poids au sein de ces organisations. Il faut pouvoir garantir que les décisions prises sont applicables dans la pratique et qu'il est suffisamment tenu compte des réalités techniques et économiques. Lors des conférences importantes pour l'économie aéronautique, il est nécessaire que des fonctionnaires suisses parfaitement qualifiés soient accompagnés par des personnalités issues de l'économie comme aussi de l'aviation commerciale et privée. Les milieux économiques et les organisations de l'aviation civile helvétique veulent jouer un rôle actif pour façonner l'avenir de l'aviation, spécialement à l'échelon européen (voir aussi les postulats No 4 et 5 ci-dessus).

Suite à son intégration dans le marché intérieur de l'UE en matière de politique du transport aérien, la Suisse doit procéder à une large harmonisation de sa législation avec le droit de l'UE, ceci afin de garantir des conditions de concurrence homogènes pour toute cette branche de l'industrie. C'est pourquoi une adhésion de la Suisse à l'European Aviation Safety Agency (EASA) ainsi qu'une participation de notre pays au projet Single European Sky (SES) doivent être des objectifs prioritaires. La Confédération s'assure que les intérêts des entreprises suisses de transport aérien sont dûment pris en considération lorsque la Suisse participe aux procédures législatives internationales ainsi que lorsque des décisions sont prises en ce qui concerne la mise à profit de marges de manœuvre législatives.

L'intégration dans le marché intérieur de l'EU implique également que la Suisse doit être associée aux futurs accords de trafic aérien de l'Union avec des Etats tiers qui porteraient sur une ouverture du marché et / ou sur une harmonisation de la législation (par ex. Transatlantic Open Aviation Area entre l'UE et les USA ou Open Sky Agreements entre l'UE et des Etats tiers). Par ailleurs, dans ses propres relations avec des Etats tiers à l'extérieur de l'UE, la Suisse doit poursuivre sa politique de large libéralisation de l'accès au marché, sous réserve de réciprocité, dans les marchés importants pour notre pays et de maintien de standards minimaux de libéralisation pour les autres marchés (voir le document de l'OFAC consacré au droit aérien et intitulé « La politique suisse des droits de trafic aérien », novembre 2000). Les restrictions relatives à la nationalité pour les compagnies aériennes dans les accords de trafic aérien (relations de propriété dominantes par le biais de ressortissants d'un Etat signataire) seront à l'avenir remplacées par une simple obligation d'établissement (siège administratif effectivement installé dans un Etat signataire).

La déréglementation du transport aérien a eu pour conséquence que l'aviation commerciale suisse a été soumise, dans la même mesure d'ailleurs que les pays de l'UE, à une forte pression sur les prix et les coûts. En outre, en raison de la non-appartenance de la Suisse à l'UE, elle est fortement pénalisée en Europe par rapport à ses concurrents des pays de l'UE. L'accord bilatéral sur le trafic aérien conclu avec l'UE revêt donc une grande importance. Il est du devoir de la Confédération de défendre les intérêts de toute l'aviation civile helvétique lors de ses discussions avec l'UE portant sur des questions relatives à l'application de cet accord et sur la reprise des acquis communautaires. Comme les organisations de l'aviation civile ne font pas partie de la Commission mixte Suisse-UE, la possibilité pour l'industrie du transport aérien de donner son avis est de la plus haute importance. C'est pourquoi la Confédération invite régulièrement les organisations de l'aviation civile à participer aux travaux préparatoires précédant les séances de la Commission mixte.

**Postulat No 8 :****« Un contrôle du trafic aérien à des prix concurrentiels fait partie du service public »**

**Skyguide gère l'espace aérien suisse et transfrontalier. Un contrôle du trafic aérien sûr, efficace et ponctuel à des prix concurrentiels pour tous les usagers est la condition à laquelle cet organisme doit satisfaire.**

Selon la Convention de l'OACI (annexe 11), le contrôle du trafic est du ressort de l'Etat. En Suisse, ce contrôle a été confié à une organisation privée (Skyguide). Il est conforme aux objectifs visés par la politique de la Suisse en matière de transport aérien et fonctionne en partie à la manière d'un service public. Il faut tendre vers une gestion globale de l'espace aérien pour tous les usagers (civiles et militaires) et vers une liaison optimale des voies aériennes d'approche et de décollage avec l'espace aérien supérieur.

Le contrôle des espaces aériens transfrontaliers est réglé par des accords internationaux dont la forme est cependant variable et susceptible de développement. L'organisation chargée du contrôle du trafic aérien participe activement à la construction du Ciel unique européen (Single European Sky). Celle-ci doit s'orienter vers une collaboration de type coopératif avec d'autres entreprises de contrôle du trafic aérien au profit de tous les usagers.

Pour garantir une exploitation efficace des aéroports, il faut que les prestations de service du contrôle du trafic dans la zone d'approche et de décollage de l'espace aérien inférieur et moyen soient adaptées de manière souple aux besoins, non seulement des aéroports, mais aussi des autres utilisateurs. Dans ce domaine il faut instaurer une coordination locale et organisationnelle entre les aéroports, les usagers de l'espace aérien et le contrôle du trafic.

