

economiesuisse  
Case postale  
8032 Zurich

Lausanne, le 27 août 2004

S:\COMMUN\POLITIQUE\Position\2004\POL0464.DOC  
REJ/rf

***Procédure de consultation relative au rapport sur la politique aéronautique de la Confédération***

Madame, Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courrier du 30 juillet dernier à propos du sujet mentionné sous rubrique et vous remercions de nous consulter à ce propos.

En préambule, permettez-nous de vous faire part de notre surprise quant au délai extrêmement court qui nous est imposés pour vous fournir une position circonstanciée sur ce sujet éminemment important, compte tenu de la dépendance de notre pays vis-à-vis de ses relations avec le reste du monde.

D'une manière générale néanmoins, notre canton est moins directement concerné par cette problématique que ne le sont, par exemple nos voisins genevois. Dès lors, dans la mesure où nous partageons totalement la position de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève sur cet thème, nous nous permettons simplement de vous transmettre, s'il en est besoin, une copie de leur prise de position.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay  
Directeur adjoint

Régis Joly  
Sous-directeur

***Annexe : ment.***

economiesuisse  
Herr Gregor Kündig  
Hegibachstrasse 47  
Postfach  
8032 Zürich

Genève, le 16 août 2004

Monsieur,

Nous vous remercions d'avoir sollicité notre opinion au sujet du projet de rapport du DETEC au sujet de la politique aéronautique de la Confédération.

**Nous nous opposons sans réserve à l'essentiel de ce projet.**

Vous remarquerez toutefois que nous ne nous sommes pas exprimés au sujet des mesures proposées de réorganisation du DETEC, visant à mettre en place un contrôle de l'organe de contrôle OFAC...

Vous noterez aussi que nous n'avons pas évalué les propositions d'accroître la compétitivité des entreprises suisses de transport aérien en faisant assumer à la Confédération des coûts de sûreté et de sécurité. Nous nous en remettons dans ce cas à l'avis des Directions d'aéroport, notamment au directeur général de l'Aéroport International de Genève et à la Direction générale des compagnies suisses.

**LA CONFEDERATION TIENT DEJA LES RENES**

Dans le domaine du transport aérien, le rôle actuel de la Confédération est déjà très important et son pouvoir de décision considérable.

Elle est en effet l'instance qui octroie les concessions aux aéroports.

Elle est ensuite l'instance qui approuve les règles d'exploitation, ce qui revient à dire qu'elle a un droit de veto et de contrôle sur la gestion de tous les aéroports commerciaux de Suisse.

Au travers de l'OFAC, la Confédération dicte aussi les normes permettant aux compagnies aériennes de voler, poser et décoller en territoire suisse. Ces normes ont trait à la sûreté et à la sécurité, ainsi qu'aux droits de trafic.

Enfin, la Confédération s'est traditionnellement investie – et a investi – pour une compagnie aérienne nationale à même d'assurer des liaisons intercontinentales directes avec notre pays.

Cela étant, dans son action et son intervention, la Confédération a toujours – plus ou moins – respecté les deux principes de l'organisation politique suisse :

- le fédéralisme, qui veut que la Confédération agisse à titre subsidiaire par rapport aux cantons ;
- le libéralisme, qui veut que l'Etat confie au marché la régulation de l'activité économique, sous réserve de mesures destinées à sauvegarder l'intérêt général.

#### **LA NATIONALISATION DES AEROPORTS OU LE RETOUR A L'ERE MAUROY-MITERRAND**

On ne comprend pas bien ce qui pousse la Confédération à vouloir exercer une emprise plus forte encore sur les gestions aéroportuaires. On comprend encore moins ce qui l'amène à envisager d'exploiter elle-même les aéroports.

Dans les faits, tout semble indiquer que la Confédération ferait fausse route en poursuivant de tels desseins :

- la centralisation des gestions aéroportuaires viole les principes du fédéralisme et du libéralisme ;
- elle prive les aéroports d'une certaine souplesse de gestion et de possibilités de financement autonome qui ont fait leurs preuves à Genève ;
- la planification centralisée de l'offre des aéroports écarte ces derniers de leur marché régional;
- la gestion étatique envisagée s'oppose à la tendance mondiale dans le domaine de la gestion aéroportuaire. En France, de nouveaux statuts sont en préparation, qui prévoient la mise en concurrence de sociétés privées pour l'exploitation des aéroports ;
- la reprise en mains des aéroports par la Confédération implique sans doute qu'elle rachète aux propriétaires actuels d'importants actifs. Est-ce une dépense prioritaire pour la Confédération ?

En définitive, le projet consiste ici à passer d'activités réalisées par une structure d'exploitation d'un aéroport selon des normes définies par la Confédération et dont le respect est contrôlé, à une internalisation au sein de l'administration fédérale – un internement ?

#### **L'ENVIRONNEMENT GRIMACE, L'ECONOMIE PLEURE, LA POPULATION EN FERA LES FRAIS**

Bien entendu, nous demeurons sensibles à la préoccupation de coordonner tous les moyens de transport en Suisse et de les promouvoir sous les auspices d'une politique de développement durable. Mais nous posons comme a priori absolu le libre choix du moyen de transport par l'utilisateur.

Nous relevons à ce sujet que la suppression de la ligne aérienne reliant Genève à Zürich que retient implicitement le projet de rapport constituerait une violation grave de ce libre choix et priverait SWISS INTERNATIONAL AIR LINES de quelque 300'000 passagers par an, sans toutefois réduire notablement le nombre de vols partant et arrivant de/à Genève. La clientèle genevoise préférera gagner par la voie des airs les plates-formes de Londres, de Paris ou de Francfort plutôt que celle de Zürich par la voie de fer !

L'environnement n'est pas sûr de gagner quoi que ce soit d'un tel projet, mais notre compagnie nationale est certaine d'en perdre beaucoup.

Par ailleurs, nous ne pouvons appuyer une politique coordonnée de tous les moyens de transport que si elle garantit à chacun une égalité de traitement. Or, les mesures de lutte contre les nuisances engendrées par le trafic ferroviaire et celui des autoroutes sont couvertes par la Confédération, alors que ce sont les aéroports, et eux seuls, qui financent les mesures d'insonorisation autour de leur périmètre.

**UNIQUE DETEC : TOUS POUR UN ET TANT PIS POUR LES AUTRES**

Les considérations liées à la politique environnementale ne suffisant pas à justifier le projet du DETEC, SWISS INTERNATIONAL AIR LINES ayant peut-être plus à en craindre qu'à en espérer, c'est peut-être à la gestion des aéroports qu'il faut revenir ... ou plutôt d'un des aéroports nationaux.

Car celui de Genève se porte bien, dicit le projet de rapport. Et, pour celui de Bâle-Mulhouse, aucune mesure ne peut être prise si elle n'est pas décidée en concertation avec les autorités françaises compétentes. Reste celui de Zürich, qui affronte les turbulences de la compagnie nationale, subit les restrictions de survol dictées par l'Allemagne et fait face à la colère de ses riverains.

Si le véritable intérêt du projet de rapport du DETEC est d'offrir à Zürich une solution unique à son aéroport, soit. Qu'on permette cependant à l'Aéroport International de Genève de se développer librement et dans le plus grand respect du fédéralisme !

Veillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.

Chambre de commerce et d'industrie de Genève

Patrick Mayer  
Membre de la Direction