

Revue de presse

Journal : 24 heures

Date : 10 mars 2025

Abo **Aéroports régionaux en danger**

La Confédération soutient encore l'aviation privée des superriches

La Confédération dépense 31,5 millions de francs par an pour le contrôle aérien des aéroports régionaux. Mais cela pourrait changer à l'avenir.



Quentin Schlapbach

Publié: 10.03.2025, 08h05



L'aéroport à Samedan, dans l'Engadine, profite également de l'argent de la Confédération.

Photo: Gian Ehrenzeller (Keystone)

Lawrence Stroll mène une vie mouvementée. Le milliardaire de 65 ans s'est enrichi dans l'industrie de la mode. Sa notoriété internationale, il la doit à l'équipe de Formule 1 Aston Martin, dont il est propriétaire et pour laquelle son fils, Lance, court également. Selon le magazine économique «Forbes», le Canadien dispose d'un capital de 3,9 milliards de dollars américains. Cette fortune comprend également des biens immobiliers à Londres, Montréal, Gstaad et sur l'île privée de Moustique dans les Caraïbes.

Comme tout bon jet-setteur, Lawrence Stroll passe beaucoup de temps dans les airs. Les données radars de son jet privé – un Bombardier Global 7500 – permettent d'établir la fréquence de ses vols. Petit survol des deux dernières semaines:

- **20 février:** vol de Milan à Berne
- **21 février:** vol de Berne à New York
- **23 février:** vol retour de New York à Berne
- **24 février:** vol de Berne vers une destination indéterminée en Asie
- **28 février:** vol retour vers Berne
- **2 mars:** vol de Berne à Milan avec escale à Amsterdam
- **3 mars:** vol de Milan à Londres avec escale à Oxford
- **6 mars:** vol de Londres à Berne

Ce qui frappe dans ces nombreux déplacements, c'est que les voyages de Lawrence Stroll le mènent toujours à Berne. L'aéroport Berne-Belp – plus communément appelé le «Belpmoos» – tient lieu de base d'attache du Canadien en Europe centrale.

Depuis quelques années, l'aéroport est très apprécié pour les voyages d'affaires internationaux grâce à sa situation stratégique.

Il offre de plus des temps de traitement et d'enregistrement courts ainsi que des prix compétitifs.



Pour Lawrence Stroll – ici avec sa femme, Raquel, à l'occasion du Grand Prix de Formule 1 d'Abu Dhabi en 2024 – l'aéroport de Berne-Belp est sa base d'attache en Europe centrale.

Photo: Getty Images

Ces conditions idéales ne sont possibles que grâce à des subventions de l'État. Depuis plusieurs années, les pouvoirs publics participent financièrement à la sécurité des arrivées et des départs de l'aéroport de Berne-Belp. En 2024, ce montant devrait atteindre 6,4 millions de francs.

L'aéroport bernois n'est pas un cas isolé. Les aéroports de Buochs (NW), Granges (SO), La Chaux-de-Fonds (NE), Lugano (TI), Samedan (GR), Sion (VS) et Saint-Gall-Altenrhein (SG) bénéficient également de subventions fédérales. En 2024, un montant total de 33,2 millions de francs est prévu au budget.

Berne-Belp est le mieux doté contrairement à Samedan (GR)

Contributions de la Confédération pour la sécurité des approches et des décollages des aéroports régionaux en 2024.

Aéroport	Dépenses en mio. de francs
Berne-Belp	6,4
Buochs (NW)	2,5
Granges (SO)	4,9
La Chaux-de-Fonds (NE)	2,5
Lugano-Agno (TI)	6,3
Samedan (GR)	0,9
Sion (VS)	3,3
Saint-Gall-Altenrhein (SG)	4,7

Les fonds sont alimentés par les recettes affectées de l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur les vols nationaux. En principe, cet argent devrait également servir à soutenir des mesures environnementales dans l'aviation. Cependant, ces dernières années, l'enveloppe a été presque exclusivement utilisée pour soutenir les aéroports régionaux, comme le montrent les chiffres de l'Office fédéral de l'aviation civile.

«L'épine dorsale de l'aviation d'affaires»

Même si les aéroports perçoivent également des redevances de leurs usagers, celles-ci sont loin d'être suffisantes pour assurer une exploitation autonome. La Confédération prend ainsi en charge

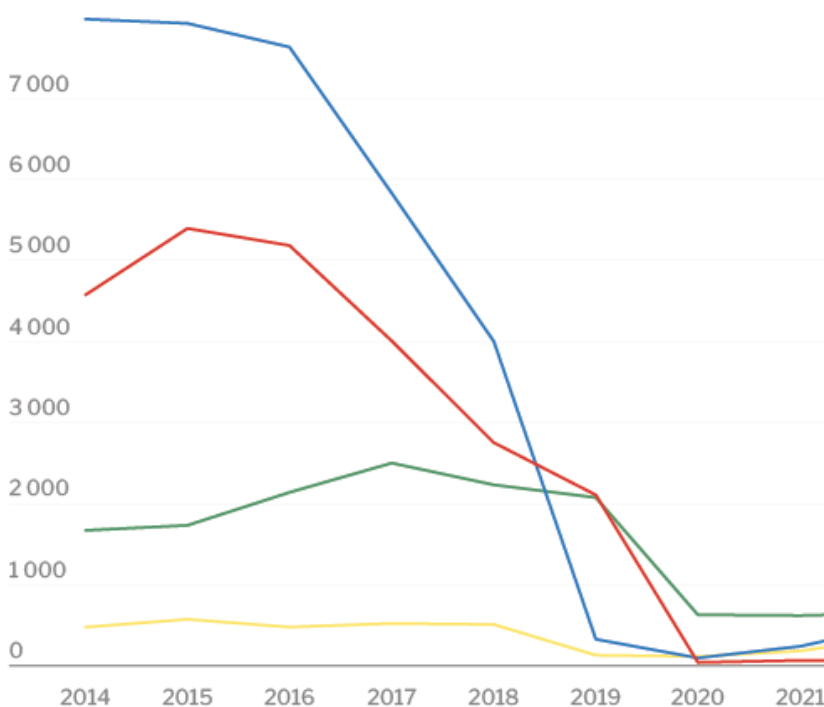
88% des coûts totaux facturés par Skyguide, la société de contrôle aérien.

