

Transport aérien

Les aéroports helvétiques risquent l'asphyxie en 2030

L'économie suisse dépend en partie de l'offre des trois sites de Zurich, Genève et Bâle. Cette réalité impose des solutions urgentes

Philippe Rodrik

Du fait d'un nombre exceptionnel d'organisations internationales et de sièges de multinationales implantés en Suisse, ce tout petit pays s'est doté au XX^e siècle d'un des plus forts réseaux aériens du monde, au regard du nombre d'habitants, selon l'institut de recherche britannique Oxford Economics. La qualité de l'offre dans ses trois aéroports, en considérant son état de l'an dernier, se classe au deuxième rang derrière celle de la Norvège. Cette réalité réjouissante, dont dépend en grande partie l'économie helvétique, s'avère toutefois menacée aujourd'hui.

Boston Consulting Group et la Chambre américano-suisse de commerce tirent la sonnette d'alarme, en conclusion d'une étude publiée ce mois-ci. Ces deux organismes évoquent même la nécessité de discussions sur la construction d'un nouvel aéroport en Suisse.

Un été 2018 fort ardu, dans les cieux et les aéroports européens, stimule, il est vrai, les prises de conscience en matière de capacité. En juillet, plus de trois millions de voyageurs ont décollé ou atterri à l'aéroport de Zurich. Du jamais vu en un seul mois! Toujours au Flughafen Zürich, le nombre de jours avec plus de 100 000 passagers enregistrés a doublé l'été dernier.

Records

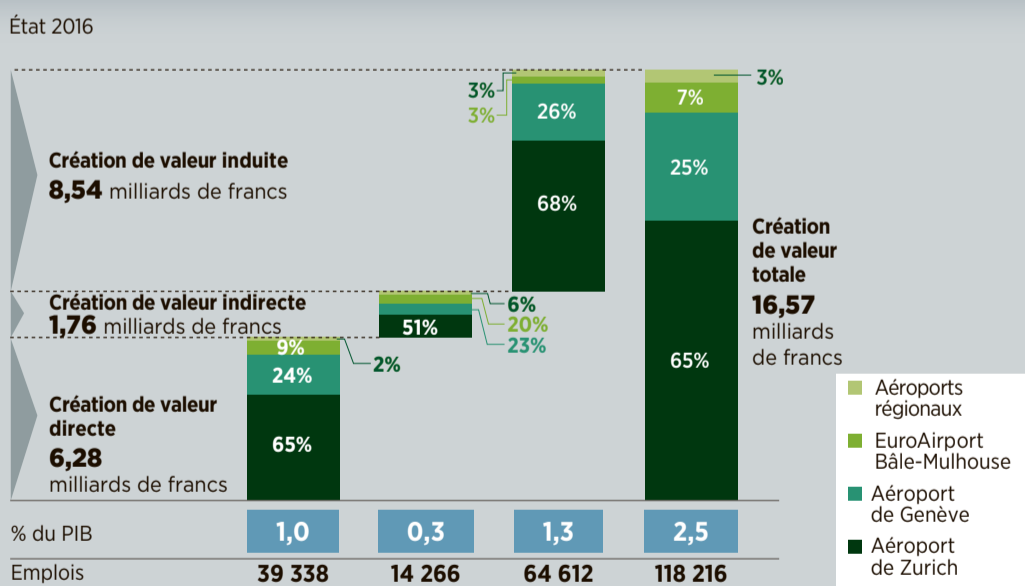
Les professionnels de la branche se sont dès lors trouvés confrontés à des records cumulés: le nombre de passagers transportés et la quantité de vols accusant des retards. Ces incidents s'inscrivent en outre dans un contexte de croissance folle. Et le nombre de passagers transportés devrait encore augmenter, en moyenne de 3% par an entre 2018 et 2030. Soit une hausse de 42% en douze ans, à 78 millions de voyageurs décollant ou atterrissant en Suisse.

La pertinence d'une telle prévision paraît difficilement contestable. Pour deux raisons majeures. D'abord, les tarifs des compagnies aériennes ne cessent globalement



Les avions en partance font la file au moment du décollage à Kloten. AÉROPORT DE ZÜRICH SA

Contribution du transport aérien dans l'économie suisse



de chuter depuis un peu plus de vingt ans (baisse de 63% du prix moyen du billet d'avion aller-retour en dollars, entre 1995 et 2017, selon l'Association internationale du transport aérien). Ensuite parce que la demande en Suisse reste singulièrement forte: les habitants de ce pays voyagent en moyenne trois fois plus souvent que ceux d'Allemagne ou de France.

«Dans ce contexte, si rien n'est fait en matière d'extension ou d'optimisation des capacités des trois aéroports helvétiques, près d'un quart de la demande en sièges passagers et près d'un cinquième de la demande en fret ne pourront

plus être satisfaits en 2030», prévient Daniel Kessler, directeur de Boston Consulting Group en Suisse.

