

Propositions pour la politique aéronautique suisse

9 juillet 2014

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
PROPOSITION 1 : Le rôle économique du transport aérien	4
PROPOSITION 2 : La formation et la recherche	8
PROPOSITION 3 : Le transport aérien et l'environnement	10
PROPOSITION 4 : L'aviation commerciale	14
PROPOSITION 5 : Les aéroports nationaux	18
PROPOSITION 6 : Les aérodromes et les places d'atterrissage	21
PROPOSITION 7 : La navigation aérienne	25
PROPOSITION 8 : L'aviation générale	27
PROPOSITION 9 : L'industrie	30
PROPOSITION 10 : Les hélicoptères	32
PROPOSITION 11 : Le fret aérien	34
PROPOSITION 12 : L'aviation d'affaires	37
PROPOSITION 13 : L'aviation militaire	40
PROPOSITION 14 : Les affaires internationales	42

AVANT-PROPOS

La mondialisation a entraîné le transport aérien international dans une phase de changements rapides et profonds. La plupart des États constatent que leur essor économique et leur prospérité sont étroitement liés à l'efficacité du système de transport aérien : ils voient en ce dernier à la fois l'un des principaux attraits de leur pôle économique et un instrument indispensable de leur politique économique extérieure. Plusieurs pays l'inscrivent même dans leur stratégie industrielle en le valorisant par des subventions directes ou indirectes.

Le transport aérien suisse doit relever ces défis de grande envergure, et bien d'autres encore.

En publiant en 2004 son Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse, la Confédération a créé les conditions d'une stratégie intégrée et prospective visant à déterminer et coordonner les activités des autorités, des exploitants aériens et des parties concernées. L'orientation générale de la politique aéronautique 2004 reste pertinente mais d'importantes sections du Rapport (05.011) ne correspondent plus aux réalités contemporaines.

Mme Doris Leuthard, cheffe du DETEC, a donc décidé de procéder à sa mise à jour.

Dans le contexte de cette refonte, AEROSUISSE a constitué un corpus de propositions reflétant le point de vue de l'ensemble des représentants du secteur.

En qualité de fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale, AEROSUISSE a regroupé l'ensemble des requêtes du secteur et les a classées dans les propositions suivantes.

PROPOSITION 1 : Le rôle économique du transport aérien

Le transport aérien suisse joue un rôle économique majeur.

Il est à la fois un élément indispensable de la politique économique extérieure et l'un des principaux attraits du pôle économique. Sa compétitivité doit être renforcée.

Objectif

La refonte du Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse doit permettre de définir les objectifs stratégiques aéronautiques de la Confédération et sa contribution à la défense des conditions d'existence et de développement de tous les acteurs du pôle aérien suisse pour les dix prochaines années.

Constat

Un système de transport aux multiples facettes

Le transport aérien est un système de transport aux multiples facettes constitué par des compagnies aériennes, des aéroports et aérodromes, l'aviation générale, la navigation aérienne, l'industrie aéronautique et des entreprises connexes. Chaque maillon de cette chaîne de valeur est primordial.

L'économie suisse ne saurait se passer de liaisons aériennes directes au départ et à destination d'aéroports performants

L'élimination progressive des entraves institutionnelles facilite de plus en plus les échanges de biens et de services. Pour prendre part à la mondialisation des marchés, la Suisse doit se doter d'infrastructures aéroportuaires de qualité permettant d'interconnecter les centres internationaux. Petit pays largement tourné vers l'exportation, la Suisse en tire un grand profit. Cette caractéristique ne fera que s'accroître à l'avenir puisque des PME très spécialisées et actives à l'international rejoignent progressivement les grandes entreprises exportatrices. L'économie d'exportation repose sur un système de fret aérien étendu et performant : pas moins de 43% des exportations suisses (exprimées en valeur) sont

acheminées par avion.

Un pôle d'activité ne peut fructifier que s'il est accessible

Si un réseau aérien performant est indispensable aux entreprises exportatrices, les vols directs vers des destinations multiples constituent aussi un facteur essentiel en termes d'implantation pour un grand nombre d'entreprises étrangères. Un pôle d'activité ne peut fructifier que s'il est accessible. Ce constat s'applique aux voyages d'affaires et de plus en plus au tourisme, secteur clé pour la Suisse puisque plus de 35% des touristes étrangers se rendent en Suisse par avion.

Les aéroports régionaux sont primordiaux sur le plan régional

Le renforcement de l'attrait économique des régions repose sur les aéroports nationaux, les aéroports régionaux et les terrains d'atterrissage qui les desservent. Les liaisons directes en avion d'affaires sont de plus en plus demandées. Une enquête d'AEROSUISSE a montré que les aéroports régionaux sont un paramètre très important pour l'implantation de nouvelles entreprises. Fréquentés par une clientèle à fort pouvoir d'achat, des sites touristiques suisses de renommée internationale sont indissociables des aéroports de St. Moritz-Samedan, Sion, Lugano et Gstaad-Saanen. Payerne et Dübendorf offrent à l'industrie aéronautique et à l'aviation d'affaires des pôles supplémentaires de portée stratégique. En renforçant l'attrait économique des régions ainsi qu'en pérennisant ou en créant des emplois, les aéroports régionaux contribuent à la lutte contre l'exode rural et la concentration dans les grands centres urbains.

Le transport aérien crée de nombreux emplois

Si le transport aérien constitue l'un des principaux facteurs d'attractivité d'une région, il est aussi un secteur de poids de l'économie nationale. Il génère dans notre pays pas moins de 180 000 emplois et plus de 30 milliards de francs de valeur ajoutée. Des études démontrent que chaque million de passagers transportés représente près de 1 000 emplois directs¹, auxquels s'ajoutent environ 4 200 emplois indirects², induits³ et catalytiques⁴. Une liaison long-courrier quotidienne au départ de la Suisse crée plus de 320 emplois dans l'aéroport concerné.

¹ Effets directs : emplois des entreprises qui travaillent directement à l'aéroport

² Effets indirects : emplois des prestataires (fournisseurs) en dehors de la zone aéroportuaire

³ Effets induits : emplois générés par l'effet multiplicateur des dépenses des entreprises aéroportuaires et des fournisseurs non aéroportuaires

⁴ Effets catalytiques du côté de passagers : emplois qui résultent des dépenses des passagers aériens étrangers en Suisse

Le transport aérien joue son rôle dans le développement durable

En ligne avec la stratégie fédérale de 2002, le transport aérien suisse aspire à un développement durable reposant sur trois piliers : l'efficacité économique, la solidarité nationale et la protection de l'environnement. Il est primordial que cette approche ne soit pas axée seulement sur l'une des trois dimensions du développement durable mais bien sur l'ensemble – économie, société et environnement – dans un juste équilibre. Le transport aérien suisse contribue au développement durable par son utilité publique, la création d'emplois et son respect de l'environnement et des ressources naturelles.

Mesures

La compétitivité internationale du transport aérien doit être vigoureusement renforcée

La toute dernière étude réalisée à la demande de la Confédération⁵ démontre parfaitement que le transport aérien suisse est très défavorisé sur le plan politique et fiscal en comparaison internationale (en Europe comme à l'intercontinental). Les compagnies aériennes étrangères s'affirment de plus en plus sur les marchés européens, en bénéficiant parfois de subventions étatiques directes ou indirectes. En parallèle, les conditions cadres du transport aérien européen se dégradent, en raison notamment du renforcement de l'interdiction des vols de nuit et de la multiplication des taxes, redevances et charges administratives. Étant donné que les soutiens accordés à l'international par les pouvoirs publics aux compagnies aériennes ne peuvent pas faire l'objet d'une procédure, les désavantages concurrentiels auxquels est exposé le transport aérien suisse doivent être compensés par une amélioration de ses conditions cadres au plan national. Il est urgent d'agir avant tout sur le financement des mesures de sûreté, qui relèvent de la souveraineté de l'État, sur la formation initiale et le perfectionnement ainsi que sur la recherche et le développement. Le transport aérien doit en outre pouvoir se développer raisonnablement grâce à l'extension des infrastructures et à l'optimisation des procédures de vols.

La réglementation et les activités de surveillance doivent être réduites à l'essentiel

Le secteur aérien européen souffre de surréglementation et d'un interventionnisme administratif excessif, souvent sans gain tangible de sécurité. Les petits et moyens acteurs du secteur sont particulièrement démunis face aux charges administratives et se voient contraints de quitter le pays ou d'abandonner leur activité. Pour les grandes entreprises, les charges administratives se traduisent par une augmentation des coûts et un affaiblissement

⁵ Intraplan (2012). Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse

de la compétitivité à l'international. L'autorité européenne de réglementation (Agence européenne de sécurité aérienne - AESA) en est consciente et prend des mesures en conséquence. Nous réclamons donc une étude d'impact de la législation afin de préserver la création de valeur et l'emploi.

L'intérêt du transport aérien doit être rappelé et souligné

Compte tenu du rôle économique majeur que joue le transport aérien, la communication politique et la répartition des ressources doivent mettre davantage l'accent sur l'utilité de ce mode de transport et sur les opportunités qu'il procure.

Intégration mondiale du transport aérien en préservant la marge de manœuvre nationale

Le transport aérien est par nature un secteur mondialisé. C'est la raison pour laquelle l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) fixe un cadre réglementaire constitué de normes et de recommandations. Sur le plan européen, la Suisse est liée à l'UE par l'accord sur le transport aérien et largement traitée à ce titre comme l'ensemble des acteurs européens du secteur. En matière de sécurité, la Suisse suit les règles édictées par l'AESA. Cette harmonisation est fondamentalement une bonne chose. La densité réglementaire a toutefois pris de telles proportions que les PME, en particulier, sont de plus en plus dépassées. En qualité d'État participant au sein de l'AESA, l'OFAC doit surveiller de près cette évolution et faire valoir son influence en cas de dérive, en collaboration avec les organisations internationales de l'aviation civile. La marge de manœuvre nationale doit en tout état de cause être utilisée au profit du pôle aérien suisse. Concrètement, une analyse détaillée du cadre légal doit être réalisée afin d'identifier les règlements inappropriés et de distinguer organisations complexes et non complexes, professionnelles et non professionnelles.

