

## LE TEMPS

Le pouls de l'économie suisse - retrouvez les derniers chiffres économiques clés décriptés en graphiques

---



Voir  
l'inflation



Voir le  
commerce



Voir le PIB



Voir le  
chômage

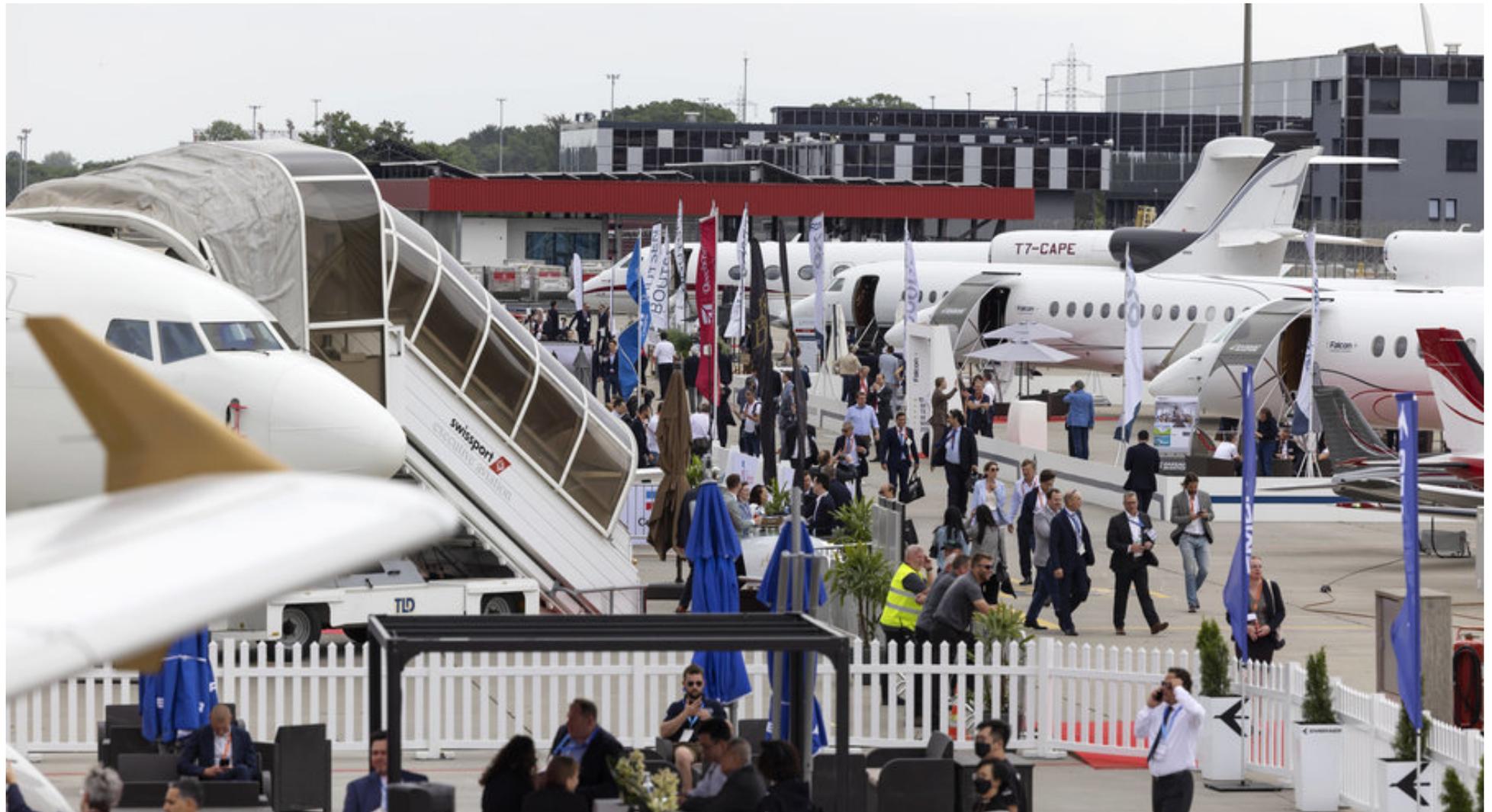


Voir le tourisme

**JETS PRIVÉS** ABONNÉ

### La Suisse, un havre pour l'aviation privée

Après un été caniculaire, les déplacements en jet privé et leur impact climatique suscitent de plus en plus de critiques. A l'échelle européenne, l'aviation d'affaires est florissante en Suisse, qui accueille aussi bien des compagnies fournissant des avions avec pilote que des entreprises de maintenance spécialisées



Le Salon européen de l'aviation d'affaires, le 23 mai 2022 à l'aéroport de Genève. — © SALVATORE DI NOLFI / KEYSTONE



Etienne Meyer-Vacherand

Publié vendredi 2 septembre 2022 à 18:35  
Modifié samedi 3 septembre 2022 à 20:06

Trop polluants, indécents, utilisés pour des vols ridiculement courts, les avions privés font l'objet de critiques croissantes. En France et aux Etats-Unis, des comptes sur Twitter et Instagram ont commencé à traquer les trajets des avions de grands patrons ou de célébrités. La pratique est arrivée en Suisse avec la création il y a quelques jours du compte [@Caplanepourquoi](#) également actif sur les deux réseaux sociaux.