Les chiffres de l'Office fédéral de la statistique montrent que les usagers des huit aéroports régionaux sont de plus en plus souvent des grandes fortunes telles que Lawrence Stroll et non des voyageurs à revenu «normal». L'époque où des destinations comme Berne, Saint-Gall ou Lugano proposaient encore des liaisons quotidiennes vers les grandes villes européennes est révolue. À l'exception des vols en période de vacances d'été, le grand public n'utilise guère les aéroports. Le trafic de ligne et les vols charters se sont effondrés ces dernières années.

Le déclin des aéroports régionaux a commencé avant la crise du coronavirus

Mouvements annuels du trafic aérien régulier et charter

■ Berne
 ■ Lugano-Agno
 ■ Sion
 ■ Saint-Gall-Altenrhein



Comme indiqué plus haut, les aéroports régionaux jouent, en revanche, un rôle de plus en plus important dans le domaine des voyages d'affaires. Près d'un tiers du trafic des voyages d'affaires passe aujourd'hui par les huit aéroports régionaux. C'est ce que constate une étude menée par l'Université de Saint-Gall. Pour ses auteurs, il s'agit de «l'épine dorsale de l'aviation d'affaires».

Subventions revues à la baisse

Mais le soutien aux aéroports régionaux sera bientôt terminé, à en croire la ministre des Finances, Karin Keller-Sutter (PLR), et le Conseil fédéral. Le paquet d'allègement budgétaire 27, actuellement en consultation, prévoit de réduire la contribution fédérale d'environ 30 à 5 millions de francs.

Les aéroports servent aujourd'hui en premier lieu des intérêts commerciaux et touristiques régionaux, constate le rapport du paquet d'économies: «Pour le Conseil fédéral, il est donc indiqué que les utilisateurs supportent les coûts de la sécurité des arrivées et des départs.» Il n'y aura par conséquent plus qu'un soutien limité pour Berne-Belp (pour les vols d'État) et Granges (pour les vols d'instruction).

Les régions périphériques craignent un désavantage concurrentiel

Les projets de Keller-Sutter se heurtent à une certaine résistance. Urs Ryf, directeur de l'aéroport de Berne-Belp, craint de devoir multiplier les redevances de navigation aérienne, si la proposition d'économie passe. «Cela entraînerait un désavantage concurrentiel massif par rapport aux aéroports nationaux.» Une situation injuste selon lui, car ceux-ci peuvent mieux répartir les coûts de la navigation aérienne, puisqu'ils sont desservis plus souvent et par de plus gros appareils.

Un coup d'œil sur la comptabilité montre à combien s'élèverait le déficit. En 2023, l'aéroport de Berne-Belp a généré 7 millions de francs. Pour pouvoir assumer de manière autonome les services de

la navigation aérienne qui s'élève à 6,4 millions de francs, il faudrait doubler les recettes.



Le conseiller national PLR Christian Wasserfallen craint que les régions périphériques ne perdent en attrait sans leur propre aéroport.

Photo: Adrian Moser

Le conseiller national PLR Christian Wasserfallen voit, lui aussi, les plans du Conseil fédéral d'un œil critique. Pour lui, le soutien aux aéroports régionaux est plus ou moins admis dans l'aviation suisse. «En fin de compte, cette redistribution est financée par les principaux concernés via l'impôt sur les huiles minérales, explique l'élus. Il n'est donc pas question de subventions au sens classique du terme.»

Bien que le trafic de ligne, et les vols charters en période de vacances, ne constitue qu'une part infime des aéroports régionaux, la collectivité en tire tout de même un avantage, souligne Christian Wasserfallen. «Des régions économiques comme Berne, le Tessin ou la Suisse orientale profitent énormément du fait qu'elles disposent d'un aéroport qui peut être desservi par des vols internatio-

naux. Cela incite des entreprises à s'implanter dans ces régions.» Si l'aviation d'affaires n'était possible que dans les centres économiques déjà forts comme à Zurich, Bâle ou Genève, les autres régions suisses seraient encore plus à la traîne, prévient le député.

Les milliardaires comme Lawrence Stroll n'auraient de toute façon aucune difficulté pour se rabattre sur d'autres destinations. Le trajet entre l'aéroport de Genève et sa propriété de 2800 mètres carrés à Gstaad (BE) serait certes presque deux fois plus long. Mais comme il se déplace en hélicoptère, la perte de temps devrait être limitée.