

MONITORING DE LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN SUISSE

2015

Résumé

Le niveau et la dynamique de développement du transport aérien suisse sont analysés et évalués dans le cadre d'un vaste monitoring incluant un comparatif avec l'étranger.

Le monitoring se base sur de nombreux indicateurs, tirés essentiellement de sources officielles internationales, complétés par les recherches et évaluations réalisées par les auteurs en matière de :

- demande et volume de trafic
- infrastructures et offre de transport
- cadre politique et fiscalité
- performance et compétitivité du secteur du transport aérien
- aspects environnementaux et capacité d'innovation
- sécurité aérienne

Demande et volume de trafic. Les conclusions de l'étude réalisée en 2015 dans le cadre du monitoring rejoignent celles de la précédente étude réalisée en 2012. La mobilité aérienne de la population suisse se maintient à un niveau élevé par comparaison avec l'étranger (env. 1,4 voyage en avion par habitant et par an. Allemagne : 0,7 voyage par habitant et par an). La croissance du trafic supérieure à la moyenne ces dernières années en Suisse (la croissance du trafic passagers en Suisse s'est élevée à 5,1 % par an entre 2010 et 2013 à mettre en regard avec la croissance de 2,4 % par an qu'ont connue les pays voisins sur la même période) traduit la bonne santé économique du pays. Cette croissance est en particulier tirée par le développement plus que proportionnel de l'offre proposée par l'ensemble des compagnies aériennes suisses. Nonobstant, les attentes ne sont pas moins élevées que dans le reste de l'Europe de l'Ouest. Les concurrents tels que les Émirats arabes unis, le Qatar et la Turquie, qui sont en plein essor, affichent une intensité de trafic aérien très élevée et en forte croissance, tant en ce qui concerne le trafic passagers (taux de croissance supérieur à 10 % par an) que le trafic de fret. Ces pays bénéficient notamment d'un soutien actif de leurs autorités politiques. Cette concurrence ne sera pas sans effet sur le poids

de la Suisse dans le transport aérien global notamment en ce qui concerne les flux de trafic à destination de l'Extrême-Orient.

Par contre, le trafic de fret et la croissance de ce type de trafic ne sont pas en phase avec le potentiel économique et les capacités exportatrices de la Suisse (2013: fret avionné sur les aéroports, en tonnes, rapporté au volume du commerce extérieur exprimé en milliers de dollars US: 1,0 t pour la Suisse contre 1,4 t pour les pays voisins). La desserte et l'accessibilité de la Suisse pour le trafic de fret souffre des restrictions frappant le transport routier de marchandises (interdiction de circuler la nuit, restrictions douanières) et surtout des contraintes dues aux règlements d'exploitation adoptés par les aéroports suisses (limitation des vols la nuit). Conséquence : d'un côté, une partie des marchandises en provenance de Suisse doit être acheminée via des aéroports étrangers, de l'autre, la demande étrangère de transport aérien de marchandises émanant de la zone de chalandise des aéroports suisses ne peut être satisfaite.

A l'instar d'autres aéroports européens, les aéroports suisses voient le nombre de mouvements d'aéronefs stagner malgré une croissance significative du trafic passagers. En 2013, on comptait en moyenne 82 passagers par mouvement d'aéronef sur les aéroports suisses (contre 52 passagers par mouvement d'aéronef en 2005). La Suisse atteint pour la première un niveau comparable au niveau moyen de ses voisins. Au terme du renouvellement stratégique de la flotte d'avions en cours chez les compagnies aériennes, il faudra s'attendre à voir le nombre de mouvements d'aéronefs à nouveau augmenter de pair avec l'accroissement de la demande.

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. Les constats réalisés en 2012 conservent l'essentiel de leur pertinence y compris en ce qui concerne les problématiques soulevées. L'infrastructure aéroportuaire suisse reste très sollicitée par comparaison avec l'étranger. L'aéroport de Zurich en particulier ne dispose que de faibles réserves de capacité et n'est de ce fait plus en mesure de gérer de manière adéquate la croissance de la demande de transport aérien. Le handicap dont souffre le hub de Zurich et son système de pistes étriqué est de plus en plus criant face aux nombreux projets d'extension des aéroports européens et extra-européens et au regard de la croissance du trafic : dans les aéroports de Munich et de Vienne, dont l'utilisation des capacités est plus ou moins comparable à l'aéroport de Zurich, la planification de projets d'extension pour répondre à la demande se trouve déjà à un stade avancé dans les procédures d'approbation. La pénurie croissante de créneaux horaires rejaillit de manière négative sur les compagnies aériennes basées sur l'aéroport, dans la mesure où aux heures de début et de fin d'exploitation et à certaines heures de la journée les capacités de décollage et d'atterrissage sont saturées, ce qui

complique la planification des vols d'un point de vue économique et empêche quasiment le stationnement d'aéronefs supplémentaires. L'aéroport de Genève arrive également à la limite de ses capacités et ne dispose que de réserves de croissance limitées. 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 les infrastructures aéroportuaires sont en expansion. En dépit des contraintes actuelles, le fort niveau de développement de la diversité et de la qualité de l'offre de transport aérien en Suisse est à souligner : depuis 2008, le nombre de destinations régulières (desservies au moins 5 fois par semaine) au départ des aéroports de Zurich, de Genève et de Bâle a progressé de 25 % ou plus, notamment sous l'impulsion de Swiss et d'Easyjet au départ de Genève et de Bâle. Ainsi, la forte croissance notée dans l'étude précédente se poursuit. La proportion des vols en retard plus élevée à Zurich et à Genève qu'ailleurs s'explique par la saturation générale des capacités et se répercute en partie sur les statistiques de ponctualité des compagnies aériennes suisses. Soulignons toutefois que Swiss et l'aéroport de Zurich figurent dans le peloton de tête en ce qui concerne la satisfaction de la clientèle.

