

# AEROSUISSE Bulletin spécial Corona 2020



## Conséquences de la crise du coronavirus sur l'aviation

La pandémie de Covid-19 est la source de la plus grande crise dans l'histoire du transport aérien mondial. 7,5 millions de vols ont été annulés entre janvier et juillet 2020 dans le monde entier. La IATA s'attend à des pertes d'environ 85 milliards de dollars pour la branche entière. En août, AEROSUISSE a résumé les conséquences de la crise du coronavirus pour les divers secteurs de l'aviation suisse. En outre, dans une lettre à quatre conseillers fédéraux, AEROSUISSE exige une harmonisation des mesures en raison du coronavirus pour le transport aérien international.

## Éditorial

- [Aéroports internationaux](#)
- [Aviation commerciale](#)
- [Fret aérien](#)
- [Business Aviation](#)
- [Contrôle du trafic aérien](#)
- [Entreprises de maintenance](#)
- [Les exigences du secteur](#)

## Aéroports internationaux

La circulation sur les aéroports nationaux s'est immobilisée entre avril et juin. Sur les aérodromes régionaux surtout des vols de plaisance (VFR) ont eu lieu. Les aéroports de Zurich, Genève et Bâle ont compté environ 10 pour cent du nombre de passagers du même mois de l'année précédente. Tous les aéroports faisant partie de l'SIAA (Swiss International Airports Association) ont instauré le chômage partiel pour leur personnel. Tout investissement n'étant pas absolument nécessaire a été suspendu et les budgets d'investissements ont été réduits pour les prochaines années.

L'aéroport de Zurich poursuit son planning concernant ses projets de développement à long terme, mais leur réalisation est seulement effectuée là où le fonctionnement de l'exploitation l'impose. À Genève on investit dans la construction de l'aile Est, dans celle du centre logistique pour les bagages ainsi que dans le maintien de l'infrastructure. L'EuroAirport a réduit ses investissements pour 2020 à un cinquième. Il est le seul aéroport national à enregistrer un plus dans le secteur du fret aérien lors du premier semestre 2020.

Chiffres du trafic sur les aéroports nationaux de **janvier à juin 2020**:

	<b>Passagers 2020</b>	Passagers 2019		<b>Vols 2020</b>	Vols 2019		<b>Fret (t) 2020</b>	Fret (t) 2019	
Zurich	<b>5'321'602</b>	14'924'134	-64,3%	<b>60'417</b>	135'871	-55,5%	<b>144'526</b>	226'003	-36,1%
Genève	<b>3'843'141</b>	9'079'650	-57,7%	<b>48'429</b>	95'312	-49,2%	<b>17'828</b>	29'213	-39,0%
Bâle	<b>1'309'262</b>	4'259'804	-69,3%	<b>23'882</b>	47'689	-49,9%	<b>55'546</b>	53'510	+3,8%

## Aviation commerciale

La IATA considère que le chiffre de passagers correspondant au niveau pré-corona sera atteint en 2024 au plus tôt. Les aides étatiques pour les compagnies aériennes ont maintenu beaucoup d'emplois mais elles empêchent une consolidation du transport aérien à court et à moyen terme en maintenant sur le marché des compagnies aériennes affaiblies économiquement ou vétustes. Ceci mène à des surcapacités massives et renforcera la guerre tarifaire lors de la phase de reprise.

Le transport aérien a repris en juin de zéro. Du point de vue suisse, le trafic continental se développe de manière prudemment positive. En juillet 2020 environ 35 pour cent des vols, en comparaison avec l'année précédente, ont été assurés, ceci avec des chiffres de fréquentation raisonnables. La reconstruction économique sur les lignes intercontinentales s'avère très difficile. Pour le moment la demande de fret – malgré sa volatilité – permet une certaine régularité sur les lignes à longues distance. Certaines déclarations de la part des autorités sanitaires gênent le processus, car elles rendent la planification difficile. Les restrictions à l'admission posent des limites. S'y ajoutent les contraintes sanitaires sévères. Les grands et les importants marchés, comme les États-Unis, ne peuvent être desservis économiquement pour l'instant. En plus des défis épidémiologiques, de plus en plus d'éléments politiques s'appliquent et entravent une reprise raisonnable.

## Fret aérien

La crise du coronavirus a démontré le rôle important du fret aérien. Sans les vols de fret la Suisse n'aurait pu se procurer le matériel de protection vital. De plus, la demande de fret permet à Swiss d'assurer régulièrement certains vols de longue distance. Dans ce contexte, l'Air Cargo Day d'IG AirCargo Switzerland a eu lieu au Musée suisse des transports à Lucerne le 26 août. L'association professionnelle fête son 10e anniversaire cette année. Pour cet événement elle a réalisé «[l'Étude sur la logistique du fret aérien en Suisse 2020](#)».

