

Ces aéroports régionaux qui décollent

Les deux grandes plateformes nationales de Genève et Zurich se rapprochent de la saturation. Et si la solution passait par le développement de plus petites infrastructures?

Les statistiques 2015 des deux grands aéroports nationaux sont tombées en ce début d'année. Et une fois de plus, on a annoncé de nouveaux records. Avec 15,8 millions de voyageurs, le trafic est en hausse de 4% à l'aéroport de Genève. Il est naturellement devancé par celui de **Zurich**, qui affiche une progression de 3,2%, pour atteindre un total de 26 millions de passagers.

Jusqu'où ces chiffres pourront-ils grimper? Selon les projections de l'**Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)**, l'aéroport de Genève devrait compter environ 18,3 millions en 2020 et quelque 25 millions dès 2030. Avec son unique piste et son impossibilité d'étendre le terrain à disposition, l'augmentation du nombre de passagers à **Cointrin** passera obligatoirement par une augmentation de la taille moyenne des avions. Ce sera possible notamment grâce à la construction de la nouvelle aile est, qui accueillera dans trois ou quatre ans les long-courriers. Une solution qui, selon les experts, devrait réussir à couvrir les besoins de ces quinze prochaines années.

La solution pourrait donc passer par le développement des aéroports dits régionaux. On n'en recense pas moins de 11 en Suisse, qui concentrent environ 61% des mouvements. L'OFAC a mené une vaste étude en 2014 pour analyser les alternatives qui peuvent être envisagées pour le déplacement de l'aviation d'affaires – soit environ un tiers des mouvements à Cointrin – et générale (vols de tourisme et de formation) vers d'autres installations existantes en Suisse comme en France voisine.

« A Zurich, on a trouvé une solution avec l'aéroport voisin de Dübendorf », indique Jorge V. Pardo, directeur de l'Association suisse des aérodromes. Un même type de réponse devra être trouvé du côté de Cointrin.

Le principal obstacle au développement de ces structures régionales, ce sont souvent les règles croissantes de sécurité. « Tous les aéroports du pays ont les mêmes obligations, quelle que soit leur taille, poursuit le juriste. Et tous les coûts liés à la sécurité sont à leur charge. Une spécialité helvétique ... puisqu'à l'étranger ils sont généralement du ressort des Etats. »

Les trois grands aéroports de Genève, Zurich et **Bâle** concentrent actuellement la quasi totalité du trafic commercial, soit 93,5%. A l'avenir, une plus grande part pourrait-elle aussi être attribuée aux infrastructures régionales?

La compagnie Air-Glacières, basée à Sion, croit notamment en ce développement. L'entreprise propose déjà quatre vols charters de la capitale valaisanne, deux de l'aéroport de La Chaux-de-Fonds et un autre de Genève.

« Ce sont des marchés de niche, mais qui ont un réel potentiel de développement », explique Yvan Bieler, responsable du secteur Aviation chez **Air-Glacières**. Avec nos formules vols et hôtels, nous parvenons à des prix raisonnables, malgré la petite taille de nos avions. »

Des contrôles de sécurité bien plus rapides

Sans compter qu'il y a certains avantages à décoller de petites infrastructures aéroportuaires: «Le contrôle de sécurité est passé en quelques secondes, le parking très bon marché et les retards quasi absents! Nous sommes une des seules compagnies à afficher un taux de ponctualité de plus de 100%, puisque nos vols arrivent régulièrement en avance sur l'horaire!»

Au vu de son succès, la compagnie envisage d'étoffer encore son catalogue de destinations. «Nous n'avons pas encore déterminé si cela passera par une augmentation des fréquences des vols actuels ou l'achat d'avions de plus grande capacité, poursuit Yvan Bieler. Depuis Sion, notamment, on pourrait envisager de décoller avec des appareils d'une centaine de places. Ce qui, à terme, nous permettrait de multiplier par 10 le nombre de passagers annuels sur nos vols commerciaux.»

Les avis sont unanimes: les aéroports régionaux auront un rôle à jouer dans le développement de l'aviation en Suisse sur le long terme.

Reste à y inclure tous les habitants touchés par les couloirs d'approche de ces infrastructures... Un combat qui ne semble pas gagné d'avance.



Aline Bovier Gantzer, directrice de l'aéroport de Sion (VS)

«Bientôt un vol charter entre Sion et le Portugal?»

Le mystère plane encore sur l'avenir de l'aéroport de Sion. Il y a trois ans, l'armée avait fait part de son intention de se retirer du site à partir de 2017. **Mais aucune confirmation n'a été communiquée aux propriétaires de sa partie civile, le canton du Valais et la ville de Sion.**

La collaboration est jugée «excellente» entre les deux exploitants actuels de l'aéroport. Cette année encore, l'armée investira quelque 10 millions de francs pour renouveler une partie des infrastructures de la piste, **des travaux qui correspondent aux obligations contractuelles qui lient les deux parties.**

L'un des grands chantiers actuels consiste à rendre possible une approche satellitaire par GPS de tous les aéronefs. Un atout pour le site de Sion, encastré dans la vallée du Rhône. Et qui permettra, comme l'Office fédéral de l'aviation civile l'a autorisé la semaine dernière, une première période d'essai les deux prochains hivers pour laisser atterrir des vols charters pouvant accueillir jusqu'à 150 passagers. **«C'est une première étape pour rendre l'approche de l'aéroport plus sûre. Il faudra encore plusieurs années avant que tout soit opérationnel»,** indique Aline Bovier-Gantzer, nouvelle directrice de l'aéroport de Sion.

La caractéristique principale de l'aéroport de Sion, c'est sa diversité d'activités: vols à voile, à moteur, parachutisme, hélicoptères, jets privés. Mais aussi la présence de la compagnie Air-Glaciers qui propose des vols commerciaux vers Saint-Tropez, la Corse (F) et l'île d'Elbe (I). **«Une offre très pratique pour les Valaisans, qui épargnent deux heures de route jusqu'à Genève.»**

Dernière venue, la compagnie Etihad Regional a annoncé le mois dernier une liaison directe hebdomadaire dès juin entre Sion et Lugano.

«Notre priorité, ce n'est pas de multiplier les lignes, mais plutôt d'augmenter le nombre de vols commerciaux de type charters, avec 50-70 places. Nous travaillons d'ailleurs sur une offre de ce type, qui permettrait de relier Sion au Portugal.» **Une destination qui n'a pas été retenue au hasard, puisque le Valais abrite l'une des plus grandes communautés portugaises de Suisse.**