

Dossier

# Ces aéroports régionaux qui décollent

Les deux grandes plateformes nationales de Genève et Zurich se rapprochent de **la saturation**. Et si la solution passait par le développement de plus petites infrastructures?

Texte: Alexandre Willemin Photos: Beat Schweizer

**L**es statistiques 2015 des deux grands aéroports nationaux sont tombées en ce début d'année. Et une fois de plus, on a annoncé de nouveaux records. Avec 15,8 millions de voyageurs, le trafic est en hausse de 4% à l'aéroport de Genève. Il est naturellement devancé par celui de Zurich, qui affiche une progression de 3,2%, pour atteindre un total de 26 millions de passagers.

Jusqu'où ces chiffres pourront-ils grimper? Selon les projections de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), [l'aéroport de Genève devrait compter environ 18,3 millions en 2020 et quelque 25 millions dès 2030](#). Avec son unique piste et son impossibilité d'étendre le terrain à disposition, l'augmentation du nombre de passagers à Cointrin passera obligatoirement par une augmentation de la taille moyenne des avions. Ce sera possible notamment grâce à la construction de la nouvelle aile est, qui accueillera dans trois ou quatre ans les long-courriers. Une solution qui, selon les experts, devrait réussir à couvrir les besoins de ces quinze prochaines années.

La solution pourrait donc passer par le développement des aéroports dits régionaux. On n'en recense pas moins de 11 en Suisse, qui concentrent environ 61% des mouvements. L'OFAC a mené une vaste étude en 2014 pour analyser les alternatives qui peuvent être envisagées pour le déplacement de l'aviation d'affaires – soit environ un tiers des mouvements à Cointrin – et générale (vols de tourisme et de formation) vers d'autres installations existantes en Suisse comme en France voisine. «A Zurich, on a trouvé une solution avec l'aéroport voisin de Dübendorf, indique Jorge V. Pardo, directeur de l'Association suisse des aérodromes. Un même type de réponse devra être trouvé du côté de Cointrin.»

Le principal obstacle au développement de ces structures régionales, ce sont souvent les règles croissantes de sécurité. «Tous les aéroports du pays ont les mêmes obligations, quelle que soit leur taille, poursuit le juriste. Et tous les coûts liés à la sécurité sont à leur charge. Une spécialité helvétique... puisqu'à l'étranger ils sont généralement du ressort des Etats.»



Aline Bovier-Gantzer, directrice de l'aéroport de Sion (VS), se réjouit de l'offre croissante de vols charters depuis le Valais.



## «Bientôt un vol charter entre Sion et le Portugal?»

**Aline Bovier-Gantzer, directrice de l'aéroport de Sion (VS)**

Le mystère plane encore sur l'avenir de l'aéroport de Sion. Il y a trois ans, l'armée avait fait part de son intention de se retirer du site à partir de 2017. Mais aucune confirmation n'a été communiquée aux propriétaires de sa partie civile, le canton du Valais et la ville de Sion.

La collaboration est jugée «excellente» entre les deux exploitants actuels de l'aéroport. [Cette année encore, l'armée investira quelque 10 millions de francs](#) pour renouveler une partie des infrastructures de la piste, des travaux qui correspondent aux obligations contractuelles qui lient les deux parties.

L'un des grands chantiers actuels consiste à rendre possible une approche satellitaire par GPS de tous les aéronefs. Un atout pour le site de Sion, encastré dans la vallée du Rhône. Et qui permettra, comme l'Office fédéral de l'aviation civile l'a autorisé la semaine dernière, une première période d'essai les deux prochains hivers pour laisser atterrir des vols charters pouvant accueillir jusqu'à 150 passagers. «C'est une première étape pour rendre l'approche de l'aéroport plus sûre. Il faudra encore plusieurs années avant que tout soit opérationnel», indique Aline Bovier-Gantzer, nouvelle directrice de l'aéroport de Sion.

La caractéristique principale de l'aéroport de Sion, c'est sa diversité d'activités: vols à voile, à moteur, parachutisme, hélicoptères, jets privés. Mais aussi la présence de la compagnie Air-Glacières qui propose des vols commerciaux vers Saint-Tropez, la Corse (F) et l'île d'Elbe (I). «Une offre très pratique pour les Valaisans, qui épargnent deux heures de route jusqu'à Genève.»

