Libéralisation du trafic aérien : l'enjeu européen

Autor(en): **Kurz, Andreas C.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **33 (1987)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-848400

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Libéralisation du trafic aérien

L'enjeu européen

Aux Etats-Unis, le ciel est libre – bien que les retombées de l'«open sky» ne soient pas entièrement positives. L'Europe, par contre, se fait tirer l'oreille pour libéraliser l'azur. Toutefois, si l'accord récemment négocié dans le cadre de la CEE est entériné par les ministres des transports, les prix pourraient tomber en chute libre dès cet hiver.

Dès 1990, Swissair remplacera les DC-10 par ces long-courriers américains MD-11.

La libéralisation du trafic aérien américain, réalisée sous l'administration du président Carter, a cassé les tarifs et aboli les restrictions pour laisser libre cours aux principes de l'économie de marché. Résultat: la concurrence s'est exacerbée et les passagers en ont profité. Voler n'est aujourd'hui plus un luxe – sur certaines grandes lignes seulement, il est vrai. Mais l'impitoyable guerre des prix a ruiné plusieurs compagnies, lesquelles sont tombées aux mains d'entreprises disposant d'un solide soutien financier. La suite est facile à deviner: des monopoles sont à nouveau en train de se former, qui pourront imposer leurs tarifs.

On ne veut pas en arriver là, en Europe. Les négociations menées jusqu'ici au sein de la CEE laissent augurer que des compromis sont possibles dans les domaines suivants:

– répartition du trafic: le schéma 50:50, trop rigide, devrait être légèrement assoupli (reste à trouver une solution pour répartir la capacité entre les différentes compagnies);

– tarifs aériens: il est prévu de créer des zones de «rabais simples» (entre 10 et 35%), et des zones de «super-rabais» (entre 35 et 55%); en contrepartie, les voyageurs devront se soumettre à des conditions plus sévères en ce qui concerne la réservation, le séjour, etc.;

– accès au marché: il est prévu d'accorder des concessions aux petites et moyennes compagnies (les pourparlers n'ont cependant pas encore permis de dégager des résultats très concrets à cet égard).

Que pense la Suisse de tout cela? Dans quelle mesure la Suisse serait-elle concernée par une convention européenne? Notre pays ne peut pas s'isoler et il sera directement touché par les décisions prises à Bruxelles, tous les responsables interrogés sont d'accord sur ce point. «Libéraliser oui, mais dans les limites du raisonnable», disent-ils en chœur. «Je suis pour une libéralisation progressive, clairement délimitée, qui exclut toute croissance sauvage», explique le conseiller fédéral Léon Schlumpf, chef du Département des transports, des communications et de l'énergie. Le directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile, Max Neuenschwander, est tout aussi réservé: «Il n'est pas question de libéraliser à tour de bras, sans frein – je ne veux surtout pas en faire une question idéologique: si la nécessité du libéralisme ne se justifiait que sur le plan idéologique (et cette éventualité ne peut pas être totalement écartée), cela signifierait alors que quelque chose ne va plus. Or, le système actuel n'est pas aussi mauvais que cela, en fin de compte.»

Swissair: Oui, mais...

La conception du directeur de l'OFAC rejoint dans une large mesure celle du vice-directeur et responsable de la politique du trafic aérien de Swissair, Martin Monsch. Ce dernier souligne que le système en vigueur est sans doute trop lourd et qu'il est donc souhaitable de l'alléger. Mais il y a des limites à ne pas franchir – notamment en matière de tarifs. Swissair ne peut pas vendre ses billets à perte: elle doit s'efforcer d'atteindre un niveau de rentabilité lui permettant de couvrir ses coûts de production, qui sont très élevés dans notre pays, car il serait inconcevable d'économiser sur la sécurité ou le service pour compresser les frais de fonctionnement. En résumé: la libéralisation est une évolution inévitable, mais toujours reliée à la question de savoir si elle apporte effectivement quelque chose aux usagers – aussi à long terme.

Même unanimité à propos de la façon dont Max Neuenschwander envisage l'avenir: «Afin que tout se passe bien et, surtout, afin que l'offre reste attractive pour les consommateurs, les compagnies devront elles aussi s'asseoir à une table et discuter des tarifs et de la répartition des capacités. Ce qui n'empêche pas d'épuiser toutes les possibilités susceptibles de maintenir des prix avantageux. En d'autres termes, nous ne voulons pas d'une révolution, mais d'une évolution, c'est-à-dire des améliorations progressives et prudentes, mais réelles pour les passagers et supportables pour les entreprises d'aviation civile.»

Volera-t-on à meilleur marché en Europe? Peut-être. Les tarifs sont-ils trop élevés aujourd'hui? «Si tel était le cas, les compagnies aériennes n'éprouveraient pas autant de difficultés financières», estime Martin Monsch. «Swissair, par exemple, vole en-dessous du seuil de rentabilité en Europe.»

Swissair, qui est l'une des compagnies nationales les plus «libérales» (selon son vice-directeur), souhaite donc avancer avec prudence. Elle n'est d'ailleurs pas la seule concernée: «Finalement ce sont aussi les intérêts de la Suisse en tant que pays qui sont en jeu», conclut Martin Monsch.

Andreas C. Kurz, rédacteur en chef adjoint, «Der Bund»