

Octroi des  
concessions de lignes  
à Crossair

**Les droits de trafic sont  
souvent liés aux compagnies  
aériennes nationales**

**Pour reprendre des lignes aériennes de Swissair, le successeur désigné, Crossair, devait disposer d'autorisations et de concessions octroyées non seulement par la Confédération, mais aussi par des autorités étrangères. Une libéralisation partielle a bien eu lieu ces dernières années dans le transport aérien, mais ces droits reposent encore, le plus souvent, sur des accords bilatéraux et, par conséquent, sur l'existence d'une compagnie nationale d'aviation.**

Le jour même du grounding de Swissair, l'OFAC a donné à Crossair une autorisation provisoire pour exploiter certaines lignes en Europe. Cela a permis de maintenir continuellement en activité une partie au moins des liaisons aériennes avec la Suisse. Au moment où ce blanc-seing provisoire était accordé, les autorités engageaient la procédure ordinaire devant aboutir à l'octroi de l'autorisation définitive des droits à la compagnie. En effet, pour des raisons juridiques, le simple „transfert“ des concessions de lignes acquises pour Swissair n'entraîne pas en ligne de compte.

Crossair a donc dû présenter une demande pour chacune des lignes en question, que l'OFAC a soigneusement examinée avant de la soumettre, comme le veut l'ordonnance sur l'aviation, à une procédure d'audition des milieux concernés. Aucune opposition ne s'étant manifestée, le DETEC a octroyé à Crossair, au début et à la fin de décembre, 46 concessions pour des lignes à courte et moyenne distance. Ainsi les premiers éléments étaient en place en vue de reconduire en toute sécurité une bonne partie du réseau de Swissair. Quant aux concessions requises pour les liaisons long-courriers, elles impliquaient certaines mesures préalables modifiant l'exploitation et l'organisation de Crossair; par conséquent, leur octroi a été fixé à la fin du mois de mars 2002 (changement d'horaire). Grâce au prêt de la Confédération, Swissair a été en mesure d'assurer ces vols jusqu'à cette date.

### L'importance des droits de trafic

Une concession accordée par la Suisse ne suffit pas pour exploiter une ligne aérienne. En effet, pour qu'un avion ayant décollé d'un aéroport suisse puisse atterrir sur son lieu de destination à l'étranger, la compagnie qui l'exploite doit être en possession des droits de trafic de l'autorité aéronautique du pays en question. Le transport aérien a beau avoir connu une certaine libéralisation ces dernières années, les efforts déployés en vue de régler ces droits au plan multilatéral sont restés vains, à quelques rares exceptions près. L'une d'elles est l'Union européenne qui a ouvert son grand marché aux compagnies aériennes de tous les Etats membres. Une fois les accords bilatéraux entrés en vigueur, dans le courant de 2002, la Suisse profitera elle aussi d'un accès libéralisé au marché dans cet espace.

A ce jour, la Suisse a réglé ses droits de trafic à l'échelle planétaire au moyen d'accords bilatéraux avec 133 Etats. De tels accords comportent en règle générale des dispositions sur le genre de libertés de trafic que les parties s'accordent réciproquement, sur le nombre d'entreprises autorisées par chaque Etat à exploiter les lignes régulières, sur les fréquences et capacités convenues, sur la reconnaissance de licences et d'autorisations. En outre, les entreprises désignées sont tenues de communiquer leurs tarifs et leurs horaires aux autorités aéronautiques de l'autre partie. Mais ces accords ne peuvent régler que les droits des compagnies ayant leur siège dans l'un des deux Etats concernés. Des tiers ne sauraient en général être désignés à cet effet. Ainsi la Confédération ne peut pas céder à une compagnie italienne le trafic aérien entre le territoire suisse et le Japon. On comprend dès lors que pour le trafic intercontinental, en particulier, notre pays ait besoin d'une compagnie nationale, d'où l'importance de l'aide de la Confédération à la création de la nouvelle entreprise.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prévoit certes de faire un nouvel effort, lors d'une conférence qui aura lieu en 2003, en faveur de l'ouverture progressive du marché global du transport aérien. Son intention est de faire adopter des principes qui serviraient en quelque sorte de gardes-fous pour les Etats membres dans la libéralisation du trafic de lignes. Mais une telle innovation ne sera en aucun cas applicable du jour au lendemain. Ainsi, quelle que soit l'issue de la conférence, il faut bien constater que dans l'avenir prévisible, la participation de la Suisse au système de transport aérien international ne peut être assurée qu'au moyen d'une compagnie aérienne nationale.