PROPOSITION 2 : La formation et la recherche

Formation et recherche – conditions du succès du transport aérien suisse

L'aéronautique et l'aérospatiale sont tributaires d'une relève parfaitement qualifiée dans tous les domaines. Les offres de formation continue qualifiantes sont satisfaisantes. La promotion du pôle aérien est assurée par des initiatives coordonnées de formation et de recherche dans l'industrie, les EPF / universités et les hautes écoles spécialisées. C'est dans cette optique que la création d'un centre national de compétences pour l'aéronautique, auquel participeraient les différents acteurs concernés, doit être encouragée.

Objectif

Les jeunes doivent être incités à embrasser une carrière aéronautique par l'encouragement et le développement d'une filière complète de formation ainsi que par une communication plus performante sur les nombreux métiers de l'aéronautique et de l'aérospatiale. Des formations continues qualifiantes permettent aux acteurs du secteur aérien d'être à la pointe des développements dans ce domaine et d'évoluer avec aisance dans ce secteur en perpétuelle évolution. Il convient donc avant tout de créer un cadre propice au développement de nouvelles technologies dans un environnement normatif moderne et attrayant.

La Suisse doit être un précurseur de ce développement et contribuer à en dessiner les contours en encourageant la recherche et le développement et en coordonnant dûment les activités de l'industrie, des EPF / universités et des hautes écoles spécialisées. C'est ainsi que les compétences potentielles de la Suisse pourront être regroupées et élargies. La recherche et le développement de nouvelles technologies devraient par ailleurs être promus par de nouveaux instruments dans le domaine aérien, en étoffant les outils actuellement disponibles, tels que ceux de la Commission pour la technologie et l'innovation (CTI). Le développement de la recherche doit être particulièrement poussé dans le domaine du transport aérien.

Constat

Le système de formation suisse est un substrat idéal pour la qualification initiale de professionnels et de cadres de haut niveau dans tous les domaines, ainsi que pour la formation continue. Le potentiel de recherche fondamentale ainsi que de recherche et développement appliqués existe bel et bien. Il est cependant insuffisamment coordonné dans certaines branches.

Mesures

- Le Conseil fédéral concrétise et transpose la volonté du Parlement en créant et en encourageant des conditions favorables à la recherche et au développement, sur la base de l'article 103b de la Loi sur l'aviation (LA).
- En qualité de fédération faîtière, AEROSUISSE élabore les plans d'études cadres en fonction des besoins de l'industrie et de l'évolution des conditions dans le secteur.
- AEROSUISSE accélère la mise œuvre de l'article 103a LA à travers une collaboration étroite avec les administrations concernées – l'OFAC et le SEFRI – au sein du Comité de pilotage. Le financement nécessaire est budgétisé, les modalités sont définies et la Confédération s'engage en faveur d'un soutien tangible à la formation.
- En partenariat avec les autorités et les acteurs concernés, AEROSUISSE met sur pieds une infrastructure de recherche permettant de coordonner parfaitement les potentiels existants et de pallier aux insuffisances. Au terme de la transposition de l'article 103b LA, une chaire d'enseignement doté d'un cahier de charges adapté est créée.
- Un centre national de compétences pour l'aéronautique est fondé en concertation avec les divers acteurs concernés.

PROPOSITION 3 : Le transport aérien et l'environnement

Une politique environnementale coordonnée à l'échelle internationale pour une industrie mondiale

Grâce à des investissements de plusieurs milliards dans de nouveaux types d'avions, les émissions spécifiques de CO₂ et les nuisances sonores ont été considérablement réduites au cours des 30 dernières années. Le gouvernement doit continuer à encourager l'usage de nouvelles technologies par des taxes d'incitation coordonnées à l'échelle internationale, spécifiques au secteur et à affectation obligatoire.

Objectif

Les nuisances sonores et émissions de gaz à effet de serre imputables au transport aérien doivent être réduites par le progrès technique ainsi que par des mesures relatives aux infrastructures et aux opérations. Le gouvernement doit encourager l'industrie aéronautique à fournir des efforts en ce sens en optimisant les conditions-cadres et en instaurant des taxes d'incitation spécifiques au secteur, à affectation obligatoire.

Constat

L'industrie aéronautique dégage un bénéfice pour l'économie nationale. Elle génère simultanément des nuisances environnementales. Premièrement, la combustion du kérosène provoque des gaz à effet de serre et de polluants locaux. Deuxièmement, les mouvements aériens s'accompagnent de nuisances sonores régionales dans les couloirs d'approche et d'atterrissage des aéroports. Le transport aérien est aujourd'hui responsable d'environ 2% des émissions anthropiques mondiales de CO₂⁶ et, en Suisse, près d'1% de la population s'estime gênée dans la journée par le bruit aérien (contre 16% par le bruit du trafic routier)⁷. L'industrie aéronautique assume sa responsabilité et investit des milliards dans de nouvelles technologies plus environnementales. Grâce à ces nouvelles technologies embarquées, la compagnie nationale SWISS a pu réduire ses émissions de CO₂ de plus de

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

⁷ OFEV (2009). Pollution sonore en Suisse. Résultats du monitoring national SonBase

20% pour 100 passagers-kilomètre depuis 2002⁸. Les nuisances sonores ont, elles aussi, considérablement baissé ces 30 dernières années. Grâce à de nouvelles technologies, la zone d'émissions sonores diurnes autour de l'aéroport de Zurich a par exemple été réduite de deux tiers pendant cette période⁹.

Mesures

Trois principes pour les taxes d'émission : mondiales, spécifiques au secteur et à affectation obligatoire

Si le gouvernement veut recourir à des instruments tels que la taxation des émissions, il doit respecter trois principes élémentaires :

1. Les taxes d'émission doivent s'inspirer des directives internationales. Le transport aérien est une industrie mondiale ; le changement climatique, lui aussi, est une problématique mondiale. Seule une approche coordonnée et harmonisée permet une réduction efficace des émissions de gaz à effet de serre, tout en évitant les distorsions de concurrence et le trafic de contournement.
2. La taxation des émissions doit être spécifique au secteur et refléter l'évolution technologique ainsi que les cycles d'investissements du secteur aérien. Les taxes ne doivent être augmentées qu'au moment où le marché dispose d'une nouvelle technologie. À défaut, elles ne peuvent avoir aucun effet incitatif réel.
3. Le principe de l'application obligatoire doit être appliqué. Afin d'éviter un détournement fiscal et politique des taxes d'émissions motivées par la politique environnementale, l'affectation des fonds récoltés doit respecter le principe de finalité. Cette affectation obligatoire doit intervenir à l'intérieur du système, c'est-à-dire que le produit de l'impôt doit servir à couvrir les coûts environnementaux correspondants ainsi que les efforts de recherche et de développement relatifs aux infrastructures du secteur aéronautique.

Réduction des nuisances sonores selon la *Balanced Approach* de l'OACI

La réglementation du bruit doit s'inspirer des directives de l'OACI. En 2001, l'organisation internationale a adopté une « approche équilibrée » (*Balanced Approach - BAP*) pour réduire

⁸ SWISS (2013). Indicateurs environnementaux

⁹ SWISS (2013). Zone d'émissions sonores à l'aéroport de Zurich

les nuisances sonores¹⁰. La BAP prend en considération quatre éléments pour la réduction et la réglementation des nuisances sonores.

1. *La réduction du bruit à la source* : Le gouvernement doit encourager l'utilisation d'avions plus modernes et moins bruyants par des taxes d'incitation adaptées à l'industrie (voir plus haut). Les redevances sur le bruit perçues aux aéroports de Zurich et de Genève sont calculées d'après les valeurs de bruit enregistrées dans les stations de mesure locales. Les mesures de bruit dans d'autres aéroports suisses suivent les normes de certification acoustique de l'OACI par type d'avion.

2. *L'aménagement du territoire aux abords des aéroports* : Cette disposition crée les conditions nécessaires à un développement des aéroports adapté à la demande. Le trafic aérien doit être pris en compte dans la planification des zones résidentielles et tertiaires, les constructions neuves étant à éviter dans les régions où le bruit aérien dépasse les valeurs assignées. Par ailleurs, le fait que de nombreux aérodromes soient situés à proximité de sites naturels protégés d'importance nationale ne doit pas aboutir à la détermination future des trajectoires en fonction de ces sites naturels.

3. *Des procédures de vol plus silencieuses* : Les aéroports prennent les mesures opérationnelles adaptées (procédures peu bruyantes de décollage et d'atterrissage, limitation de l'utilisation des inverseurs de poussée, optimisation des trajectoires) pour réduire les nuisances sonores sur sites et à leurs abords.

4. *Des restrictions locales de vol (p. ex. la réglementation de la période de repos nocturne)* : Selon les directives de l'OACI, ces restrictions ne sont à envisager qu'en dernier recours. Une limitation supplémentaire des horaires d'ouverture ou une radicalisation des valeurs limites d'immission dans les aéroports nationaux affaibliraient encore massivement la compétitivité du pôle aérien suisse. Les valeurs limites d'immission appliquées la nuit en Suisse sont déjà extrêmement sévères en comparaison européenne, ce qui représente un désavantage concurrentiel.