Le consultant et la Chambre américano-suisse de commerce déplorent que de telles perspectives stimulent encore trop peu la mobilisation et l'inspiration politiques. L'Office fédéral de l'aviation civile a juste confirmé, dans l'hebdomadaire zurichois «NZZ am Sonntag», des discussions internes afin de déterminer si une étude doit être entreprise à propos du transport aérien en Suisse d'ici à 2050.

«Le courage politique manque complètement sur ce dossier. La

Confédération doit en prendre les commandes et coordonner les processus de discussion. Des directives claires, à l'intention des aéroports, s'avéreront ensuite nécessaires», relève le directeur général de la Chambre américano-suisse de commerce, Martin Naville. Un tel regard ne surprend guère, si l'on considère la contribution du transport aérien à l'économie suisse: 2,5% du PIB (produit intérieur brut) (voir infographie).

L'étude de Boston Consulting Group et de son partenaire met en plus en évidence la forte création de valeur directe (chiffre d'affaires des entreprises actives sur les

sites aéroportuaires), indirecte (chiffre d'affaires des sous-traitants des compagnies aériennes et des aéroports) et induite (découlant des dépenses générées par les activités des aéroports, des compagnies aériennes et de leurs sous-traitants respectifs). Un pactole de plus de 8 milliards de francs, lié, entre autres, aux plus de 118 000 emplois assurés dans cette branche.

Prospérité menacée

Les dangers pesant sur des enjeux aussi importants ont conduit la direction de Swiss International Air Lines à sonner elle aussi l'alerte dans la revue «Aeropolitics»: «Le système actuel n'est presque plus en mesure d'assurer une activité fiable. À court terme, cela met en colère les voyageurs; à long terme, ce sera au détriment de la prospérité. Des décisions courageuses sont nécessaires. Le temps des politiques de rapiéçage est révolu.»

2,5%

Telle est la contribution de la branche du transport aérien au PIB suisse

Cette réalité prend tout son sens au regard de prévisions largement admises dans la communauté du transport aérien: le nombre de passagers transportés dans le monde doublera d'ici à quinze ans. Le doublement du nombre d'aéronefs exploités dans l'aviation commerciale prendra, lui, cinq ans de plus.

Cette perspective rappelle que les capacités des aéroports dépendent largement de celles des contrôleurs aériens. Les spécialistes helvétiques, actifs sous l'enseigne Skyguide AG, réussissent à limiter à 0,5% la part de vols accusant des retards de plus de quinze minutes et causés par leurs services. Le message du directeur général de Skyguide, Alex Bristol, n'en est pas moins clair: «Nos bonnes performances ne suffisent pas pour surmonter les problèmes d'infrastructures en Suisse, mais aussi les déficits de contrôle aérien dans le reste de l'Europe.»

Éclairage romand

André Schneider, directeur de Genève Aéroport, confirme l'urgence à trouver des solutions pour assurer les infrastructures aéroportuaires dont l'économie suisse a besoin. Interview à découvrir mardi dans nos colonnes et sur notre site.

Concurrence

D'autres aéroports préparent l'avenir

Les tiraillements s'accroissent entre Deutsche Lufthansa, ou sa filiale Swiss International Air Lines, et Flughafen Zürich. Précisément lorsque la direction de cet aéroport veut augmenter ses capacités en décollages entre 6 et 7 heures le matin, moment stratégique pour les compagnies. Un tel projet générerait-il est vrai plus de concurrence et de difficultés opérationnelles au détriment du principal client de l'établissement.

Dans ce contexte, les auteurs de l'étude conduite par Boston Consulting Group et la Chambre américano-suisse de commerce (voir ci-contre) estiment que l'aéroport zurichois se trouve de plus en plus exposé à la concurrence de confrères, assumant aussi une fonction de hub pour Lufthansa.

Il s'agit de Munich, Vienne et Francfort. Ces aéroports ne sauraient intéresser actuellement les usagers de Kloten, certes. Mais ils préparent l'avenir. Munich Airport prévoit d'augmenter ses capacités d'un tiers, Vienna International Airport de 32% et Frankfurt Airport de 29%.

Ces futurs atouts risquent de porter un lourd préjudice à l'aéroport de Zurich et à toute la Suisse, même si la place que des compagnies aériennes laissent vide est vite réoccupée par des consœurs.

La qualité de l'offre globale d'un aéroport est en effet stimulée par celle de chaque client. En ce sens, les forces de Lufthansa et de ses filiales jouent probablement un rôle important, difficile à compenser si la fonction de hub s'étioule à Zurich.

Certaines options en termes d'infrastructures, proposées dans ladite étude, font clairement comprendre la dimension des enjeux à prendre en compte: la construction de nouvelles pistes à Zurich, ou même celle d'un nouvel aéroport. **P.RK**