

**AEROSUISSE**

Dachverband der  
schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de  
l'aéronautique et de  
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello  
dell'aeronautica e  
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation  
of Swiss Aerospace

Sekretariat:  
Kapellenstrasse 14  
Postfach  
CH-3001 Bern  
T +41 (0)58 796 98 90  
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch  
www.aerosuisse.ch

Aux membres des partis du centre et de la droite  
du Conseil national

Berne, le 17 février 2022

**Prise de position d'AEROSUISSE concernant les motions suivantes :**

- [20.3275](#) Mo. Schlatter Marionna. Redémarrage de l'aviation. Pour une interdiction des vols de nuit
- [20.3276](#) Mo. Schlatter Marionna. Redémarrage de l'aviation. Favoriser les avions efficaces
- [20.3509](#). Mo. Seiler Graf Priska. Vols court-courriers. Stratégie de transfert
- [20.3287](#) Mo. Brenzikofer Florence. Redémarrage de l'aviation. Interdire une augmentation des capacités du trafic aérien
- [20.3026](#) Mo. Prelicz-Huber Katharina. Réduire les émissions liées aux vols effectués par des conseillers fédéraux

Mesdames et Messieurs les Conseillers nationaux,

L'aviation est le seul mode de transport capable de franchir rapidement de grandes distances. Elle fournit ainsi un service important et sans alternative pour l'échange international de personnes et de marchandises dans notre pays qui ne dispose pas d'un accès direct à la mer notamment.

Ce raccordement n'est cependant pas gratuit. Pour cela, il faut des compagnies aériennes opérant depuis la Suisse et des infrastructures performantes qui permettent une exploitation sûre, ponctuelle et fiable. Les motions mentionnées ci-dessus illustrent la manière dont le monde politique discute de plus en plus sur des mesures qui mettent en péril cette capacité ; des mesures qui sont en contradiction avec les objectifs fixés par le Conseil fédéral dans son rapport sur la politique aéronautique et le plan sectoriel de l'infrastructure (PSIA).

AEROSUISSE, la fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses, saisit l'occasion pour rappeler qu'une desserte aérienne internationale et optimale de la Suisse est essentielle pour l'économie, l'activité diplomatique (« Genève internationale ») et le tourisme de notre pays. L'aviation est un système complexe où des mesures apparemment mineures, comme une limitation des mouvements aériens ou un renforcement de l'interdiction des vols de nuit peuvent entraîner des conséquences sérieuses sur l'accessibilité de la Suisse.

Pour que Bâle, Genève et Zurich soient desservis avec le moins de vols et d'avions possible et de manière économique ainsi qu'écologiquement équilibrée, deux facteurs sont essentiels : de longues heures d'ouverture de l'aéroport afin d'utiliser le plus efficacement possible le moyen de transport que constitue l'avion, et des capacités de pointe élevées afin de pouvoir gérer efficacement le trafic aux heures de pointe en particulier s'agissant de Zurich.

Pour les liaisons intercontinentales, les heures en matinée ou en soirée sont très importantes, notamment en raison de la géographie : le temps de vols intercontinentaux

est long et les vols passent par plusieurs fuseaux horaires. Certaines régions du monde ne peuvent être desservies raisonnablement que par des départs de Zurich en fin de soirée. Les vols venant d'Asie vers la Suisse ne peuvent pas décoller plus tard en raison de la durée du vol, de l'interdiction des vols de nuit en Suisse ainsi que du décalage horaire. La plate-forme aéroportuaire permet de poursuivre rapidement un voyage vers une destination de l'UE après l'atterrissage en début de matinée en provenance d'une destination intercontinentale et il n'y a donc pas de perte de temps due à une longue attente. Aujourd'hui déjà, l'interdiction des vols de nuit en Suisse est extrêmement stricte en comparaison internationale. Une prolongation, ne serait-ce que de 30 minutes, aurait des effets dévastateurs.

Pour les liaisons courtes intra-européennes, il est essentiel que les personnes prenant l'avion pour des motifs professionnels, puissent se rendre à l'étranger et revenir le même jour. Ces voyageurs « business » sont amenés à devoir reprendre les déplacements avec la levée progressive de certaines mesures aux frontières, mises en place pour lutter contre la propagation du COVID-19. Cela est uniquement possible avec un maintien des heures d'ouverture actuelles dans les aéroports, notamment à Genève et à Bâle. Des interdictions de décollage ou d'atterrissage à des horaires trop avancés s'avèreraient très détractives pour tous ces voyageurs. Les restrictions des heures d'exploitation de l'aéroport sont d'ailleurs beaucoup plus impactantes pour les compagnies basées dans les aéroports en Suisse (car elles doivent impérativement revenir à leur bases chaque soir) que pour des compagnies basées à l'étranger. Des restrictions supplémentaires mettraient donc en péril la rentabilité des avions basés en Suisse et menaceraient donc l'ensemble des emplois créés dans notre pays.

AEROSUISSE est parfaitement consciente de la responsabilité que l'aviation doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre si elle veut avoir un avenir. C'est pourquoi nous devons investir dans de nouveaux avions plus efficaces et des technologies innovantes, de plus et en particulier les carburants alternatifs pour l'aviation (Sustainable Aviation Fuel SAF), afin d'améliorer notre bilan climatique. Ces investissements dans la lutte contre le changement climatique impliquent que les compagnies aériennes puissent opérer de manière rentable afin de gagner les fonds nécessaires pour ces investissements. Des interdictions et des mesures restrictives ne font que produire l'effet inverse et entraînent une fuite des fonds au lieu de renforcer la capacité d'investissement. Mais cela implique que les conditions-cadres pour l'aviation soient intactes.

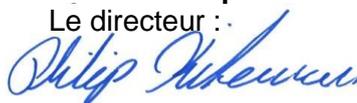
Des moratoires et des interdictions sur le plan politique suisse pour le transport aérien ne sont pas des instruments efficaces de politique climatique. Ils déplacent tout simplement le trafic et les émissions de CO2 à l'étranger - au profit de concurrents étrangers - et ils créent un trafic de contournement et même des émissions de CO2 supplémentaires.

De telles interventions politiques ne sont pas dans l'intérêt de la place économique et touristique suisse. Les motions parlementaires susmentionnées doivent donc être rejetées, comme le propose d'ailleurs le Conseil fédéral.

En vous remerciant de l'intérêt que vous apporterez à nos réflexions, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

**AEROSUISSE**  
**Fédération faïtière de l'aéronautique**  
**et de l'aérospatiale suisses**

Le directeur :



Philip Kristensen