Cette étude analyse l'importance du fret aérien pour l'économie suisse. Les thèmes principaux comme le marché du fret aérien, l'infrastructure, la numérisation, le climat et l'environnement ainsi que les conditions cadres réglementaires sont analysés. Les avions sont (avant, pendant et après la crise du coronavirus) des moyens de transports extrêmement importants – cela surtout pour l'industrie exportatrice suisse. En 2019 des marchandises pour un montant de 157 milliards ou 50 pour cent des exportations ont quitté la Suisse par voie aérienne et le pourcentage de marchandise livrée à des destinations d'outre-mer fut de plus de 80 pour cent. Pour les importations le pourcentage est de 35 pour cent. Les marchés d'outre-mer comme l'Asie et les États-Unis gagnent en importance et le fret aérien est d'une importance systémique pour le développement économique de la Suisse car il assure la prospérité et sécurise les emplois. AEROSUISSE a épaulé cette étude et le président Thomas Hurter et le vice-président Matthias Suhr ont enrichi l'Air Cargo Day avec leurs exposés.

## Business Aviation

L'aviation commerciale souffre elle aussi des conséquences de la crise du coronavirus, mais pas si sévèrement que les compagnies aériennes. Globalement le trafic dans le secteur de l'aviation commerciale a diminué de 30 pour cent jusqu'à la fin de juin en comparaison avec l'année précédente. Pendant que l'Océanie a subi une baisse de 5 à 10 pour cent de janvier à juillet, d'autres régions ont subi de baisses importantes, ainsi l'Europe avec une baisse de trafic de plus de 40 pour cent. En Suisse, de janvier à mars les activités étaient au niveau normal, en mars la Suisse a affiché un chiffre d'affaires supérieur grâce aux vols de rapatriement et aux transports de produits médicaux. En avril le trafic est presque entré en stagnation, le trafic domestique étant quasi inexistant. La baisse sur les vols à courte distance fut d'environ 70 pour cent, sur le vol à longue distance près de 95 pour cent. Dès mi-mai et juin les vols à courte distance ont augmenté et ont atteint un niveau comparable au niveau pré-corona de 40 à 60 pour cent.

En juillet et en août ce sont surtout les petits business jets qui ont assuré des vols à courte distance en Europe qui ont marqué une reprise. Il semble que l'aviation commerciale profite des vols en ligne manquants. Leurs clients sont principalement des privés et des familles qui veulent passer leurs vacances en Europe. La bataille des prix est féroce. Le marché des vols à longue distance est encore non-existant, car la plupart des pays à l'extérieur de l'Europe ne peuvent pas être desservis pour le moment. Les

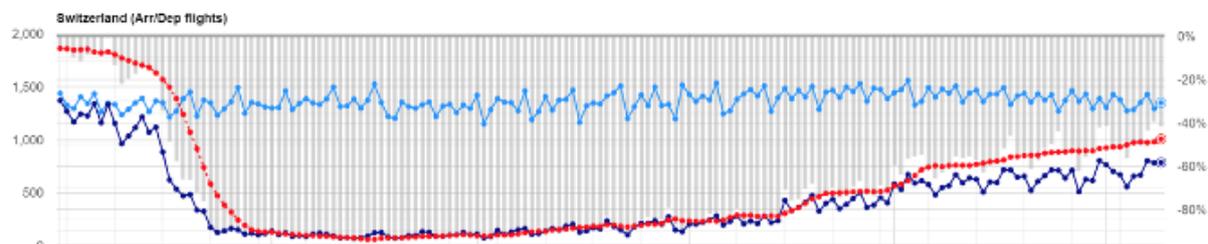
clients commerciaux manquent, car beaucoup d'entreprises ont statué un arrêt de voyage, ceci en partie jusqu'à la fin de cette année.

## Contrôle du trafic aérien

Skyguide, responsable du contrôle aérien suisse, a enregistré une baisse de 57 pour cent de janvier à juin 2020 pour le trafic aérien contrôlé. À l'aéroport de Zurich une réduction des mouvements IFR d'environ 57 pour cent a été enregistrée, à l'aéroport de Genève d'approximativement 51 pour cent. Les aéroports régionaux enregistrent une baisse de 32 pour cent.

Vols de fret	- 2.2%
Business Aviation	- 37.8%
Vols charter	- 39.2%
Compagnies aériennes de réseau	- 59.8%
Compagnies aériennes low-cost	- 67.3%

Le contrôle aérien suisse a pris des mesures de réduction de coûts depuis le mois d'avril afin de compenser en partie les pertes de revenus : ainsi des réductions de salaires, la réduction des heures supplémentaires et des vacances, le chômage partiel et le renoncement à des investissements non urgents. Les liquidités sont assurées jusqu'à la fin du mois d'août. Après ce délai Skyguide compte sur le support du gouvernement. Skyguide ne s'attend pas à une reprise notable avant 2024.