Réduction des émissions de CO₂ par un mécanisme de marché mondial

La réduction des émissions de CO₂ doit s'inscrire dans le cadre réglementaire prévu par l'OACI. À l'automne 2013, l'organisation internationale réunie en assemblée générale a adopté une « feuille de route » et s'est donné pour objectif la création d'un mécanisme de marché mondial pour le transport aérien¹¹. Des mesures mondiales fondées sur le marché

¹⁰ OACI (2004, rev.2007). Guidance on the Balanced Approach to Noise Management (Doc 9829 AN/451)

¹¹ Voir ICAO (2013). Report of the Executive Committee on Agenda Item 17 (Section On Climate Change) (A38-WP/430)

sont indispensables à une réduction efficace des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale. Les mesures fondées sur le marché doivent être mises en œuvre sur le plan international. Les mesures régionales, telles que le Système communautaire d'échange de quotas d'émissions, entraînent des distorsions de concurrence et un trafic de contournement. Leur potentiel de réduction du CO₂ est limité et elles affaiblissent l'industrie aéronautique européenne. Les redevances passagers en faveur de la réduction du CO₂ sont peu judicieuses et doivent être rejetées car elles masquent le principal levier de réduction des émissions que constituent les nouvelles technologies aéronautiques et les carburants alternatifs. La Suisse doit s'engager au niveau de l'OACI pour développer et mettre en œuvre des mesures internationales fondées sur le marché.

Égalité de traitement des divers modes de transport

Selon la législation suisse sur la protection contre le bruit, le transport aérien est le mode de transport auquel sont appliquées les valeurs limites d'immission les plus sévères. Ces seuils sont également très stricts en comparaison internationale. L'extension des dépassements de valeurs dans la nuit (1h-Leq) repose sur des mouvements aériens isolés. Elle est donc extrêmement fluctuante et ne peut servir de fondement valable à des mesures d'aménagement du territoire. Afin de ne pas affecter davantage la compétitivité du transport aérien suisse, la Confédération doit veiller, d'une part, à ce que les valeurs limites aux heures marginales de la journée ne deviennent pas encore plus restrictives et, d'autre part, à ce qu'une solution à la fois raisonnable sur le plan de l'aménagement du territoire et de l'égalité de traitement des modes de transport soit trouvée quant à la protection nocturne contre le bruit. L'octroi d'allègements pour le bruit aérien devrait logiquement s'appliquer au « bruit de l'industrie et de l'artisanat » provenant des aéroports. Plus précisément, la prise en compte du bruit des avions au sol – en particulier du trafic de roulement des aéronefs – devrait faire l'objet d'un examen critique dans le domaine d'application de l'annexe 6 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

PROPOSITION 4 : L'aviation commerciale

Le rattachement de la Suisse à l'UE et au monde requiert un environnement compétitif susceptible d'aider les compagnies aériennes suisses à affronter la concurrence sur le marché international.

Les compagnies aériennes suisses jouent un rôle économique majeur en garantissant que la Suisse soit reliée à l'Europe et aux pôles économiques mondiaux. Elles constituent un instrument indispensable de notre politique économique extérieure et font partie du système de transport public. Elles doivent opérer dans un environnement compétitif pour affronter la concurrence sur le marché mondial.

Objectif

Les compagnies aériennes suisses doivent évoluer dans un environnement économique et opérationnel compétitif pour affronter la concurrence sur le marché mondial. La nature internationale du transport aérien doit être prise en compte. La politique extérieure relative au transport aérien doit permettre à tous les acteurs d'affronter le marché à armes égales, dans un environnement libéral.

Constat

Les compagnies aériennes suisses jouent un rôle économique majeur en garantissant l'accès de la Suisse à l'Europe et aux principaux pôles économiques mondiaux. Actrices à part entière du système de transport public, elles permettent au pays de prendre part au commerce international et sont un instrument indispensable de sa politique économique extérieure. Elles contribuent très largement à la création de valeur et à la sécurité de l'emploi dans le transport aérien : près des deux tiers des effets économiques sont directement liés à leurs activités.

Les liaisons aériennes directes contribuent largement à l'attrait de la Suisse auprès des entreprises étrangères. Les compagnies aériennes dont le réseau de destinations répond aux exigences du marché sont l'instrument le plus direct et le plus efficace du rattachement de la Suisse à l'étranger.

Les compagnies aériennes suisses sont confrontées à la concurrence internationale et

soumises à des réglementations internationales. L'environnement dans lequel elles évoluent en Suisse doit leur permettre de s'affirmer sur le marché mondial du transport de passagers et de fret. La Suisse exerce une politique étrangère de transport aérien à caractère libéral. Or, depuis quelques années, le marché voit se multiplier les compagnies aériennes bénéficiant de subventions gouvernementales qui appliquent des pratiques anticoncurrentielles (surcapacités, sous-tarification, subventions) au détriment des compagnies respectant les règles habituelles de l'économie de marché libérale.

Mesures

Faire cavalier seul affaiblirait la compétitivité

L'aviation commerciale est une industrie mondiale qui requiert des solutions globales. Les modèles commerciaux des compagnies aériennes suisses sont en grande partie soumis à des contraintes internationales et ne peuvent donc pas être conçus dans une optique uniquement nationale. Le cadre dans lequel les compagnies opèrent (p.ex. les horaires d'ouverture des aéroports nationaux) doit leur permettre d'affronter la concurrence sur les marchés mondiaux. Elles devraient en outre être très majoritairement soumises à la réglementation internationale de l'OACI pour que les problèmes soient résolus à l'échelle du secteur. Les réglementations nationales qui diffèrent des normes internationales risquent d'entraîner des distorsions de concurrence au détriment des compagnies suisses. Les solutions mondiales de l'OACI doivent leur être préférées.

Renforcer la plaque tournante zurichoise pour assurer le rattachement intercontinental

La pérennisation d'une desserte cohérente de destinations internationales dans l'intérêt de la Suisse suppose l'exploitation d'une plaque-tournante (*Hub*) parfaitement opérationnelle par une compagnie en réseau (*Hub Carrier*). Le réseau doit présenter un juste équilibre entre des vols européens et intercontinentaux aux horaires parfaitement coordonnés. L'aéroport de Zurich doit pouvoir assumer la fonction de *hub* dont il est investi en offrant des capacités de pistes et des terminaux suffisantes aux heures de pointe. Les opérations aériennes doivent se soumettre davantage à la réglementation aéronautique internationale plutôt qu'aux sensibilités politiques locales. Les horaires d'ouverture de l'aéroport de Zurich ne peuvent être réduits davantage sans compromettre le fonctionnement du *hub*. La question des nuisances sonores doit être abordée dans le cadre de la *Balanced Approach* de l'OACI. Il convient avant tout de prévoir des instruments d'aménagement du territoire, des restrictions du trafic aérien n'étant à envisager qu'en dernier recours.

Prévoir des liaisons long-courriers complémentaires dans les autres aéroports nationaux

L'exploitation du hub zurichois est complétée par la desserte de destinations long-courrier au départ de Genève et de Bâle/Mulhouse. La mobilité des personnes et des marchandises est ainsi garantie et le potentiel commercial exploité.

Renforcer la compétitivité par la suppression des coûts extérieurs

Face à une concurrence accrue dans le transport aérien mondial et à des conditions d'exercice parfois extrêmement différentes de celles d'autres pays, l'aviation commerciale suisse doit être exonérée des coûts externes. Les dépenses liées à la sûreté, relevant de la souveraineté de l'État, grèvent le système. Il en va de même des taxes fondées sur une politique environnementale qui pèsent trop lourdement sur la compétitivité des compagnies aériennes suisses.

Répartir équitablement les risques et les opportunités dans le système de transport aérien

Le système de transport aérien se caractérise par la grande interdépendance de ses acteurs : aéroports, compagnies aériennes, navigation aérienne et fournisseurs tels que catering, assistance au sol ou services techniques. Le transport aérien ne peut œuvrer en faveur de l'économie nationale que si l'ensemble des partenaires du système aérien bénéficient des mêmes opportunités de développement à long terme.

Promouvoir des formes d'exploitation favorisant la rentabilité

Le système de transport aérien suisse ne peut se développer durablement que si l'ensemble des parties concernées se fixent l'objectif d'une meilleure rentabilité. Il convient donc de créer et de promouvoir des structures favorisant une meilleure rentabilité et de renforcer ainsi la compétitivité du système. Dans l'intérêt du pays, la Confédération doit exercer plus efficacement ses droits et devoirs constitutionnels relatifs à l'infrastructure du transport aérien.

Les droits de trafic sont un bien précieux : il convient de les utiliser à bon escient au profit de l'économie nationale

La Suisse a adopté une approche libérale pour sa politique extérieure relative au transport aérien. Elle s'efforce plus précisément d'adopter des dispositions libérales relatives à la propriété des compagnies aériennes et à l'octroi de droits de trafic. Cette approche de l'accès au marché par les droits de trafic est fondamentalement saine. Toutefois, son caractère libéral doit être ajusté dans l'intérêt de l'économie nationale. Une libéralisation complète doit être recherchée pour les liaisons directes (3^e et 4^e liberté). Vis-à-vis des compagnies aériennes d'États tiers non européens, il convient de s'assurer, lors de l'attribution de nouveaux droits de trafic, que l'accès au marché supplémentaire n'ait pas de répercussions négatives sur les intérêts de la politique de transport aérien nationale.

La situation est différente dans les aéroports de Genève et de Bâle qui méritent une attention particulière.

Une politique extérieure libérale en matière de transport aérien, reposant sur des instruments efficaces contre les abus de marché

Comme dans d'autres domaines de la réglementation sur le commerce extérieur, une politique extérieure libérale en matière de transport aérien exige le respect des principes de concurrence loyale. En cas d'infraction caractérisée à ces principes, les droits de trafic de la compagnie contrevenante doivent être limités. La Suisse doit par ailleurs s'engager au sein de l'OACI en faveur de normes internationales de concurrence loyale dans le transport aérien. Les instruments existants – c'est-à-dire ceux qui permettent d'évaluer la recevabilité d'une autorisation d'exploitation – doivent être utilisés en tenant compte du changement de situation intervenu sur le marché.