Dernière venue, la compagnie Etihad Regional a annoncé le mois dernier une liaison directe hebdomadaire dès juin entre Sion et Lugano. [«Notre priorité, ce n'est pas de multiplier les lignes, mais plutôt d'augmenter le nombre de vols commerciaux de type charters, avec 50-70 places. Nous travaillons d'ailleurs sur une offre de ce type, qui permettrait de relier Sion au Portugal.»](#) Une destination qui n'a pas été retenue au hasard, puisque le Valais abrite l'une des plus grandes communautés portugaises de Suisse.



Les trois grands aéroports de Genève, Zurich et Bâle concentrent actuellement la quasi totalité du trafic commercial, soit 93,5%. A l'avenir, une plus grande part pourrait-elle aussi être attribuée aux infrastructures régionales?

La compagnie Air-Glacières, basée à Sion, croit notamment en ce développement. L'entreprise propose déjà quatre vols charters de la capitale valaisanne, deux de l'aéroport de La Chaux-de-Fonds et un autre de Genève. **«Ce sont des marchés de niche, mais qui ont un réel potentiel de développement,** explique Yvan Bieler, responsable du secteur Aviation chez Air-Glacières. Avec nos formules vols et hôtels, nous parvenons à des prix raisonnables, malgré la petite taille de nos avions.»

#### **Des contrôles de sécurité bien plus rapides**

Sans compter qu'il y a certains avantages à décoller de petites infrastructures aéroportuaires: «Le contrôle de sécurité est passé en quelques secondes, le parking très bon marché et les retards quasi absents! Nous sommes une des seules compagnies à afficher un taux de ponctualité de plus de 100%, puisque nos vols arrivent régulièrement en avance sur l'horaire!»

Au vu de son succès, la compagnie envisage d'étoffer encore son catalogue de destinations. «Nous n'avons pas encore déterminé si cela passera par une augmentation des fréquences des vols actuels ou l'achat d'avions de plus grande capacité, poursuit Yvan Bieler. **Depuis Sion, notamment, on pourrait envisager de décoller avec des appareils d'une centaine de places.** Ce qui, à terme, nous permettrait de multiplier par 10 le nombre de passagers annuels sur nos vols commerciaux.»

Les avis sont unanimes: les aéroports régionaux auront un rôle à jouer dans le développement de l'aviation en Suisse sur le long terme.

Reste à y inclure tous les habitants touchés par les couloirs d'approche de ces infrastructures... Un combat qui ne semble pas gagné d'avance.

*Le principal avantage de l'aéroport des Eplatures (NE)? Le soleil, selon son directeur Simon Loichat.*



## «Tous les aéroports ont intérêt à collaborer»

**Simon Loichat, directeur de l'aéroport des Eplatures à La Chaux-de-Fonds (NE)**

«Notre principal avantage? Le soleil!»

L'aéroport des Eplatures, à 1000 mètres d'altitude, situé entre les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, bénéficie de conditions météorologiques optimales en comparaison avec ses concurrents du plateau.

«C'est d'ailleurs d'octobre à décembre que nous enregistrons le plus grand nombre de vols», relève son directeur Simon Loichat.

**Mais d'autres spécificités techniques pèsent lourdement dans la balance:**

douane permanente pour les passagers, vols aux instruments, piste en dur de 1200 mètres... Autant d'atouts qui permettent au petit aéroport de concentrer une belle diversité d'activités. «Les vols de formation représentent la moitié des mouvements annuels, explique-t-il. Un taux qui évolue se-

lon les besoins en pilotes de ligne de la compagnie Swiss, puisqu'une partie des entraînements s'effectue d'ici.»

**L'aviation d'affaires représente l'autre grand volet des activités des Eplatures.** Il faut dire que l'aéroport est situé à deux pas d'une zone industrielle, retenue comme l'un des trois pôles cantonaux. «Chaque aéroport régional en Suisse a ses spécialités. De notre côté, la clientèle est surtout industrielle. [Ce qui fait d'ailleurs de notre entreprise, un excellent baromètre de l'état de santé industriel de la région.](#) En général, nous ressentons avec quelques mois d'avance quand l'économie entrera dans une phase de ralentissement...»

