



# Transport aérien

Août 2020

**L'accord sur le transport aérien de 1999 règle l'accès des compagnies aériennes suisses au marché libéralisé du transport aérien en Europe. Grâce à l'octroi des droits de trafic et à l'interdiction de toute discrimination, les compagnies suisses sont, à quelques détails près, mises sur un pied d'égalité avec leurs concurrentes européennes. Elles peuvent ainsi choisir librement les destinations qu'elles souhaitent desservir et les tarifs qu'elles entendent pratiquer. Elles peuvent en outre décider quels appareils elles souhaitent utiliser sur leurs différents vols. Les passagers, quant à eux, bénéficient de prix tendanciellement plus bas et d'un choix plus large de correspondances.**

## Chronologie

- 01.06.2002 entrée en vigueur de l'accord
- 21.05.2000 acceptation de l'accord par le peuple dans le cadre de la votation sur les Accords bilatéraux I (par 67,2% de oui)
- 21.06.1999 signature de l'accord (dans le cadre des Accords bilatéraux I)

## Etat du dossier

En novembre 2011, des négociations ont été entamées avec l'Union européenne (UE) sur les vols intérieurs assurés par des compagnies aériennes étrangères (8e et 9e libertés). Elles ont débouché sur un consensus. L'UE pose, toutefois, comme condition préalable à sa mise en œuvre la conclusion d'un accord sur les questions institutionnelles et le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission suisse et européen (SEQE). Un accord sur le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission suisse et européen a été signé le 23 novembre 2017 alors que les négociations relatives à un accord sur les questions institutionnelles sont toujours en cours.

## Contexte

Avant de signer cet accord en 1999, la Suisse avait conclu de nombreux accords bilatéraux avec presque tous les Etats membres de l'UE dans le domaine du transport aérien. L'accord aérien avec l'UE est venu se superposer à ces accords. Les dispositions des anciens accords ne restent valables que dans la mesure où leur champ d'application ou les droits qu'elles confèrent vont au-delà de ce que prévoit l'accord Suisse-UE.

L'entrée en vigueur de l'accord sur le transport aérien correspond à une phase de grande turbulence dans l'industrie aéronautique (grounding de Swissair le 2 octobre 2001). Les entraves à l'accès au marché européen, qui avaient d'ailleurs joué un rôle dans la faillite de Swissair, ont entre-temps été progressivement levées. En outre, grâce à l'accord, les compagnies suisses peuvent exploiter des liaisons aériennes

entre deux Etats membres de l'UE depuis le 1<sup>er</sup> juin 2004.

## Principales dispositions

L'accord sur le transport aérien étend à la Suisse le droit de l'UE existant dans ce domaine et en particulier le principe de non-discrimination au titre de la nationalité. Les compagnies aériennes suisses sont ainsi placées, dans une large mesure, sur un pied d'égalité avec celles de l'UE.

Pour l'essentiel, la Suisse reprend les mêmes dispositions que celles qui s'appliquent dans l'UE, les compagnies des deux parties ayant progressivement obtenu les droits de trafic. Les «libertés» du transport aérien sont les suivantes (du point de vue d'une compagnie suisse):

- 1<sup>ère</sup> liberté: droits de survol
- 2<sup>e</sup> liberté: escales non commerciales (p. ex. pour des réparations)
- 3<sup>e</sup> liberté: vol à destination de l'UE (p. ex. Genève-Paris)
- 4<sup>e</sup> liberté: vol en provenance de l'UE (p. ex. Paris-Genève)
- 5<sup>e</sup> liberté: vol à destination de l'UE avec escale et possibilité d'embarquement dans l'UE et de transfert vers d'autres destinations (p. ex. Zurich-Vienne-Rome)
- 6<sup>e</sup> liberté: vol reliant deux destinations dans l'UE avec escale et possibilité d'embarquement en Suisse et de transfert vers d'autres destinations (p. ex. Londres-Zurich-Berlin)

- 7<sup>e</sup> liberté: vol reliant deux destinations dans l'UE (p. ex. Madrid–Athènes)
- 8<sup>e</sup>/9<sup>e</sup> libertés: «cabotage», c.-à-d. vol intérieur effectué par une compagnie étrangère (p. ex. Zurich–Paris–Lyon: 8<sup>e</sup> liberté; Paris–Lyon: 9<sup>e</sup> liberté)

Tous les droits de trafic, à l'exception des 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> libertés, ont été octroyés. L'accord qu'ont trouvé la Suisse et l'UE sur l'octroi des 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> libertés n'est pas encore mis en œuvre.