Cadre politique et fiscalité. 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 par rapport à l'étranger (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 de fret 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 redevances de navigation aérienne perçues en Suisse sont relativement élevées. En cause la grande complexité et la petite taille de l'espace aérien.

Les accords sur les droits de trafic conclus par la Suisse avec les autres pays ne sont pas moins, ni plus libéraux que les accords conclus par d'autres pays d'Europe centrale.

Compétitivité. La compétitivité des entreprises suisses du transport aérien – mais c'est le lot de tout secteur économique engagé dans une compétition internationale – est parfois fortement influencée par les variations du taux de change et le niveau des salaires. Cela dit, au vu des indicateurs économiques disponibles, Swiss affiche toujours une profitabilité élevée, y compris en

comparaison internationale, ce que relevait déjà l'étude réalisée en 2012. Un nouvel objet d'étude fait son entrée dans le monitoring : les politiques commerciales agressives des compagnies aériennes du Golfe et de la Turquie. Le nombre de passagers transitant par les aéroports d'attache d'Emirates (DXB) et de Turkish Airlines (IST et SAW) connaît une croissance soutenue, alors que cette croissance est plutôt modérée ces derniers temps pour l'aéroport de Zurich et d'autres aéroports d'Europe centrale. Cette situation se répercute sur la position de Swiss dans le trafic aérien international, en particulier sur le marché extrême-oriental. Les compagnies du Golfe concurrencent directement Swiss, non seulement au départ et à destination de Genève et de Zurich mais également au départ et à destination d'aéroports hors de Suisse. Cela étant, un accroissement de l'offre de vols de cette ampleur, même s'il s'opère au détriment de Swiss, amène en fin de compte des passagers supplémentaires à Genève et à Zurich qui sinon se dirigeraient sur des aéroports hors de Suisse.

Le secteur de l'entretien des aéronefs est particulièrement pénalisé par rapport à ses concurrents étrangers du fait de coûts salariaux proportionnellement élevés, handicap que peine à compenser la capacité d'innovation technologique.

Environnement, innovation et sécurité aérienne. Le niveau de développement dans ces trois domaines est très élevé. Il convient de relever la faible consommation moyenne de carburant, la modernisation croissante de la flotte d'avions (effets sur les nuisances sonores), notamment par les plus grandes compagnies aériennes en termes de trafic (Swiss et Easyjet) et le fait qu'une forte proportion de passagers emprunte les transports publics pour se rendre aux aéroports. La Suisse affiche également un taux d'accidents et d'incidents très faible par rapport aux standards européens qui sont les plus élevés du monde.

En résumé, le niveau d'efficacité du transport aérien suisse est nettement supérieur à la moyenne. Le niveau de qualité se reflète par la grande diversité de l'offre, supérieure à la moyenne, et par un niveau de sécurité élevé. Les problèmes de capacités commencent à cependant se faire sentir notamment sur la ponctualité des vols sans toutefois éroder significativement pour l'instant le très bon indice de satisfaction de la clientèle. S'agissant des conditions encadrant 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. Enfin, la compétitivité internationale souffre de structures de coûts élevés, handicap qu'amplifie le taux de change.

	I	II	III / IV	V
	Effacité	Qualité	Cadre général (politique et fiscalité)	Compétitivité
Situation actuelle				
	Compte tenu du cadre général actuel, les compagnies aériennes, les aéroports et le service de la navigation aérienne fournissent des prestations très efficaces	Grande diversité de l'offre, niveau de sécurité élevé, problèmes de capacité déjà perceptibles (ponctualité) mais satisfaction de la clientèle encore très élevée	Le niveau élevé des redevances (en partie à cause des coûts de la sûreté et des mesures anti-bruit) et les capacités des infrastructures disponibles ont un effet pénalisant	Grâce à un niveau de productivité élevé, la plupart des domaines affichent encore une bonne compétitivité toutefois déjà menacée par le niveau élevé des coûts
Tendance				
	Maintien à un niveau élevé	Développement de l'offre de plus en plus bridé et détérioration de la ponctualité du fait des problèmes de capacité, pression élevée sur les coûts	Capacités des infrastructures de plus en plus saturées	Compétitivité affectée par une structure de coûts élevés, relatif affaiblissement sur le marché des vols intercontinentaux face à la concurrence des compagnies du Golfe et de Turkish Airlines

(Remarque : l'étude repose sur les données les plus récentes disponibles au moment de sa réalisation, à savoir les données des années 2013 ou 2014)