PROPOSITION 5 : Les aéroports nationaux

Assurer le potentiel de développement des aéroports nationaux – Optimiser le cadre dans lequel ils évoluent

Les aéroports fournissent au transport aérien une infrastructure performante, indispensable au raccordement de la Suisse aux centres européens et intercontinentaux. Il convient d'en encourager le développement raisonné et durable en faisant bénéficier les exploitants d'un cadre adapté aux exigences du XXI^e siècle.

Objectif

Les aéroports doivent être en mesure de poursuivre le développement de leurs infrastructures et de leurs exploitations conformément à l'évolution de la demande. La Confédération doit instaurer des conditions-cadres du point de vue juridique et environnemental qui permettent aux aéroports de s'adapter, qui soient réalistes sur le plan opérationnel, supportables économiquement et qui renforcent la compétitivité internationale du pôle aérien suisse.

Constat

Les aéroports suisses fournissent l'infrastructure indispensable à la connectivité internationale et intercontinentale de la Suisse. De concert avec les compagnies aériennes, ils contribuent fortement à la prospérité de notre pays. Leur développement se heurte toutefois à des restrictions croissantes. Alors que l'évolution des capacités aéroportuaires européennes jusqu'en 2030 était estimée à 40% en 2008, on ne parle plus aujourd'hui que d'une hausse de 17% d'ici à 2035 en dépit d'une croissance du marché de 29% et ce, en raison de la multiplication des obstacles politiques. Dans certains hubs, l'infrastructure aéroportuaire est déjà au limite de ses capacités. Ainsi, il est à craindre que 12% de la demande de transport aérien ne pourra pas être satisfaite.

Même chose en Suisse : les aéroports nationaux ne pourront vraisemblablement plus couvrir les besoins dans un avenir proche. L'un des objectifs prioritaires de la politique aéronautique suisse doit donc être d'instaurer les conditions cadres permettant, y compris dans le futur, l'adaptation nécessaire de l'infrastructure de nos aéroports nationaux.

Mesures

Une prise en compte raisonnée de la politique aéronautique européenne

La politique aéronautique suisse s'inspire de la politique aéronautique européenne qui, à son tour, tient compte des développements politiques de l'UE en relation avec le transport aérien (tels que l'évolution des règles de concurrence, le régime des aides publiques, etc.). La Confédération dispose toutefois d'une marge de manœuvre dans la transposition des règles de l'AESA et de l'UE qu'elle doit pleinement utiliser pour renforcer la compétitivité, dans le respect du principe de proportionnalité. Ceci s'applique tout particulièrement aux questions d'environnement, de sûreté et de sécurité (*Security & Safety*). Pour les nuisances sonores, la Suisse suit les recommandations de la « Balanced Approach » de l'OACI. La Confédération doit prendre les mesures nécessaires afin de mettre en œuvre ces principes.

Intégration dans la stratégie suisse des transports

Le DETEC doit intégrer parfaitement la politique aéronautique dans la stratégie suisse des transports (aérien, ferroviaire et routier) afin de raccorder les aéroports au rail et à la route, y compris en cas d'augmentation de la demande, et de garantir l'égalité de traitement des différents modes de transport. Le rattachement de l'EuroAirport Basel–Mulhouse–Freiburg au réseau ferroviaire doit être activé.

Mandat de prestation dans le PSIA

L'exploitation des aéroports doit continuer à être régie par le système de concession en vigueur et par les organes existants. La Confédération doit en revanche inscrire ses principaux objectifs de capacités et d'horaires d'exploitation dans le mandat de prestation des fiches de coordination PSIA, et ces dernières doivent répondre à la demande attendue. Cette précaution évitera que les conditions d'exploitation aéroportuaires ne se détériorent davantage. Les aéroports doivent rester compétents pour les déclarations de capacités en amont de l'attribution des créneaux horaires et prendre en compte les objectifs du PSIA. La Confédération désigne les horaires d'exploitation actuels des aéroports nationaux comme horaires minimaux d'ouverture et veille à ce que d'éventuelles adaptations de la législation sur la protection contre le bruit n'impactent pas les horaires convenus. Si ces objectifs sont compromis ou non atteints, la Confédération intervient directement. Les interventions de la Confédération doivent se limiter à l'essentiel (principe de subsidiarité) et ne servir qu'à l'application directe des objectifs définis dans le PSIA.

Planification territoriale en vue de la demande à venir

Le transport aérien est un secteur en croissance. Les prévisions les plus récentes évoquent pour les prochaines années une hausse moyenne annuelle de 3% des passagers et de 2% des mouvements aériens. Pour répondre à cette augmentation de la demande, il sera inévitable de procéder au développement des infrastructures et/ou à l'ajustement des routes aériennes. Pour éviter de futurs conflits d'utilisation, il convient de prévoir dès maintenant dans le PSIA les mesures d'aménagement du territoire appropriées (périmètre, bruit).

Prise en charge des coûts de sûreté relevant de la souveraineté de l'État

Le renforcement des bases juridiques européennes a engendré une augmentation des coûts de la sûreté dans le transport aérien. Contrairement à la plupart de leurs homologues européens, les aéroports suisses doivent supporter le coût des mesures destinées à se prémunir contre des actes dirigés à l'encontre de l'État. Il appartient à la Confédération de prendre en charge ces coûts de sûreté lui incombant, toujours dans l'idée d'améliorer la compétitivité du transport aérien suisse. Les exploitants aéroportuaires doivent être en mesure de choisir une solution efficace pour les contrôles de sûreté effectués dans les zones passagers.

Nouvelles dispositions légales

La Révision partielle II de la LA, initialement prévue pour 2013, a été repoussée plusieurs fois par la Confédération. Afin de protéger les opérations aériennes, il est urgent, et ce indépendamment de la Révision partielle de la LA, de proposer les bases légales qui permettent d'interdire les dispositifs perturbant les opérations aériennes (p. ex. éblouissement, perturbations lumineuses, fumée, renvoi de signaux de navigation, périmètres de culture présentant un risque accru de collision avec des oiseaux ou encore feux d'artifice près des zones de décollage et d'atterrissage). Les règles de procédure (relatives en particulier à la limitation d'obstacles et à la détermination de la structure de l'espace aérien) doivent par ailleurs être modernisées et les possibilités de sanctions contre les contrevenants dans la zone aéroportuaire renforcées.

Enfin, le bruit des avions au sol, en particulier celui que produit le roulement des aéronefs, doit être exclu du domaine d'application de l'annexe 6 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) relative au bruit de l'industrie et de l'artisanat.

PROPOSITION 6 : Les aérodromes et les places d'atterrissage

Les aérodromes régionaux et les places d'atterrissage sont les fondements indispensables de l'aviation générale

Les aérodromes régionaux et les places d'atterrissage présentent un intérêt multiple pour les régions. Ils complètent les dessertes des aéroports nationaux en offrant des correspondances supplémentaires par avion ou hélicoptère. Ils servent par ailleurs de plateforme à un grand nombre de sports aériens. Les aérodromes sont en outre des lieux de promenade très prisés et donc un élément important de la pratique d'activités de loisirs et de tourisme dans leur région. Cet ensemble de fonctions insuffle un dynamisme supplémentaire à l'économie locale et régionale.

Objectif

Les aérodromes suisses ont pour vocation de répondre durablement aux besoins nationaux de formation aéronautique tout en servant les intérêts économiques régionaux. La survie d'une infrastructure rentable pour l'aviation générale repose sur une répartition géographique pertinente des aérodromes régionaux et des places d'atterrissage ainsi que sur des conditions opératoires adaptées à leur finalité.

Constat

Les aérodromes régionaux disposant d'une concession d'exploitation ainsi que les places d'atterrissage sont d'importants moteurs du développement économique et touristique des régions. Les aérodromes proposant des vols de ligne et des vols affrétés relient les régions au transport aérien mondial, désencombrent les aéroports nationaux et jouent un rôle majeur dans le système aéroportuaire suisse. Les aérodromes régionaux, places d'atterrissage, aérodromes militaires à usage civil et héliports sont les fondements indispensables de l'aviation générale. Ils renforcent l'attrait économique de leur zone de chalandise, créent ou préservent l'emploi. 817 317 mouvements aériens ont été enregistrés en 2012 sur l'ensemble des aérodromes suisses dans la catégorie des « vols non commerciaux ».

Mesures

Des alternatives pour l'aviation générale hors des aéroports nationaux

Les limites de capacité et la complexité des procédures de trafic des aéroports nationaux augmentent la pression exercée sur l'aviation générale pour qu'elle transfère ses activités dans d'autres sites. La poursuite de l'utilisation civile de l'aérodrome militaire de Dübendorf est donc absolument prioritaire. Il convient en outre d'accélérer l'étude du futur développement de l'aviation générale et de ses besoins en infrastructures, dans l'éventualité de son bannissement des aéroports nationaux. Sous l'égide des offices fédéraux concernés, les cantons, communes, exploitants des aérodromes et associations concernées, de même que l'ensemble des aérodromes civils et militaires doivent être consultés.

Optimisation de l'infrastructure dans les aérodromes existants

L'amélioration de l'attrait du pôle économique et le renforcement de sa compétitivité exigent la mise en œuvre de l'ensemble des moyens techniques permettant d'optimiser la structure du transport aérien dans les aérodromes régionaux et les places d'atterrissage existants. Ces derniers doivent essentiellement pouvoir pérenniser leurs activités, accroître la qualité de leurs prestations et se développer en fonction de la demande. Les pistes en dur, les périmètres de sécurité et le cadastre de limitation d'obstacles doivent être préservés en l'état et dans leurs projets d'extension jusqu'à ce que les besoins nationaux de la future infrastructure des aérodromes suisse soient clairement définis.