**En dehors de ces deux grands pôles d'activités, un nouveau marché fait lentement sa place.** Depuis quatre ans, Air-Glaciers pro-

pose des vols charters saisonniers, actuellement vers la Corse (F) et l'île d'Elbe (I). En 2015, la compagnie a enregistré 1030 passagers depuis La Chaux-de-Fonds. Un beau succès, sachant que la compagnie dispose d'avions qui permettent de transporter au maximum 8 personnes.

**Tout en défendant son aéroport,** Simon Loichat plaide également pour un réseau de qualité des plateformes régionales dans toute la Suisse. «Tous les aéroports du pays ont intérêt à collaborer, quelle que soit leur taille.» Le but est notamment de trouver des solutions pour désengorger les aéroports de Genève et Zurich. «L'année dernière, environ 12 000 mouvements ont été enregistrés aux Eplatures, sur une limite annuelle de 20 000. Ce qui nous laisse donc encore une belle marge de développement.» →

Publicité

# Se séparer ou pardonner?



**MANGER D'ABORD  
décider ensuite**

L'offre peut varier d'une région à l'autre.

Le choix du cœur et du goût.

**MIGROS**  
Restaurant

**MIGROS**  
Take Away



Pierre-André Arm à l'aérodrome militaire de Payerne qui a vu naître Solar Impulse.

## «Des vols civils pour dynamiser l'économie de la Broye»

**Pierre-André Arm, directeur de la Communauté régionale de la Broye (Coreb), exploitant civil de l'aérodrome militaire de Payerne (VD)**

L'aérodrome de Payerne est intrinsèquement lié à l'armée suisse. En 2013, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a donné son accord pour une utilisation civile du site. «Quel soulagement! Il aura fallu se battre une quinzaine d'années pour atteindre ce but, indique Pierre-André Arm. Une belle victoire, même si le nombre de mouvements annuels pour la partie civile est limité à 8400.» Le but est de construire un «Aéropole», qui regroupera des entreprises intéressées par l'aéronautique. «C'est une des conditions cadres: [chaque vol civil de Payerne doit être lié à l'activité économique dans un rayon d'environ 50 km.](#)» Ce qui exclut les vols de ligne.

Payerne a vu naître Solar Impulse dans l'un de ses hangars. D'autres entreprises rejoindront bientôt le site. Fin janvier, l'entreprise Boschung a posé la première pierre de son centre de compétence spécialisé dans le matériel aéroportuaire. Speedwings, actif dans l'aviation d'affaires, est en attente d'une autorisation de construire. Il y a aussi Swiss Space Systems, qui prévoit un complexe permettant d'effectuer l'assemblage de sa navette suborbitale. Les plans sont en cours de validation à l'OFAC. «Le but est de favoriser les synergies entre ces différentes entreprises. Au total, 400 000 m<sup>2</sup> de terrain sont à disposition. Ce qui devrait permettre de concentrer 1500 à 2000 emplois.»

**Bonne nouvelle:** l'armée étendra ses horaires, pour assurer dès 2020 une surveillance 24 heures sur 24. «C'est du pain béni pour nous! Les coûts sont énormes pour la partie civile lorsque l'armée ne travaille pas.» Pierre-André Arm en est convaincu: «Les synergies entre l'exploitation civile et militaire contribueront au succès de l'Aéropole.» **MM**

Publicité

Actuellement chez SUN STORE

# PROMO -20%

Profitez de l'hiver!

200 ml  
**11.50**  
~~14.48~~

200 ml  
**15.90**  
~~19.90~~

12 sachets  
**15.90**  
~~19.90~~



Toux

Grippe • Refroidissement

Lisez la notice d'emballage | Novartis Consumer Health Suisse SA

**+10%** de rabais supplémentaire uniquement avec la SUNCARD  
Valable dans tous les SUN STORE jusqu'au 20.02.16. [www.sunstore.ch](http://www.sunstore.ch)



**SUN STORE**  
bien plus qu'une pharmacie