L'accord sur le transport aérien instaure également, entre la Suisse et l'UE, la liberté d'établissement et d'investissement dans le domaine du transport aérien. De plus, une compagnie aérienne suisse peut librement acquérir la majorité d'une compagnie basée dans l'UE, sans que celle-ci ne perde son caractère communautaire ni les droits qui y sont attachés.

La Commission européenne et la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) sont chargées de veiller au respect des règles de concurrence sur le marché européen du transport aérien. En vertu de l'accord, elles exercent également cette surveillance à l'égard des compagnies suisses. Ces institutions n'ont toutefois pas la compétence de se prononcer sur les aides d'Etat ou sur les restrictions des droits d'atterrissage pour des motifs environnementaux en Suisse.

Le comité mixte Suisse–UE du transport aérien supervise la mise en œuvre de l'accord. A chacune de ses réunions, des décisions sont prises concernant la reprise de différents actes communautaires par la Suisse. Les évolutions du droit de l'UE en matière de transport aérien sont systématiquement reprises par la Suisse. Il s'agit essentiellement de normes techniques et de dispositions concernant, notamment, la sécurité technique et la sûreté en vol ou les contrôles de sécurité applicables aux personnes et au fret aérien.

Le comité mixte a, depuis l'entrée en vigueur de l'accord, décidé de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et au Ciel unique européen (Single European Sky, SES). L'AESA exerce des tâches de certification et de surveillance dans les domaines techniques (construction et entretien des aéronefs, certification des avions et des organismes de maintenance). Ses compétences englobent également la formation aéronautique et l'exploitation des aéronefs. Dans le domaine de l'aviation civile, l'AESA va bientôt jouer un rôle essentiel dans la sécurité aérienne, y compris dans la définition de standards sécuritaires dans les aéroports

ou dans les systèmes de gestion du trafic aérien. Le SES, quant à lui, vise à réformer les services de navigation aérienne en Europe, afin d'assurer une gestion rationnelle et sûre d'un trafic aérien de plus en plus intense. La certification des prestataires de services de navigation aérienne et la création d'espaces aériens transfrontaliers définis non plus en fonction des frontières nationales, mais sur la base de critères opérationnels, constituent les principaux volets de cette stratégie. Concernant ce dernier point, la Suisse participe à l'établissement d'un espace aérien fonctionnel en Europe centrale (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC) avec l'Allemagne, la France et les Etats du Benelux.

### **Portée de l'accord**

L'accord sur le transport aérien garantit aux compagnies aériennes suisses des conditions de concurrence presque identiques à celles de leurs concurrentes dans l'UE. Il revêt, dès lors, une grande importance pour le succès de ces entreprises sur le marché du transport aérien, âprement disputé. En vertu de cet accord, les compagnies aériennes suisses peuvent desservir n'importe quelle destination avec des appareils de n'importe quelle capacité. Cela permet une meilleure exploitation de la flotte et une baisse des coûts de production. De plus, les compagnies fixent librement leurs prix, les tarifs n'étant plus soumis à autorisation.

Parallèlement, l'ouverture du marché suisse aux compagnies étrangères a renforcé la concurrence et permis l'ouverture de nouvelles lignes vers l'étranger. Depuis, diverses liaisons aériennes ont également été assurées par des compagnies étrangères, qui ont ainsi pu tirer profit de l'accord. Les compagnies low-cost, notamment, ont pu considérablement accroître leurs parts de marché. Quant aux consommateurs, ils bénéficient d'une baisse tendancielle des prix et de meilleures correspondances aériennes. L'UE est actuellement la destination finale de près de 70% des 31 millions de passagers en provenance de Suisse sur des lignes régulières et charter.

#### **Lien vers le document PDF**

[www.dfae.admin.ch/europe/transport-aerien](http://www.dfae.admin.ch/europe/transport-aerien)

#### **Renseignements**

Office fédéral de l'aviation civile OFAC  
Tél. +41 58 464 72 87, [info@bazl.admin.ch](mailto:info@bazl.admin.ch), [www.ofac.admin.ch](http://www.ofac.admin.ch)

Direction des affaires européennes DAE  
Tél. +41 58 462 22 22, [europa@eda.admin.ch](mailto:europa@eda.admin.ch)  
[www.dfae.admin.ch/europe](http://www.dfae.admin.ch/europe)