Une application proportionnée des règles internationales

Les aérodromes régionaux et places d'atterrissage sont de plus en plus confrontés à des règlements et dépenses entraînant des surcoûts disproportionnés qu'ils sont incapables d'assumer. Le Rapport II sur la politique aéronautique doit apporter des solutions permettant de réduire le coût de la réglementation dans des proportions raisonnables et financièrement supportables. Pour les places d'atterrissage non ouvertes au trafic international, la marge de manœuvre nationale doit être systématiquement mise à profit pour déroger aux normes et recommandations internationales. Les recommandations de l'OACI et de l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) ne devraient s'appliquer aux places d'atterrissage privées que si elles apportent un gain de sécurité notable et indispensable, après en avoir dûment analysé l'intérêt public et l'incidence financière pour l'exploitant. Les prescriptions visant à prévenir les attentats contre la sécurité dans les aérodromes régionaux et places d'atterrissage ne doivent se solder par des mesures contraignantes qu'au cas par cas, au terme d'une évaluation locale des risques.

La responsabilité et le financement de la navigation aérienne

L'harmonisation des bases légales prévue par la Révision partielle I de la LA génère un déficit de couverture des coûts relatifs à la navigation aérienne. Dans les aérodromes régionaux disposant d'une navigation aérienne, le financement de ce déficit doit continuer à incomber totalement à la Confédération. Ce financement ne doit toutefois pas pénaliser les autres acteurs du transport aérien. Afin de fournir des prestations de même qualité pour l'ensemble du trafic IFR dans l'espace aérien suisse, la navigation aérienne dans les aérodromes accessibles en vol aux instruments doit continuer à être entièrement assurée par un prestataire unique. La recherche de modèles et procédures moins onéreux (p. ex. regroupement des zones de contrôle (CTR), contrôle de la navigation aérienne à distance (Remote ATC), etc.) doit avoir pour objectif de proposer aux exploitants d'aérodromes des solutions de navigation aérienne économiquement viables.

Création d'aérodromes de formation décentralisés en fonction de la demande

Les places d'atterrissage sont les sites les plus importants de la formation aérienne initiale, indispensable à la constitution d'une relève qualifiée de pilotes professionnels. L'enseignement décentralisé du pilotage (vol à voile ou à moteur, hélicoptère) offre aux intéressés une approche simple et régionale de l'aéronautique. En créant des aérodromes voués tout spécialement à la formation de vol à voile et à moteur, le problème de la pénurie d'espace aérien pourrait être résolu plus facilement et les infrastructures existantes utilisées à meilleur escient. Ces lieux de formation décentralisés contribueraient par ailleurs à mieux répartir les immissions imputables à l'aviation générale. Les places d'atterrissage utilisées pour la formation aérienne initiale doivent être dotées d'un cadre d'exercice qui n'excède pas leurs possibilités financières et administratives.

Autres aérodromes et places d'atterrissage

Outre les 24 héliports, les places d'atterrissage en montagne et en campagne sont d'autres composantes importantes de l'infrastructure suisse du transport aérien servant autant les vols touristiques et de travail que les activités de sauvetage dans les régions de montagne. Ces trois éléments sont indispensables à la formation initiale et à l'entraînement des pilotes effectuant des vols en montagne. Il faut conserver un réseau raisonnable de places d'atterrissage en montagne et de places d'atterrissage en campagne disposant d'une autorisation de durée limitée.

Les procédures d'aérodrome complexes doivent être évitées là où le trafic aérien n'est que sporadique, où certains avions légers n'opèrent que de manière limitée, où seules ont lieu des interventions professionnelles et où aucun travail sur des infrastructures n'est effectué.

PROPOSITION 7 : La navigation aérienne

Au sein du « Ciel unique européen », la Suisse requiert un système de navigation aérienne sûr, compétitif et innovant qui prenne en considération la souveraineté de l'espace aérien.

Le système suisse de navigation aérienne est confronté à un double défi. Il doit, d'une part, s'insérer dans le projet de Ciel unique européen (CUE) et atteindre les objectifs exigeants définis à l'échelle européenne. Il est, d'autre part, censé répondre aux exigences politiques nationales relatives à la souveraineté de l'espace aérien et permettre à la Suisse de remplir ses obligations internationales en matière de disponibilité, de fiabilité et de continuité des services. Pour répondre à cette double attente, la politique aéronautique doit promouvoir un modèle d'organisation novateur.

Objectif

La politique aéronautique doit promouvoir les points suivants :

- Le maintien de Skyguide en qualité de prestataire suisse de services intégrés de navigation aérienne à la fois civils et militaires habilité, au sein du FABEC, à prendre part à l'évolution d'une organisation internationale de navigation aérienne, dans le respect de l'intérêt souverain de la Suisse ;
- L'élaboration d'un modèle d'organisation novateur pour la navigation aérienne ;
- La détermination de mesures concrètes pour remédier aux faiblesses systémiques du financement de la navigation aérienne.

Constat

En considération de l'ampleur de l'espace aérien à contrôler et de la situation des aéroports nationaux, le système de navigation aérienne suisse ne peut se limiter aux frontières nationales. Il ne peut être performant qu'en vertu d'accords de partenariat efficaces avec les États frontaliers. Citons par exemple les conventions de délégation en vertu desquelles les pays voisins délèguent à la Suisse la surveillance d'une partie de leur espace aérien (modèle actuel) ou, au contraire, la Suisse délègue provisoirement ou définitivement la surveillance de son espace aérien à un organisme étranger (principe opposé à celui du modèle actuel

mais toutefois compatible). La création d'une organisation multinationale, responsable de la surveillance de l'espace aérien de plusieurs États, peut également être envisagée, par exemple sous l'égide du FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*) à l'instar du modèle du Maastricht Upper Airspace Centre. Le CUE offre un cadre attrayant pour formaliser les accords transfrontaliers nécessaires à l'évolution durable du système suisse de navigation aérienne.

Le système suisse de navigation aérienne est confronté à un double défi. Premièrement, tous les modèles où une organisation siégeant ailleurs qu'en Suisse fournit des services de navigation aérienne dans l'espace aérien suisse (ou en partie) présentent des inconvénients. La difficulté est alors de garantir la souveraineté de l'espace aérien suisse et de permettre au pays de remplir ses obligations internationales en matière de disponibilité, de fiabilité et de continuité des services. Deuxièmement, le plan de prestations défini dans les ordonnances CUE prévoit des consignes strictes en termes de sécurité, de capacité, d'efficacité environnementale et de rentabilité.

Mesures

Pour satisfaire à ces deux exigences, le système suisse de navigation aérienne requiert une surveillance étatique raisonnable des accords de prestations de navigation aérienne ainsi qu'une stratégie d'évolution novatrice. L'innovation technologique offre des solutions réalistes pour compenser le potentiel limité du système suisse de navigation aérienne à atteindre le niveau de prestations requis par des économies d'échelle. La stratégie d'innovation doit reposer sur des concepts tels que le *Virtual Center Model*, les *Remote Towers* et l'intégration complète des tâches de navigation aérienne civiles et militaires.

Le rapport 2004 sur la politique aéronautique prévoyait des mesures d'encouragement de la compétitivité et de la rentabilité du système suisse de navigation aérienne. Certaines mesures n'y ont contribué que provisoirement (compensation du déficit de couverture jusqu'en 2019 dans l'espace aérien étranger délégué) alors que rien n'a encore été entrepris dans d'autres domaines (déficit de couverture concernant les aéroports régionaux). En ce qui concerne la sécurité, il convient de transposer les dispositions du chapitre 2.2 (« La sécurité avant tout ») du rapport 2004 sur la politique aéronautique. Ceci s'applique en particulier à la déclaration selon laquelle « la Suisse doit viser des normes de sécurité élevées en comparaison internationale ».

PROPOSITION 8 : L'aviation générale

L'aviation générale est l'un des fondements essentiels du système de transport aérien suisse.

La préservation et la promotion judicieuse de cette branche de l'activité aéronautique, de son infrastructure et de son accès à l'espace aérien sont profitables à l'ensemble du secteur aéronautique.

Qu'ils exercent ultérieurement dans l'aviation civile ou militaire, les pilotes font leurs premières armes dans le cockpit d'avions légers opérant à partir d'une base aérienne décentralisée. Ce dispositif est le point de départ et l'ossature d'un système global de transport aérien aux rouages bien huilés, rentable et réparti dans toute la Suisse.

Objectif

La Confédération doit promouvoir l'aviation générale (*General Aviation - GA*) auprès du grand public comme un acteur majeur de la formation aéronautique et du transport aérien. Une aviation générale puissante et dotée d'une organisation décentralisée répartie sur tout le territoire national est un investissement en faveur des générations futures qui préserve l'autonomie de l'aéronautique. La contribution de cette branche à l'économie nationale et son rôle dans le système de transport ne sont actuellement pas reconnus et doivent urgemment être soulignés.

Constat

La Confédération doit promouvoir l'aviation générale comme fondement viable et incontournable de l'aéronautique, à l'exemple de SPHAIR qui prend en compte et utilise l'aviation générale pour sélectionner les futurs pilotes militaires.

