

# MONITORING DE LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN SUISSE

OCTOBRE 2012

## Résumé

Le niveau et la dynamique de développement du transport aérien suisse ont été analysés et évalués dans le cadre d'un monitoring détaillé, qui incluait également une comparaison avec l'étranger.

Ce monitoring se base sur l'étude d'une foule d'indicateurs portant sur les domaines suivants :

- Demande de transport
- Infrastructures et offre de transport
- Conditions-cadres politiques et fiscales
- Compétitivité du secteur du transport aérien
- Protection de l'environnement
- Sécurité aérienne

**Demande de transport.** La Suisse fait état d'une forte demande passagers (nombre de voyages aériens par habitant) comparée aux autres pays. Nonobstant le niveau atteint, la croissance et les attentes ne sont pas moins élevées qu'ailleurs. Par contre, le trafic cargo et la croissance de ce type de trafic ne sont pas en phase avec le potentiel économique et les capacités exportatrices de la Suisse. Les marchandises sont en effet transportées pour l'essentiel par voie terrestre vers l'étranger, ce qui est une conséquence des réglementations restrictives relatives à l'exploitation des aéroports suisses (interdiction de voler la nuit). Tout comme le trafic passagers, l'aviation générale est très développée en Suisse, mais, faute d'alternatives, elle utilise nettement davantage les aéroports internationaux (en Suisse : Zurich, Genève, Bâle-Mulhouse) qu'à l'étranger.

**Infrastructures et offre de transport.** On constate que les aéroports de Genève et de Zurich sont très sollicités comparés aux aéroports situés à l'étranger. Ces deux aéroports ne disposent que de faibles réserves de capacité, si bien qu'ils ne sont plus en mesure de suivre la croissance du marché. A l'inverse, l'aéroport de Bâle-Mulhouse dispose de réserves de capacité, mais comme il ne se prête pas à une exploitation en tant que « hub », il ne permet pas de désengorger l'aéroport de Zurich et du fait de son éloignement, il ne permet pas non plus de désengorger l'aéroport de Genève. En conclusion, force est de constater que le système aéronautique suisse arrive à la limite de ses capacités et perd de sa

compétitivité par rapport à l'étranger où l'on procède à l'extension des infrastructures aéroportuaires. En dépit de ses limites actuelles, le fort niveau de développement de la variété et de la qualité de l'offre de transport aérien en Suisse est à souligner.

**Conditions-cadres politiques et fiscales.** Le transport aérien suisse est sans conteste pénalisé par rapport à l'étranger sous ce rapport. Les frais liés à la sûreté (surveillance du périmètre, contrôle de sûreté du personnel) et à la protection de l'environnement (indemnisation en raison des nuisances sonores) que doivent verser les aéroports suisses sont plus élevés qu'ailleurs. Ces frais se répercutent indirectement sur les compagnies aériennes. Les réglementations sur le vol de nuit, restrictives à l'échelle internationale (d'autant plus que l'Allemagne interdit le survol de son territoire le soir) continuent de brider les possibilités de développement, en particulier en ce qui concerne le trafic cargo qui vole en principe de nuit et le trafic passagers pour lequel les heures de début et de fin de journée sont très importantes. Les coûts et les redevances qui dépendent de la compétitivité et de la productivité, c'est-à-dire la partie des redevances aéroportuaires qui dépend des infrastructures et des prestations de service, sont parfaitement **compétitifs** nonobstant les coûts élevés de la main d'œuvre en Suisse et la force du franc. De même, les coûts du service de la navigation aérienne sont modérément élevés.

La compétitivité des compagnies aériennes est également élevée, à commencer par SWISS qui présente un niveau de productivité et de rentabilité très élevé par rapport à ses concurrentes étrangères.

**Environnement et sécurité aérienne.** Le niveau de développement dans ces deux domaines est très élevé. Il convient de relever la faible consommation moyenne de carburant, la modernisation croissante de la flotte d'avions (qui rejaillit également positivement sur le niveau des émissions de bruit) et le fait qu'une forte proportion de passagers emprunte les transports publics pour se rendre aux aéroports. La Suisse affiche également un niveau de sécurité supérieur à la moyenne même par rapport aux standards européens qui sont les plus élevés du monde.

**En résumé,** le niveau d'efficacité et de qualité du transport aérien suisse est supérieur à la moyenne. S'agissant des conditions-cadres en rapport avec les redevances et les contraintes/règles d'exploitation, force est de constater que les conditions de compétitivité sont assez nettement défavorables par rapport à l'étranger. La saturation des infrastructures et des capacités est déjà perceptible, ce qui représentera le plus gros obstacle au développement nécessaire pour faire face à une demande de trafic appelée à croître.

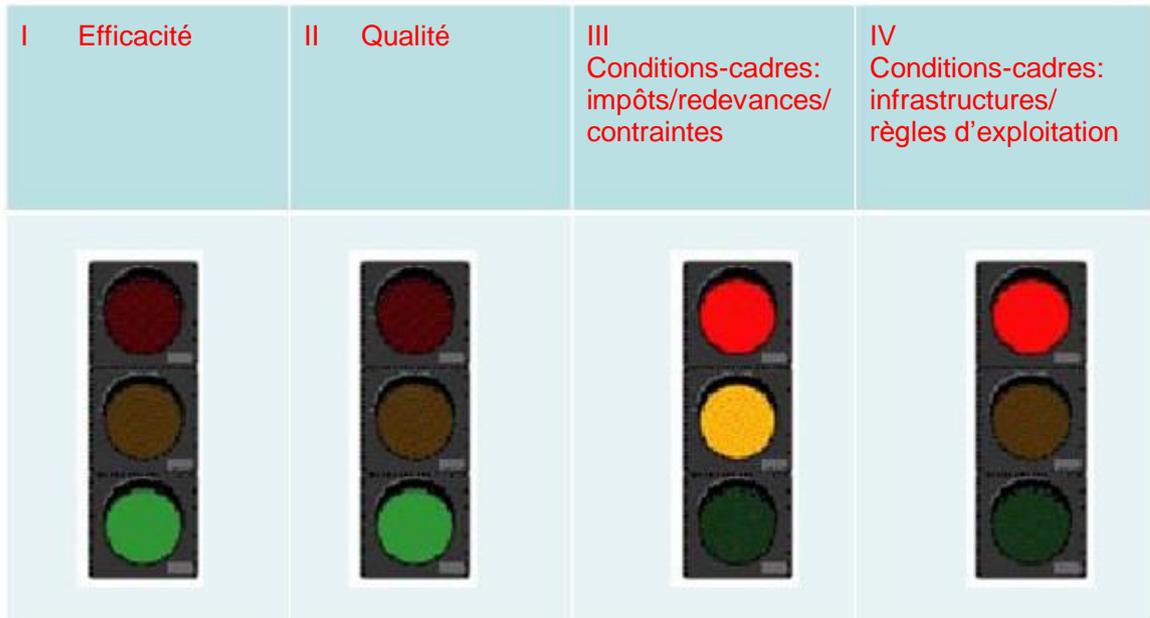


Fig. 1: évaluation globale du transport aérien suisse