Le contrôle suisse du trafic aérien doit fournir des prestations adaptées aux besoins des usagers, et ce à des prix concurrentiels. Les prestations exigées doivent être financées par les utilisateurs.

**Postulat No 9 :****« L'aviation civile suisse à besoin d'une relève qualifiée »**

**L'aviation civile a un besoin urgent d'une relève qualifiée à tous les niveaux et pour toutes les professions (personnel navigant, administratif et technique). Dans ces domaines d'activité, il faut promouvoir la formation professionnelle tout autant que dans les autres secteurs de l'économie.**

Contrairement à d'autres formations comparables, comme par exemples celle des ingénieurs, la formation professionnelle du personnel licencié de l'aviation civile n'est actuellement, en majeure partie, ni reconnue ni soutenue financièrement par la Confédération. Outre les pilotes, les contrôleurs du trafic aérien et les mécaniciens sur avions font également partie du personnel licencié de l'aviation. Comme la formation de pilote de ligne en particulier est très coûteuse et que les frais en sont, dans la plupart des cas, assumés par les aspirants eux-mêmes, de nombreux jeunes pilotes, femmes et hommes se retrouvent face à une montagne de dettes au terme de leur formation.

Les écoles suisses d'aviation font de gros efforts pour garantir une formation professionnelle de haut niveau. Disposer d'une relève de qualité et suffisamment nombreuse dans ces professions n'est pas seulement une question de survie pour une aviation civile suisse concurrentielle, mais c'est aussi une condition essentielle pour assurer la sécurité. Ainsi, la promotion de la formation dans les professions de l'aviation relève de l'intérêt public !

Le droit au libre choix d'une profession, inscrit dans la Constitution, n'est pas garanti en raison du fait que la formation professionnelle dans les métiers de l'aviation n'est pas intégrée dans l'ensemble des formations qui bénéficient des subsides de la Confédération.

**Postulat N° 10 :****« L'aviation générale est un élément indispensable de l'aviation civile »**

**Le maintien et la promotion de l'aviation générale sont d'un intérêt capital pour l'ensemble de l'aviation, car la formation de base de tous les pilotes, notamment les futurs pilotes de lignes et ceux des forces aériennes, débute dans le cockpit d'un avion léger.**

Le public n'est pas suffisamment conscient de l'importance de l'aviation légère (aviation générale, « General Aviation »). C'est à tort que ses activités se réduisent, dans l'esprit des gens, à la seule aviation légère et sont considérées comme un passe-temps réservé à une classe privilégiée de la société. L'intérêt de cette branche pour l'économie publique et pour le système des transports est souvent méconnu.

Les avions taxis et les appareils d'entreprise (Business and Corporate Aviation) sont des instruments de travail indispensables pour de nombreuses entreprises qui exercent leurs activités sur le plan international. Dans une économie où une grande mobilité des dirigeants est nécessaire en dépit des moyens électroniques de communication, cette branche de l'aviation générale représente un élément important de l'attractivité de la Suisse pour les entreprises qui envisagent de s'y établir.

Des catastrophes naturelles ont démontré de façon dramatique que, même en Suisse, des transports par hélicoptère pour approvisionner des régions éloignées ou isolées peuvent, d'un jour à l'autre, constituer un cordon ombilical permettant de sauver des vies. Dans les régions difficiles d'accès, la lutte contre les incendies de forêt et les secours médicaux en cas d'urgence dépendent de l'acheminement par la voie des airs effectué par des entreprises spécialisées.

La vogue que connaissent les activités de plein air dans la nature et l'apparition de nouveaux sports qui se pratiquent dans des zones inaccessibles ont créé de nouveaux risques. En conséquence, pour les personnes concernées, le sauvetage venu du ciel revêt une importance croissante.

L'aviation légère offre un champ d'activités de loisir exigeantes impliquant de grandes responsabilités et nécessitant le respect de standards élevés en matière de procédure et de technique. Pour les jeunes gens, les cours de formation au parapente, au vol à voile, au pilotage d'avions légers, voire au vol en montgolfière ou au modélisme aéronautique, représentent une véritable école de vie. L'esprit d'équipe, la sportivité, la responsabilité, la discipline et le respect de procédures absolument sûres sont des impératifs absolus ! Les groupements et les clubs d'aviation légère assument en l'occurrence, dans le domaine de l'éducation, une tâche sociale importante encore trop mal reconnue dans le grand public.

Dans de multiples régions, l'avion remplit une fonction importante dans les prestations offertes par le tourisme de détente de proximité. De nombreux aérodromes ne pourraient tout simplement pas subsister si l'aviation légère n'existait pas en tant qu'élément important du monde de l'aéronautique.



Fédération faîtière de l'aviation civile suisse

Secrétariat  
Monbijoustrasse 14  
Case postale 5236  
3001 Berne  
Tél. 031 390 98 90  
Fax 031 390 99 03  
Internet : [www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch) / e-mail: [aerosuisse@centrepatronal.ch](mailto:aerosuisse@centrepatronal.ch)

Président : Paul Kurrus  
Secrétaire : Kurt F. Howald

Copyright : AEROSUISSE, Berne, le 1<sup>er</sup> juin 2004