Mesures

Il convient de souligner l'importance de cette branche économique performante et de renforcer ses infrastructures, son accès à l'espace aérien et le rôle qu'elle assume dans la formation. Elle doit en outre être soumise à une réglementation raisonnée, pragmatique, éprouvée sur le terrain. Une meilleure prise en compte de l'aviation générale permettra à la Suisse d'être compétitive en assurant elle-même la formation de ses futurs pilotes sans dépendre de l'étranger. Les mesures suivantes s'imposent dans cette optique :

- **Promotion de l'aviation générale :** Près de 90% des appareils inscrits au registre matricule suisse des aéronefs volent dans le cadre de l'aviation générale. La Confédération doit promouvoir plus activement leur accès au trafic national et intercontinental. En considération du rôle que l'aviation générale exerce dans la formation, l'État doit aussi renforcer ses infrastructures et veiller à la reconnaissance des formations professionnelles.
- **Cadre d'exercice :** Par son soutien, la Confédération doit permettre aux pilotes, écoles de pilotage, exploitants d'aérodromes et entreprises de maintenance de répondre parfaitement aux exigences du marché pour assurer urgemment la relève nécessaire en termes de maintenance et de pilotes (sur la base de l'article 103a/b de la LA), en favorisant notamment la préservation et l'extension des infrastructures requises.
- **Règlementation raisonnée :** L'aviation générale est une branche d'activités exigeante et responsable. Qu'il s'agisse d'aéromodélisme, de parapente, de vol libre, d'une licence de pilote privé comme de parachutisme, d'aérostation ou de pilotage d'hélicoptère, la formation initiale et le perfectionnement, à la charge des apprenants, sont ardues et coûteux.
- **Économie nationale :** L'aéronautique exerce une fonction importante dans la vie professionnelle et récréative de nombreuses régions. Les métiers qualifiés qui en découlent sont indispensables aux grandes villes et aux régions périphériques. Ils en constituent la charpente et contribuent à la plus-value touristique. De nombreux aérodromes hébergeant écoles de pilotage et sociétés de maintenance – tout en constituant un but de promenade et un lieu de ralliement – ne pourraient subsister si l'aviation légère n'était pas considérée comme un élément important du transport aérien national. La boucle formation – infrastructure – économie – société doit pouvoir se refermer.
- **Accès à l'espace aérien :** L'utilisation de systèmes modernes de navigation par satellite simplifie la navigation. Elle permet des prestations à coût réduit et une meilleure structuration de l'espace aérien. La Confédération doit rédiger une convention de prestations avec un prestataire national de services de navigation aérienne (par exemple Skyguide national) et déterminer les besoins réels de l'aviation générale, ce qu'elle est

prête à déboursier et quelles prestations sont superflues pour le trafic VFR – leur financement entraînant un déficit de couverture de prestations de contrôle aérien fournies aux aérodromes régionaux. Le principe d'IFR (vols aux instruments) sans ATC (Air Traffic Control) doit pouvoir être transposé.

- **Environnement** : Comptant plus de 40 000 pilotes, les associations et clubs de l'aviation légère assument une fonction sociale importante en termes de formation et de protection de l'environnement, grâce à l'usage progressif d'avions plus modernes. Le pourcentage croissant d'avions économes en carburant, à propulsion électrique ou solaire (donc plus silencieux) voire munis de parachutes balistiques n'est pas suffisamment encouragé par le DETEC et l'OFAC et, par conséquent, méconnu du public. Ces avions font pourtant honneur à la recherche et au développement, à la maintenance et à l'exploitation qui créent des emplois et pourvoient des centres d'innovation en technologies de pointe.
- **Prestations de transport aérien** : La Suisse ne saurait se passer de vols de surveillance, de sauvetage et de ravitaillement effectués par des avions modernes. Les catastrophes naturelles et environnementales montrent clairement que, même en Suisse, les vols d'assistance en hélicoptère peuvent devenir d'un jour à l'autre un cordon ombilical salutaire pour des régions reculées ou enclavées. Le plus souvent, seules des entreprises spécialisées disposant d'un entraînement spécifique et d'une grande expérience de la haute montagne ou des zones de tranquillité peuvent intervenir depuis le ciel en cas d'incendie, d'avalanche ou d'urgence médicale. Elles sont l'instrument d'une solidarité active.
- **Changements de comportement professionnels, sociaux et récréatifs** : Si ces changements génèrent de nouvelles possibilités, ils sont aussi porteurs de risques. Les opérations de sauvetage aérien 24h sur 24 s'avèrent de plus en plus importantes pour la population et montrent accessoirement l'utilité des places d'atterrissage en montagne en zone alpine et celle de procédures sécurisées dans les espaces aériens non contrôlés du Plateau et du Jura. De faibles distances reliant les centres de formation et de sport sont indispensables et judicieuses sur le plan économique et écologique. Les compétences enseignées par les formations aéronautiques – esprit d'équipe, compétition sportive, compétences sociales, responsabilité, discipline – et l'entraînement à des processus parfaitement sécurisés sont les valeurs précieuses d'une société engagée.

PROPOSITION 9 : L'industrie

Le transport aérien suisse table sur des fabricants et des sociétés de maintenance performants pour préserver sa compétitivité à l'international.

Les avionneurs suisses de même que les fabricants de composants aéronautiques et les entreprises de maintenance, entretien et révision (MRO) jouent un rôle non négligeable dans l'industrie aéronautique mondiale. Ils subissent toutefois la pression croissante de la concurrence internationale.

Objectif

L'État doit encourager de manière durable la branche de fabrication et de maintenance, en allégeant et en simplifiant la charge administrative de la part des autorités fédérales (OFAC) et européennes (AESA).

Constat

Les fabricants et sociétés de maintenance suisses sont une composante majeure d'un système de transport aérien performant. Ces employeurs renforcent l'attrait du pôle économique suisse en fournissant d'excellents produits et services et en contribuant au produit intérieur brut du pays. Ils jouissent d'une grande réputation internationale. Quelle que soit la taille de leur entreprise, les fabricants et sociétés de maintenance doivent évoluer dans un cadre propice à leurs activités pour être performants au regard du temps et des coûts. Ce cadre fait aujourd'hui cruellement défaut et doit impérativement être créé pour promouvoir activement le pôle économique suisse. C'est la condition nécessaire pour que la branche reste compétitive dans un contexte international très concurrentiel. Les PME, en particulier, doivent bénéficier de conditions adaptées à leur taille pour pouvoir fournir durablement et de manière responsable des produits de grande qualité, en réponse aux besoins du transport à la demande, des voyages d'affaires et du trafic privé.

L'obéissance prévenante de la Suisse désavantage le pays sur le marché international. Pour améliorer l'attractivité et la compétitivité de la branche, les autorités et politiciens nationaux doivent faire preuve de plus de détermination face à leurs homologues étrangers.

Mesures

- **Compétitivité** : Afin de préserver et d'encourager la compétitivité de la branche, les autorités nationales doivent transposer activement et judicieusement les règlements internationaux dans la législation suisse. Le transport aérien, d'une grande complexité technique, est extrêmement réglementé. Le monde politique doit s'efforcer d'atténuer la surréglementation par tous les moyens légaux possibles. Seule une législation proportionnelle fondée sur le risque et la performance pourra préserver les avantages durement acquis de notre industrie.
- **Coûts** : Les surcoûts induits par la réglementation représentent un désavantage concurrentiel pour la branche. Ils doivent par conséquent être jugulés, voire évités.
- **Formation et perfectionnement** : Les fabricants et sociétés de maintenance suisses ont urgemment besoin de nouvelles recrues qualifiées à tous les échelons et dans tous les métiers (personnel technique et administratif). Contrairement à d'autres formations comparables, telles que la formation d'ingénieur (FM), la formation professionnelle de personnel qualifié de l'aéronautique est actuellement mal reconnue par la Confédération et ne bénéficie en règle générale d'aucun soutien financier. Parmi le personnel qualifié figurent des mécaniciens avion et d'autres spécialistes. La formation d'un mécanicien avion est onéreuse. Son coût doit être assumé essentiellement par les entreprises et les personnes en formation. Il faudrait que la formation professionnelle de la branche soit désormais encouragée dans les mêmes proportions que dans d'autres secteurs industriels.

PROPOSITION 10 : Les hélicoptères

Les hélicoptères jouent un rôle indispensable dans la société. Qu'il s'agisse de soins médicaux, d'hélicoptage industriel, de tourisme ou de services de police, les professionnels suisses de la branche contribuent largement au bon fonctionnement d'un système de transport aérien performant et éco-compatible, l'un des piliers de l'économie nationale.

Objectif

Les professionnels de la branche doivent pouvoir développer leurs produits en disposant de garanties, conformément à la demande, et créer une forte valeur ajoutée dans les meilleures conditions de rentabilité. Les hélicoptères sont une composante essentielle des soins médicaux et des services de police. Ils fournissent un service public parfaitement fiable et de grande qualité.

Constat

- Près de 75% des 54 000 heures de vol annuelles effectuées par les hélicoptères relèvent du travail aérien, des services de recherche et de sauvetage ainsi que des vols d'instruction. Le travail aérien représente à lui seul près de la moitié des missions.
- L'instruction comprend la formation de nouveaux pilotes et le perfectionnement des professionnels. Elle constitue 14% des heures de vol annuelles. La part de vols touristiques (tel que vols panoramiques et ski hélicopté) s'élève à 11%.
- 33 000 heures de vol annuelles sont effectuées en montagne. Plus de 75% de ces vols relèvent du travail aérien, des services de recherche et de sauvetage ainsi que des vols d'instruction.

Mesures

- **Les professionnels suisses de la branche doivent évoluer dans un cadre** leur permettant de saisir de nouvelles opportunités en s'adaptant à l'évolution constante des conditions du marché et aux exigences de la concurrence internationale.

