

# Développement durable dans le transport aérien

## Mise à jour 2015

### 1. Résumé

Le premier rapport de synthèse « Développement durable dans le transport aérien » a été publié en 2008. Il reposait sur des études de fond du trafic aérien qui prenaient en compte les trois dimensions du développement durable - économique, environnementale et sociale – sur la base des données de l'année 2004.

La présente actualisation du rapport de synthèse se fonde sur des données de 2014 (soit 10 ans après).

Le rapport est structuré comme suit :

- Examen des postulats relatifs au développement durable dans le trafic aérien ainsi que du système de critères et d'indicateurs utilisé dans la dernière étude pour évaluer le trafic aérien.
- Présentation de l'évolution du trafic jusqu'en 2014 et des perspectives à l'horizon 2030.
- Présentation de l'évolution en fonction des indicateurs définis pour les trois dimensions - économie, société et environnement. À cet effet, la présente étude s'est attachée à vérifier si les tendances identifiées par le rapport de synthèse de 2008 s'étaient confirmées, puis à analyser l'évolution jusqu'à aujourd'hui avant de dégager de nouvelles tendances pour l'avenir.
- Description sur cette base des défis pour l'aviation civile en fonction de chacune des dimensions du développement durable.

Sous l'angle économique, les évolutions sont en général évaluées de manière positive, la saturation des capacités aéroportuaires et le maintien de la compétitivité du secteur aérien suisse représentant à cet égard des défis majeurs de par leur influence directe sur la desserte et l'attrait d'une place économique suisse, petite mais ouverte sur le monde.

Sous l'angle environnemental, malgré des améliorations apportées par le passé, des déficits perdurent notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et les effets sur le climat. On observe toutefois un découplage entre ces nuisances et la croissance du nombre de personnes transportées. Deux modifications réglementaires introduites par la révision de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, au 1.2.2015) sont susceptibles d'élargir le cercle des populations exposées dans les zones d'habitation aux nuisances sonores du trafic aérien.

Sous l'angle social, l'évaluation est mitigée, mêlant une évaluation positive de la sécurité et certains déficits en termes de santé et de possibilités de développement de zones situées avant tout aux abords des aéroports nationaux.

L'analyse a montré qu'il faut toujours évaluer l'aviation à l'aune de ses conséquences spatiales. La résultante de l'interaction des trois dimensions du développement durable dans l'espace revêt donc un intérêt primordial. En effet, selon l'échelle considérée (régionale, nationale ou internationale), d'autres questions de fond et d'autres conflits d'objectifs apparaîtront :

1. L'approche locale concerne les régions voisines des aéroports, d'une part en tant que bassin d'emploi, d'autre part en tant que lieux de résidence. Sous cet angle, le premier foyer de tensions (le conflit d'objectifs potentiel) du développement du transport aérien se situe entre, d'un côté, les perspectives de croissance de l'aviation régionale et, de l'autre, le potentiel de développement des communes touchées par le bruit du trafic aérien.
2. Dans la perspective nationale, la contribution à l'économie nationale et le principe de causalité sont au premier plan. Le principal champ de tensions oscille ainsi entre deux pôles : d'un côté, garantir l'apport de l'aviation à l'attrait d'une place économique suisse tournée vers les exportations et, de l'autre, limiter au maximum ses effets sur l'environnement (nuisances sonores, pollution de l'air, besoins de détente, etc.). L'internalisation des coûts externes est à cet égard un postulat important. La saturation programmée des capacités des aéroports nationaux représente un défi supplémentaire puisqu'elle risque d'entraver l'accessibilité et l'attractivité de la place économique suisse. Ce point est également déterminant dans une perspective internationale.
3. Le principal champ de tensions sur le plan international du développement de l'aviation civile balance entre maintien de sa compétitivité internationale et gestion des retombées climatiques planétaires consécutives à la croissance de la mobilité mondiale. La desserte mondiale croissante et la prospérité ont pour revers l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et le risque qu'elles font peser sur le climat mondial. Un aspect important concerne le maintien de la compétitivité et de l'attrait de la place économique de la Suisse en tant que pays exportateur compte tenu de la saturation des infrastructures des aéroports nationaux.

Il ressort des analyses que la politique aéronautique doit relever les défis suivants :

#### **Préserver les atouts**

- La place importante accordée à la sécurité et à la sûreté de l'aviation est confirmée même du point de vue du développement durable.
- Il convient de poursuivre une politique aéronautique axée sur la demande et tendant à la vérité des coûts tandis que l'engagement en faveur des aéroports nationaux et des plus grands fournisseurs actuels de prestations aéronautiques en Suisse (Easy Jet Switzerland et SWISS International Airlines, qui exploite une plate-forme de correspondance) sont de nature à garantir l'importance de l'aviation pour l'économie suisse dans un contexte libéralisé.
- La répartition régionale de l'infrastructure aéronautique garantit une accessibilité élevée et un accès équitable de la population suisse au trafic aérien.

#### **Éliminer les déficits**

Des mesures s'imposent par ailleurs dans le domaine de l'environnement en lien avec un développement territorial durable.

- Relever les défis qui vont fatalement se présenter pour l'économie suisse en raison de la saturation des aéroports nationaux et chercher des solutions durables propres à garantir à moyen terme la desserte, même par le trafic aérien, et l'attractivité de la petite place économique suisse.

- Compte tenu de la place que le réchauffement climatique occupe dans les discussions politiques et des actions en cours au plan international, la stabilisation des émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic aérien est devenue une thématique prépondérante de la période de référence qui court jusqu'à 2030. L'industrie aéronautique a développé à ce propos une stratégie en quatre volets :
  - accélérer le progrès techniques ;
  - améliorer l'infrastructure (même au-delà des frontières nationales ; Ciel unique européen) ;
  - accroître l'efficacité de l'exploitation ;
  - prendre des mesures économiques.
- Dans le cadre de son engagement international (OACI, CEAC, UE), la Suisse soutient concrètement des mesures destinées à mettre dûment en œuvre cette stratégie à l'échelon mondial. Sur la base du document intitulé « ICAO Action Plan on CO<sub>2</sub> Emission Reduction », l'OFAC et les milieux concernés ont développé le plan d'action « Aviation et climat » de la Suisse. Ce plan explique comment, de concert avec les autres Etats européens, la Suisse entend apporter sa contribution dans les domaines susmentionnés pour atteindre ces objectifs généraux.

#### **Saisir les chances qui se présentent**

- La consolidation du développement durable passe par l'application systématique des progrès techniques, contribuant ainsi à améliorer l'efficacité du trafic aérien et par l'adoption d'une approche intermodale des besoins de mobilité où les différents modes de transports seraient engagés en fonction de leurs atouts respectifs.
- Le développement des aéroports régionaux (et surtout la reconversion des anciens aérodromes militaires, p. ex. Dübendorf ou Buochs) recèle des opportunités à la fois pour l'économie, pour l'environnement et pour la société, dans la mesure où les différents intérêts sont pris en compte de manière équitable dans le cadre d'un processus équilibré.

#### **Gérer les risques**

- Le maintien de la compétitivité de l'aviation suisse s'avère être un défi d'envergure dans un contexte économique instable et dans un contexte de concurrence internationale accrue.
- La dépendance par rapport aux décideurs globaux, qui touche p. ex. les compagnies aériennes, s'accroît, avec pour corollaire que les entreprises prennent moins en compte les intérêts nationaux dans leurs décisions.