La polémique générée par le suivi de ces appareils braque les projecteurs sur un secteur plutôt habitué à la discrétion. Le gouvernement français a annoncé son intention de mieux réguler cette activité, avec l'hypothèse d'une taxation particulière. Des mesures pourraient aussi être prises au niveau européen, touchant indirectement la Suisse qui occupe une place centrale dans ce que les acteurs du secteur appellent «l'aviation d'affaires» et ses détracteurs «l'aviation privée».

### Deux des quatre aéroports européens les plus actifs

Indice de cette place particulière, chaque année, le salon EBACE (European Business Aviation Convention & Exhibition) consacré à l'aviation d'affaires se tient à Genève. En 2022, Genève et Zurich occupaient respectivement les 3e et 4e places des aéroports les plus actifs dans le domaine de l'aviation d'affaires en termes de mouvements (décollages et atterrissages) au niveau européen selon le rapport 2022 de la [Swiss Business Aviation Association \(SBAA\)](#), l'organisation faîtière du secteur.

La Suisse se partage avec la France, l'Allemagne, et le Royaume-Uni 76% des parts de marché au niveau européen. Et Cointrin représente, à lui seul, un tiers du marché helvétique. Selon des chiffres communiqués par l'Aéroport de Genève, en 2021, les vols de l'aviation privée (avions et hélicoptères) ont représenté 40 805 mouvements sur **99 249 au total** pour l'ensemble des activités. Selon la SBAA, l'aviation privée contribue à la production de richesses en Suisse à hauteur de 15 milliards de francs.

### Une empreinte carbone 5 à 14 fois supérieure à un vol commercial

Face aux critiques qui montent chez nos voisins, les acteurs suisses sont évidemment attentifs, particulièrement à la question d'une potentielle taxe instaurée en France. «Le secteur se pose des questions pour son avenir. C'est une activité avec des marges fines, donc toute augmentation des coûts menace directement la pérennité de certains acteurs et les emplois liés. C'est dommage de polémiquer sur ce sujet, plutôt secondaire, et d'éviter le vrai débat sur la rénovation des bâtiments et les énergies renouvelables», réagit Walter Chetcuti, président de l'Association genevoise d'aviation d'affaires (AGAA).

Si le secteur reconnaît sans peine que les émissions de gaz à effet de serre par passager sont plus élevées que dans l'aviation classique, il estime que la quantité globale est marginale. La SBAA met en avant une proportion de 0,04% des émissions de CO<sub>2</sub> au niveau mondial. Mais **une étude menée en 2021** par l'ONG européenne Transport and Environment estime que les passagers d'un vol privé ont une empreinte carbone 5 à 14 fois supérieure à ceux d'un vol commercial et 50 fois supérieure à un passager de train. Pour les trajets les plus empruntés par l'aviation d'affaires en Europe, des alternatives ferroviaires existent.

«En venant chez nous, nos clients achètent du temps», répond Nicolas Ducommun, fondateur de Starjet Aviation, une compagnie valaisanne basée à Sion qui emploie 30 personnes et fait voler cinq appareils. Pour le pilote, la clientèle est essentiellement constituée d'entrepreneurs faisant plusieurs trajets en une journée et ayant besoin de flexibilité. En Suisse, l'aviation d'affaires peut desservir une trentaine d'aéroports régionaux.

«Je trouve dommage que la première réponse soit punitive, ajoute-t-il. Plutôt que de chercher des solutions, on veut taxer des gens qui travaillent.» Selon lui, certains ajustements permettraient de réduire une partie des émissions polluantes: «Parfois nous devons attendre 15-20 minutes au sol, moteur allumé, pour pouvoir décoller. Ça, par exemple, ce pourrait être optimisé.»

### De la location à la maintenance

Pour les acteurs du secteur, les critiques actuelles masquent aussi les efforts déjà réalisés. Selon le rapport de la SBAA, au cours des «quatre des dernières décennies, l'aviation d'affaires a déjà réduit de 40% ses émissions de CO<sub>2</sub>». «On en revient à l'idée que c'est l'aviation des riches, que c'est la jet-set et les émirs qui se baladent en avion privé, estime Walter Chetcuti. Mais les gens que nous transportons, ce sont essentiellement des gens qui travaillent. Il existe des besoins qui sont plus liés à des déplacements de loisirs, mais ce n'est pas la majorité.» A Genève, les vols dit «de taxi» représentent la grande majorité des mouvements enregistrés par l'aéroport. On trouve aussi par exemple plus de 1200 vols sanitaires pour transporter des personnes malades ou encore 3000 mouvements liés à l'apprentissage du pilotage.

«Une taxe en Europe ne nous toucherait que de manière marginale», reconnaît Walter Chetcuti, mais ce que craint le secteur c'est une taxation helvétique qui pourrait menacer des emplois. Le secteur de l'aviation d'affaires revendique plus de 34 000 emplois directs et indirects. Au-delà des compagnies de location de jets privés ou d'avions avec pilote, il existe aussi tout un écosystème d'entreprises spécialisées dans la maintenance ou même l'aménagement d'avions privés, comme le groupe AMAC Aerospace qui emploie 1100 personnes, dont 900 à Zurich et Bâle.

Proposant notamment des services de personnalisation sur mesure d'avions, l'entreprise estime qu'il est encore trop tôt pour mesurer les effets de cette polémique. En attendant, le secteur essaie de trouver un retour à la normale, entre les conséquences de la pandémie et la guerre en Ukraine.