- Dans un pays densément peuplé comme la Suisse, les **restrictions opérationnelles**, comme par exemple l'ordonnance sur l'atterrissage en campagne, ne doivent pas se solder par l'impossibilité de trouver un consensus entre les exigences du transport aérien, les préoccupations des populations locales et la volonté de protéger l'environnement. Le travail aérien doit être poursuivi dans les zones protégées.
- **La transposition des dispositions légales désormais uniformisées à l'échelle européenne** affecte profondément la branche des hélicoptères. Les règlements de l'UE prévoient d'importantes modifications techniques et organisationnelles ainsi qu'un accroissement des besoins de formation. Ces exigences s'accompagnent de surcoûts et d'investissements conséquents. La transposition des directives de l'AESA et de l'UE par l'OFAC doit s'effectuer en concertation avec les professionnels de la branche, en veillant à ce que le pays utilise la marge de manœuvre dont il dispose au profit de solutions plus pragmatiques et plus rentables. L'OFAC ne doit pas générer des coûts supplémentaires, surtout en matière de protection de l'environnement, de sûreté et de sécurité. Pour les questions relatives aux nuisances sonores, la Suisse doit s'inspirer de la *Balanced Approach* définie par l'OACI.
- **La réduction de l'impact environnemental** du transport aérien est un défi d'une importance sociale majeure. Bien que les hélicoptères ne participent que très minoritairement aux immissions sonores globales du transport aérien, la branche prend la question très à cœur et développe des technologies visant à réduire leur impact.
Dans ce contexte, la suppression des infrastructures existantes, notamment des places d'atterrissage en montagne, doit être évitée et des héliports doivent être créés pour réduire les trajets aériens, et par conséquent réduire les émissions de CO₂ et le bruit.
- **Pour le sauvetage aérien**, l'accès à des soins modernes ultra-performants est décisif en cas d'extrême urgence. Tout retard peut entraîner de lourdes conséquences pour les patients. La Suisse doit donc lancer le *Low Flight Network* et équiper d'une procédure GPS-IFR les établissements hospitaliers que la Conférence suisse des directeurs cantonaux de la santé désigne par « hôpitaux MHS » (médecine hautement spécialisée), afin de diminuer l'impact de la météo sur les opérations de secours. Ce dispositif serait également utile aux missions réalisées pour les services de police, la protection civile et les secours en cas de catastrophe. Il étendrait largement les possibilités d'utilisation des hélicoptères et pourrait s'avérer essentiel lors des missions de sauvetage.

PROPOSITION 11 : Le fret aérien

La Suisse doit pouvoir s'appuyer sur un système de fret aérien performant.

Le grand succès de l'industrie exportatrice suisse – qui expédie notamment des biens de valeur, des colis urgents et des marchandises sensibles à la température – repose en partie sur l'efficacité du système de fret aérien. En 2013, près de 43% des marchandises exportées en termes de valeur ont été expédiées par fret aérien, pour un total de plus de 90 milliards de francs.

Objectif

Le fret aérien doit continuer à satisfaire les exigences évolutives de l'économie d'exportation. Des infrastructures performantes sont indispensables dans les trois aéroports nationaux, de même que des capacités suffisantes sur les vols moyen et long-courriers, des coûts maîtrisés et compétitifs, des mesures de sécurité efficaces, des échanges de données électroniques favorisant des processus rapides et sécurisés ainsi qu'un cadre incitatif en harmonie avec la réglementation internationale.

Constat

Si le fret aérien est indispensable à l'économie d'exportation, il l'est aussi aux compagnies aériennes proposant des vols moyen et long-courriers au départ et à destination des aéroports suisses. Le fret est transporté sur les vols de ligne destinés aux passagers. Sans le revenu complémentaire qu'il génère, la quasi-totalité de ces vols ne seraient pas rentables.

En termes de valeur, l'avion est le deuxième moyen de transport le plus important pour l'industrie suisse d'exportation (après la route), ce qui lui donne un poids considérable. Il convient dès lors de répondre aux attentes du fret aérien en considération de son intérêt national.

Si le rayonnement et l'efficacité de l'industrie suisse du transport et du fret aérien devaient décliner au profit des aéroports européens, les conséquences pour le pays seraient très néfastes. Près de 25 000 emplois directs (industrie, commerce, logistique) seraient

menacés, avec des impacts négatifs pour les quelque 163 000 emplois indirects : une telle perte de vitesse ferait planer le spectre de la délocalisation, de l'affaiblissement de l'industrie d'exportation suisse, d'un approvisionnement moins souple et moins efficace de la population suisse en biens de consommation importés et pourrait clouer au sol jusqu'à 90% des vols moyen et long-courriers dans les aéroports suisses faute de rentabilité¹².

Mesures

- **Des structures adéquates dans les aéroports**

Le fret aérien ne doit pas être écarté des aéroports par d'autres activités. Des centres de transbordement sont indispensables au traitement du fret à la demande des compagnies aériennes (côté piste) et à la préparation des commandes par les transitaires (côté ville). Les aéroports doivent en outre disposer d'installations permettant de stocker des marchandises spéciales telles que biens de valeur, envois urgents, marchandises sensibles à la température ou périssables. Enfin, les zones de stationnement et de circulation doivent permettre la livraison et l'enlèvement des marchandises et répondre aux exigences du transport de fret aérien camionné (*Road Feeder Services*).

- **Des capacités de fret aérien adaptées à la demande dans les avions et les véhicules de fret aérien camionné**

L'industrie et les consommateurs recherchent un large éventail de vols directs transportant passagers et fret vers des destinations moyen et long-courriers depuis Zurich et Genève. Les vols de fret réguliers au départ et à destination de Bâle sont tout aussi prisés. En comparaison avec d'autres pays, le fret aérien pèse très peu dans le commerce extérieur, une grande partie des biens étant apparemment acheminés directement des usines vers des aéroports étrangers¹³. Plus la Suisse comptera de vols directs, plus l'industrie du fret et les aéroports de Suisse réaliseront une plus-value.

Les marchandises ne peuvent pas toutes être transportées sur des vols directs : certaines sont surdimensionnées, d'autres trop lourdes, d'autres encore envoyées vers des destinations ne figurant pas dans le réseau des aéroports suisses. C'est là qu'interviennent les camions spéciaux des *Road Feeder Services*, desservant les aéroports suisses. L'interdiction de circuler la nuit et le week-end gêne le déroulement de ces transports. La clause de dérogation prévue à l'art. 91a de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière devrait s'étendre à ces camions spéciaux pour faciliter le transport des marchandises en Suisse et aux frontières, le week-end et pendant la nuit, aux horaires souhaités.

¹² Étude de l'Université de Saint-Gall (2010)

¹³ Intraplan (2012). Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse

- **Des structures de coûts plus compétitives**

Les coûts de production sont généralement plus élevés en Suisse qu'à l'étranger. Le fret aérien ne doit donc pas être exposé à des coûts inadaptés – redevances, loyers, charges de services d'assistance, taxes de sûreté, de contrôle ou autres – susceptibles de détériorer sa compétitivité.

- **Des mesures de sûreté efficaces**

Les principes de la sûreté du fret aérien sont définis par le Règlement UE 185/2010 et inscrits, en Suisse, dans le Programme national de sûreté de l'aviation (NASP) qui sert de référence aux acteurs du secteur. La Suisse a largement contribué à la sécurisation du fret en instituant les agents habilités (*Regulated Agent*) dont le rôle est de surveiller les cargaisons. Il est important de vérifier constamment les mesures de surveillance, leur efficacité et leur possible évolution, ce qui suppose un dialogue permanent et institutionnalisé entre le législateur et les utilisateurs. Créée tout récemment, la FASAG (*Federal Aviation Security of Germany*) est un bon exemple à suivre.

Contrairement à d'autres pays, le contrôle du fret échoit en Suisse à des sociétés privées dont le paiement des prestations incombe aux utilisateurs. Il en résulte un désavantage concurrentiel supplémentaire pour les clients. Les contrôles de sûreté relèvent de la souveraineté de l'État et doivent à ce titre faire l'objet d'un financement public.

- **Des échanges de données électroniques pour plus d'efficacité et de sécurité**

Le transport de fret aérien est orchestré collectivement par les chargeurs, transitaires, compagnies aériennes et sociétés d'assistance au sol, en étroite collaboration avec les douanes, la sûreté et d'autres autorités. Les échanges de données électroniques sont les instruments indispensables d'une meilleure efficacité et d'une parfaite transparence à tous les stades de l'expédition. La Confédération et la branche doivent donc promouvoir des solutions électroniques étatiques pour faciliter les interactions tout en améliorant la sécurité et l'efficacité de l'organisation du travail.

- **Un cadre incitatif en harmonie avec les normes internationales**

Le cadre réglementaire dans lequel évolue le transport aérien de passagers et de fret est déterminé par l'OACI, l'IATA et la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile, à laquelle participe heureusement la Suisse) et transposé en Suisse par les autorités en tenant compte de particularismes locaux. Une parfaite coordination et une communication fluide entre le législateur et les utilisateurs faciliteront la transposition des règles selon l'adage « point trop n'en faut ».

PROPOSITION 12 : L'aviation d'affaires

L'aviation d'affaires, du moins lorsqu'elle est opérée par des acteurs disposant d'une autorisation d'exploitation (AOC), doit faire l'objet d'un traitement prioritaire par rapport aux autres utilisateurs de l'espace aérien et des infrastructures aéronautiques, juste après le trafic régulier de ligne et hors ligne. Ce caractère prioritaire porte surtout sur l'attribution de créneaux horaires (*slots*), l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire et le traitement fiscal relatif à l'impôt sur les huiles minérales et la TVA.

Constat

- Comme le Conseil fédéral l'a constaté dans son Rapport 2004 sur la politique aéronautique de la Suisse, les entreprises de l'aviation d'affaires implantées dans les aéroports suisses sont une composante importante du transport aérien suisse en termes de flotte et de personnel. Capables d'assumer des mandats de transport individuels avec une grande flexibilité, elles représentent un facteur économique de plus en plus important.
- Fortement créatrice de valeur (1,5 – 2 milliards de francs suisses par an), l'aviation d'affaires ne bénéficie pratiquement pas de droits d'utilisation plus étendus que ceux de l'aviation légère dans les aérodromes et dans l'espace aérien.
- En raison des distorsions de concurrence, entre autres, force est de constater que le nombre d'avions d'affaires immatriculés en Suisse ne cesse de baisser. Les entreprises détenant une autorisation d'exploitation (AOC) quittent le pays pour s'établir dans des États dont le droit leur est plus favorable. Leur départ s'accompagne malheureusement de pertes d'emplois et de savoir-faire.

Objectif

- L'aviation d'affaires suisse doit pouvoir continuer à se développer en fonction de la demande. Dans un contexte de marché de plus en plus difficile, la Confédération doit promouvoir un cadre propice à cette branche utile aux entreprises et à la clientèle particulière des vols affrétés. Elle doit veiller attentivement à l'aspect opérationnel

(utilisation des infrastructures et de l'espace aérien) et à l'aspect économique (surtout la fiscalité).