*Le schéma de Skyguide affiche la diminution du trafic des arrivées et des départs en Suisse du 1er mars au 31 juillet 2020.*

## Entreprises de maintenance

Les entreprises au sein de l'ASEA (Association suisse des entreprises aérotechniques) ont toutes ressenti les répercussions de Covid-19 de manière différente: l'arrêt de travail dans le secteur des avions gros-porteurs et du transport régulier est en général de 50 à 70 pour cent. Le chômage partiel concerne environ 70 pour cent du personnel. Pour la maintenance la baisse est d'approximativement 75 pour cent, l'attention se porte sur les avions de fret et le parking des flottes. De plus, les cabines des avions ont été modifiées pour permettre le transport de fret dans la cabine.

Le nouvel environnement et la chute du marché des compagnies aériennes posent de nouveaux défis à toutes les parties concernées. Les clients des entreprises de maintenance ne volent plus ou très peu. Leur moralité de paiement a diminué et la liquidité des entreprises de maintenance s'amenuise. Le planning de vols se modifie à

brève échéance. Les vols sont souvent annulés. Ceci affecte gravement le planning du personnel des entreprises de maintenance. À cause de la stagnation, les clients ont fait avancer leur «scheduled maintenance» ou le contrôle de 50/100 heures de vol. Ces commandes vont manquer lors du deuxième semestre. Pour les petites entreprises chargées de la maintenance des avions de la General Aviation, la situation s'annonce moins grave. Dans la plupart des cas elles ont pu exécuter leurs travaux tel que planifié.

## Les exigences du secteur

AEROSUISSE a fait partie d'une [table ronde de l'économie exportatrice](#), le conseiller fédéral Guy Parmelin y été aussi présent. AEROSUISSE a informé sur les conséquences négatives concernant le secteur aéronautique et posé les exigences suivantes :

1. Maintenir le rapport sur la politique aéronautique Lupo 2016 et les fiches de coordinations PSIA malgré Covid-19.
2. Pas de «Swiss Finish» concernant les mesures sanitaires de frontière: autant que possible du point de vue épidémiologique la Suisse doit accorder ses mesures concernant le trafic international avec les pays limitrophes: installation de centres de test dans les aéroports, un test Covid-19 négatif est accepté pour éviter ou réduire la quarantaine. La localisation électronique de passagers doit remplacer la solution papier conventionnelle et il faut renoncer à la fermeture des frontières.
3. Ne pas abuser de la crise du coronavirus pour dégrader les conditions cadres: certains milieux politiques veulent profiter de la crise pour ajuster les heures d'ouverture et les augmentations de capacité planifiées et introduire le plus de mesures restrictives que possible. Cette démarche anéantit toutes les tentatives de reprise. Par conséquent: ne pas changer les directives en vigueur aujourd'hui selon le PSIA. La flexibilité restante doit être exploitable au maximum. La Suisse ne peut changer le fonctionnement du transport aérien international (l'importance des heures en début et fin de journée pour les connexions intercontinentales). Les mesures restrictives sont nuisibles à l'aviation suisse, à la connexion de la Suisse et elles détruisent des milliers d'emplois.
4. Une introduction modérée des taxes environnementales: pendant la phase de reprise les compagnies aériennes ne pourront guère réaliser des bénéfices. Les taxes environnementales comme la taxe prévue sur les billets d'avion ont une influence directe et négative sur la marge des compagnies aériennes. Si les taxes sont fixées à un niveau trop élevé, la reprise est fortement retardée ou même impossible. Ceci représente une contradiction par rapport à la volonté du parlement de sécuriser la connexion de la Suisse par le transport aérien. De ce fait le parlement a autorisé les garanties étatiques.
5. Une allocation des risques équitable: toutes les parties prenantes du trafic aérien ont subi des pertes à cause de la crise du coronavirus. Entre autres les services de contrôle aérien. Les états en tant que propriétaires de ces entreprises doivent supporter leur partie des pertes. Le report complet prévu sur les usagers de l'espace aérien (bien que sur plusieurs années) retarde la reprise et fera en sorte

que la connexion économique nécessaire ne sera pas mise en œuvre de la même manière comme avant la crise.

Fin août, AEROSUISSE a adressé une lettre comprenant ces exigences aux conseillers fédéraux Simonetta Sommaruga (DETEC), Karin Keller-Sutter (DFJP), Alain Berset (DFI) et Ueli Maurer (DFF). Pour AEROSUISSE il est essentiel que les mesures soient harmonisées avec les pays limitrophes et sur l'échelle internationale afin de réduire la propagation de l'épidémie. Dans cette lettre, le fait est aussi souligné que la proportionnalité doit être accentuée.

AEROSUISSE  
Fédération faîtière de  
l'aéronautique et de  
l'aérospatiale suisses  
Kapellenstrasse 14  
Case postale  
3001 Berne

Pour plus d'informations, veuillez consulter notre site Web:

[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

Rédaction:  
Hansjörg Bürgi

Tel  
+41 58 796 98 90  
Fax  
+41 58 796 99 03

[info@aerosuisse.ch](mailto:info@aerosuisse.ch)  
[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

2020© AEROSUISSE