

Accord sur le transport aérien: (plus de liberté au-dessus des nuages)

26.06.2017

D'un coup d'oeil

Dans le ciel aussi, il y a des frontières. Si les passagers suisses ne les perçoivent presque pas, nous le devons surtout à l'accord sur le transport aérien conclu avec l'UE. Cet accord a non seulement libéralisé les droits de transport, mais également réglé la collaboration des autorités responsables de la surveillance de l'espace aérien et la certification de nouveaux appareils.

Se rendre à Londres pour 50 francs? Comment est-ce possible?

En deux mots : **l'accord sur le transport aérien**. Cet accord a largement contribué à maintenir de bonnes connexions aériennes après la débâcle de Swissair. En effet, l'accord a enfin introduit les **libertés d'établissement et d'investissement** des compagnies aériennes, raison pour laquelle de nouveaux prestataires ont pu s'engouffrer dans la brèche et intensifier la concurrence. Des vols autrefois considérés comme non rentables apparaissent sur les grilles de vols et le billet pour le voyage en Écosse ou au Portugal dont on rêve depuis si longtemps se trouve à la portée du plus grand nombre.

Comment se peut-il qu'on puisse rallier Bangkok dès 450 francs?

La **libéralisation du trafic aérien en Europe** a également un impact sur les vols intercontinentaux. Les passagers suisses ne sont en effet pas assez nombreux pour remplir de gros avions ralliant Zurich à Singapour ou New York. Les nombreuses correspondances européennes, certaines destinations étant nouvelles et d'autres desservies plus fréquemment, améliorent le taux d'occupation de ces vols, mais intensifient également la concurrence sur les vols long-courriers, ce qui fait baisser les prix.

Grâce à l'accord sur le transport aérien, le billet pour le voyage en Écosse ou au Portugal dont on rêve depuis si longtemps est à la portée du plus grand nombre.

Comment faisait-on par le passé?

Remontons dans le temps : une comparaison avec les années 1990 révèle l'ampleur des changements. À l'époque, les droits pour les connexions aériennes entre deux États devaient être négociés **au cas par cas**, et les prix étaient fortement régulés. Exploiter efficacement une filiale dans un autre pays était beaucoup plus compliqué, ce qui a en partie causé la chute de Swissair. En effet, les premiers temps, **la Suisse est restée à l'écart** de la libéralisation du trafic aérien.

Quand les choses ont-elles changé?

Les choses ont changé avec la **conclusion de l'accord sur le trafic aérien dans le cadre des accords bilatéraux I**. Depuis, les compagnies aériennes suisses disposent de presque toutes les libertés importantes dans le ciel européen.

Quelles sont les libertés d'une compagnie aérienne dans le trafic aérien européen?

La débâcle de Swissair ...

Pour Swissair, l'accord est arrivé trop tard, mais Swiss en profite largement aujourd'hui. Bien que Swiss appartienne depuis longtemps à Lufthansa, la compagnie aérienne a toujours son **siège social en Suisse** et opère selon le droit helvétique. Cela vaut également pour quantité de petites compagnies aériennes, comme Helvetic Airways, Skywork ou easyJet Switzerland.

Comment la Suisse peut-elle participer à l'organisation du marché?

Grâce à l'accord aérien, la Suisse a pu adhérer à l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) fondée en 2002. Celle-ci fixe les standards en matière de sécurité aérienne et de protection de l'environnement pour le trafic aérien en Europe. Cela comprend la certification de nouveaux appareils, uniformisée pour tous les pays membres de l'AESA. Cette uniformisation est avantageuse pour les fabricants aéronautiques comme Pilatus à Stans et Marenco Swisshelicopter à Mollis. Par ailleurs, l'AESA établit les règles pour la formation des pilotes et les entreprises de transport tout comme des standards de sécurité pour les aéroports. Grâce à l'accord, la Suisse peut énoncer directement ses besoins, partager son savoir-faire et participer à l'élaboration des règles.

Plus de sécurité et d'efficacité avec l'espace aérien unifié

Un troisième aspect de l'accord concerne la sécurité aérienne. Grâce à l'accord, la Suisse peut participer au grand projet de « Single European Sky » (SES), lequel vise à uniformiser l'espace aérien européen. L'idée fondatrice est la suivante : au lieu de se focaliser sur les frontières nationales, l'objectif est de mettre en place un trafic aérien sûr et efficace. Cela évite des détours, et donc des temps de vol, ainsi que de grands volumes de kérosène, ce qui est bénéfique pour l'environnement. Depuis le début, Skyguide, l'organisme national de sécurité aérienne, s'est fortement investi dans ce projet prometteur. Tout comme l'Allemagne, la France et les pays du Benelux, la Suisse fait partie du FABEC, le Bloc d'espace aérien fonctionnel d'Europe occidentale. À l'avenir, les pilotes qui survoleront ce territoire ne devront plus prendre contact avec un autre organisme de sécurité aérienne chaque fois qu'ils franchissent une frontière, mais auront un seul interlocuteur qui les guidera vers leur destination en toute sécurité. Comme la Suisse est représentée dans les différents organes concernés, elle peut participer activement à ce processus d'intégration.

Faire cavalier seul n'est pas une solution! Prenez part, vous aussi, à notre campagne d'informations!

www.ouverte-souveraine.ch