- Il en va de même des avions gérés directement par les sociétés (aviation d'entreprise ou *Corporate Aviation*), instruments de travail indispensables pour de nombreuses entreprises tournées vers l'international.

Précision

- **La notion d'aviation d'affaires (*Business Aviation - BA*)**
 - L'aviation d'affaires se définit par l'exploitation ou l'utilisation à des fins commerciales (*commercial*) ou privées (*corporate / own use*) d'un aéronef pour le transport de passagers ou de biens dans l'intérêt professionnel d'une entreprise, cet avion étant piloté par un pilote professionnel salarié.
 - L'aviation d'affaires se distingue de l'aviation générale (General Aviation - GA) dans la mesure où les vols de l'aviation d'affaires, au sens de l'art. 555 de l'Ordonnance CE n° 993/2001, contribuent à la création de valeur d'une entreprise, indépendamment du statut de l'utilisateur (détenteur de l'AOC ou propriétaire).

Mesures

- **Cadre réglementaire**
 - Lors des renégociations relatives aux accords sur les services aériens, les représentants de l'aviation générale souhaitent que le régulateur veille davantage à ce que l'aviation d'affaires bénéficie des droits découlant de la « 7^e liberté » ou à ce que la définition suisse des « vols commerciaux », au sens de l'art. 100 de l'Ordonnance sur l'aviation (OSAv), soit reconnue par les parties contractantes.
 - Idem lors des négociations portant sur le droit de cabotage : les représentants de l'aviation générale souhaitent qu'une solution anticipée soit trouvée pour les avions d'affaires dont la capacité n'excède pas 20 passagers.
- **Surtaxe sur les huiles minérales**
 - L'aviation générale souhaite que le régulateur applique le principe de l'exonération fiscale pour les aéronefs qui effectuent des vols à destination de l'étranger même si l'exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation (AOC) effectue des vols privés.
 - L'aviation d'affaires disposant de droits de trafic encore restreints, de plus en plus

de vols doivent être effectués à titre privé, ce qui expose les clients à une charge financière excessive découlant de la surtaxe sur les huiles minérales. En revanche, si les vols sont effectués à titre commercial, l'exploitant risque de porter atteinte aux droits de trafic (7^e ou 8^e liberté) en faisant le plein de carburant exonéré.

- **La TVA**

- Dans la perspective d'une compétitivité accrue, l'aviation générale souhaite que le régulateur exempte de TVA la livraison et l'affrètement d'aéronefs de transport international. Qui plus est – selon la 6^e directive CE – sans considération du temps consacré par l'ayant droit économique de l'aéronef à son propre transport (*Own Use*).
- La branche s'attend surtout à ce que la pratique européenne précitée trouve un écho dans les nouvelles *Infos TVA par branche* n°11 relatives au transport aérien, conformément aux arrêts de principe rendus récemment par le Tribunal fédéral.

PROPOSITION 13 : L'aviation militaire

Coopération civilo-militaire dans le domaine aérien – Vers une utilisation optimale de l'espace aérien et des infrastructures

Objectif

La Suisse considère l'aviation civile et militaire comme un système global répondant à différents objectifs. Elle encourage la coopération nationale et internationale à tous les échelons et favorise les synergies en matière d'infrastructures et de projets d'innovation.

Constat

Piliers de l'identité nationale, la liberté, l'indépendance et la sécurité du pays sont inscrits à l'art. 2 de la Constitution fédérale. L'armée joue un rôle majeur dans la politique de sécurité nationale et ce sont les Forces aériennes qui l'assument dans la troisième dimension. Remplissant son mandat initial consistant à défendre la souveraineté du pays, l'armée de l'air veille à la sécurité de l'espace aérien suisse aux côtés de ses partenaires civils et militaires. Pour établir et maintenir sa disponibilité opérationnelle et mener à bien les tâches qui lui sont dévolues, elle doit disposer d'infrastructures performantes, d'un accès sans restriction à l'espace aérien et de ressources suffisantes.

L'aviation d'État n'est pas soumise aux règles de l'aviation civile. Pour accomplir ses missions, elle peut décider de ses propres procédures et dispose de vastes compétences réglementaires qui doivent être clairement différenciées de celles du régulateur civil. Face à des exigences sans cesse renouvelées, les Forces aériennes ont recours à des technologies de pointe et à des procédures novatrices. L'un des objectifs de la politique aéronautique suisse, dans le respect du cahier de charges de chacun de ses acteurs civils et militaires, doit être de maximiser les synergies en termes de formation, d'infrastructures et de technologies. C'est ainsi qu'elle renforcera la pertinence des tâches régaliennes tout en consolidant le système aéronautique dans sa globalité, notamment la sécurité des opérations aériennes. La réalisation de cet objectif exige de nouer des coopérations internationales, en particulier autour des questions de navigation aérienne civile. Il est parfaitement envisageable que les services militaires de navigation aérienne se chargent de certaines tâches dans l'intérêt général du pays.

Mesures

Une politique aéronautique globale

L'espace aérien est un bien stratégique. La Suisse considère donc l'aviation comme un système global dans lequel s'exercent des compétences clairement délimitées. Le DETEC et le DDPS déterminent les responsabilités de chacun de ses acteurs en matière de réglementation et de surveillance. Ces administrations coordonnent par ailleurs la planification des futures infrastructures en prévoyant un usage à la fois civil et militaire. Elles encouragent les coopérations relatives à la formation et aux projets d'innovation.

Utilisation de l'espace aérien

La Suisse défend simultanément les intérêts de l'aviation civile et militaire auprès des instances européennes. Elle applique le principe de *l'utilisation flexible de l'espace aérien* à tous les niveaux et prend une part active à la détermination des futures conditions d'utilisation de l'espace aérien. Dans le cadre de leurs missions régaliennes, les Forces aériennes ont accès sans restriction à la totalité de l'espace aérien suisse. La coopération internationale dans le domaine civil et militaire doit être encouragée en ce sens.

Infrastructures et technologies

Le DETEC et de DDPS recensent et coordonnent leurs besoins en termes de modernisation des infrastructures ainsi que de nouvelles constructions et facilitent – dans la mesure où ils y sont autorisés – une utilisation commune des infrastructures. Les autorisations délivrées par l'autorité compétente sont acceptées sur une base de réciprocité. Les audits relatifs à la surveillance sont réalisés conjointement. Lors des collaborations civiles internationales, l'utilisation commune des infrastructures et des technologies doit être encouragée pour autant que les exigences militaires et nationales soient garanties par des stratégies et des processus clairement définis. Les infrastructures militaires peuvent ainsi servir les intérêts nationaux.

PROPOSITION 14 : Les affaires internationales

La compétitivité internationale du transport aérien suisse doit être renforcée par une amélioration du cadre réglementaire.

Outre sa fonction d'autorité de surveillance, l'OFAC est également chargé de fournir un cadre approprié à l'aviation civile. Lors des négociations bilatérales ou multilatérales portant sur des accords intergouvernementaux de même qu'en cas de participation aux processus législatifs internationaux, l'autorité fédérale représente les intérêts des différents acteurs de l'aéronautique et s'efforce de stimuler la compétitivité internationale de la Suisse.

Objectif

Les entreprises suisses du secteur aérien doivent bénéficier des mêmes possibilités de concurrence que leurs homologues étrangères pour prendre part à la mondialisation des marchés. Dans la logique de l'harmonisation souhaitable mais encore inachevée des règlements relatifs à l'aviation civile, en Europe comme à l'international, il est du devoir de la Confédération d'élaborer un cadre à même de renforcer la compétitivité de l'ensemble du secteur et de rendre son développement réaliste sur le plan opérationnel, économique et environnemental.

Constat

Réalisée à l'initiative de la Confédération, l'étude sur la compétitivité du transport aérien suisse¹⁴ démontre clairement que le secteur aérien suisse est très défavorisé d'un point de vue politique et fiscal en comparaison internationale. En vertu de l'accord sur le transport aérien avec l'UE, les représentants suisses du secteur sont pratiquement sur un pied d'égalité avec les Européens et, pour les questions de sécurité, la Suisse s'inspire des règlements de l'AESA. Bien que cette harmonisation soit globalement souhaitable, la multiplication des dispositions à respecter a des effets négatifs. Dans les grandes

¹⁴ Intraplan (2012). Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse

entreprises, la charge administrative croissante se traduit par des surcoûts affaiblissant la compétitivité internationale. Les petites entreprises, quant à elles, sont toujours plus débordées et ne pourront survivre dans l'environnement international que si elles disposent d'un cadre conforme aux exigences des PME.

Mesures

La marge de manœuvre nationale doit être pleinement exploitée

État membre de l'AESA, la Suisse doit lutter contre les dérives du système aux côtés d'autres États et de représentants des organisations sectorielles. En tout état de cause, la marge de manœuvre nationale doit être pleinement exploitée au bénéfice du pôle aérien suisse. Dans les groupes de travail internationaux, les représentants de la Confédération doivent veiller à ce que les particularités et exigences locales soient prises en compte dans la préparation de nouveaux règlements.

Une application proportionnée des règles internationales

La marge de manœuvre prévue pour l'application des normes et recommandations de l'OACI et de l'AESA ainsi que les possibilités de dérogation doivent être pleinement utilisées dans l'intérêt du pôle aérien suisse. Les recommandations de l'OACI et de l'AESA ne doivent être appliquées qu'après la mise en balance de leurs conséquences financières et de l'intérêt public, et seulement si un gain de sécurité réel et indispensable peut être démontré.



Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale

Secrétariat:

Kapellenstrasse 14

Case postale 5236

3001 Berne

Tél. 031 390 98 90

Fax 031 390 99 03

Internet: www.aerosuisse.ch+

e-mail: info@aerosuisse.ch

Président: Paul Kurrus

Secrétaire général : Philip Kristensen

copyright: AEROSUISSE, Berne, le 9 juillet 2014