



Chambre vaudoise  
du commerce et de l'industrie

Madame  
Silvija Zecevic  
Département des infrastructures  
Service de la mobilité  
Avenue de l'Université 5  
1014 Lausanne

Lausanne, le 8 septembre 2008

S:\COMMUNIPOLITIQUE\Position\2008\POL0850.doc  
CWL/chb

### ***Révision partielle I de la loi sur l'aviation***

Madame,

Votre courrier du 22 juillet 2008 concernant le dossier cité en titre nous est bien parvenu et nous vous remercions de nous consulter quant au premier volet de la révision susmentionnée, qui vise à intégrer au niveau de la loi les éléments immédiatement applicables découlant du rapport sur la politique aéronautique suisse de 2004.

Les adaptations au droit européen et les applications des normes en vue d'une optimisation de la sécurité, la recherche de synergies entre les organes en charge des enquêtes portant sur les accidents d'aviation et la dissolution des entités devenues obsolètes (telles que p.ex. l'Ecole suisse d'aviation) ne suscitent pas de commentaires particuliers de notre part.

Le volet financier de la révision, plus précisément la question des redevances et des prélèvements à charge du trafic aérien et par ce biais aussi de l'économie privée et des consommateurs, ont en revanche une incidence sur le développement futur de l'aviation suisse et nécessitent un examen plus fouillé des propositions soumises. La teneur des articles 6b ("Émoluments et taxe de surveillance"), 39 ("Redevances aéroportuaires") et 49 ("Redevances de navigation aérienne") suscite les remarques ci-dessous:

#### *Art. 6b - Émoluments et taxe de surveillance*

Afin de remédier à la trop faible couverture des coûts de l'OFAC<sup>1</sup>, ainsi qu'à un manque de 24 postes destinés à "*garantir une surveillance de qualité*", la révision de la loi sur l'aviation prévoit l'instauration d'une nouvelle taxe de surveillance. Celle-ci couvrirait les frais des divisions "sécurité" de l'OFAC, qui occasionnent environ 48 millions de francs de dépenses annuelles, et dont seuls quelque 11 millions sont couverts par le produit des émoluments. Afin de couvrir le montant restant, l'art. 6b, al. 2 prévoit une répartition entre l'impôt et une taxe de surveillance, avec une fourchette allant de 40 – 60% pour cette dernière.

Selon le présent rapport, la perception de cette nouvelle taxe de surveillance ne nécessiterait pas de base constitutionnelle explicite. Il s'agirait d'un prélèvement forfaitaire annuel auquel s'ajouterait une taxe variable en sus des émoluments ; il serait

---

<sup>1</sup> Office fédéral de l'aviation civile

perçu auprès de toutes les entreprises sous surveillance. Le législateur déciderait du prélèvement et définirait les éléments essentiels de la taxe.

- De par sa nature, la nouvelle taxe est assimilable à un impôt supplémentaire. Au contraire de ce qui est avancé dans le rapport, son instauration nécessite donc une base légale formelle.
- Il est par ailleurs erroné de considérer les bénéfices dérivés de la surveillance comme étant limités aux seules entreprises directement concernées. Une sécurité accrue est en effet dans l'intérêt général du public. La perception d'une taxe de surveillance sans base légale en vertu de liens de connexité entre un cercle étroitement défini d'assujettis et une compétence matérielle qui leur serait seule destinée, n'est donc de fait pas justifiée.
- Nous déplorons par ailleurs l'indication très peu précise du pourcentage (40-60%) qui serait utilisé pour le financement de l'OFAC par le biais de cette nouvelle taxe, ainsi que le manque de données concrètes sur lesquelles se basent les chiffres. On parle de 18,5 millions de recettes escomptés pour la nouvelle taxe et de 11 millions pour les émoluments dans le rapport.
- Une utilisation économe des ressources à disposition de l'OFAC ne peut être garantie si les frais engendrés par l'office sont systématiquement répercutés sur le consommateur. L'instauration d'une taxe de surveillance peut ainsi être qualifiée d'inacceptable.

#### *Art. 39 - Redevances aéroportuaires*

Nous saluons l'octroi du droit de percevoir des redevances auprès de l'exploitant de l'aéroport, la définition de critères concrets sur lesquels se fondent les montants des redevances, ainsi que la possibilité d'introduire un système de taxes différencié en fonction des heures et du trafic. Par ailleurs, la comptabilisation séparée de la redevance de sûreté contribue à une plus grande transparence. Néanmoins, l'application de l'article 39, al. 5 engendrera des conséquences financières non-négligeables pour les différents acteurs du système de transport aérien, et plus précisément pour les aéroports.

- Dorénavant, le Conseil fédéral pourra en effet déterminer par ordonnance si, et sous quelle forme, les recettes non directement liées aux opérations aériennes (telles que par exemple celles issues des activités commerciales annexes) devront être intégrées dans la base de calcul des redevances. Lors du choix du modèle de redevance, il sera donc impératif de considérer la situation individuelle de chaque aéroport afin de ne pas péjorer sa compétitivité sur le marché.
- Par ailleurs, la redevance devrait en tous les cas permettre de couvrir les frais de manière adéquate, afin que les aéroports ne soient pas amenés à subventionner les activités directement liées à l'aviation par le biais d'activités annexes indépendantes tels les centres commerciaux.

*Art. 49 Redevances de navigation aérienne*

A l'avenir, les redevances d'approche perçues par les aéroports de catégorie I (Zurich et Genève) ne compenseront plus les redevances d'approche insuffisantes des aérodromes régionaux de catégorie II et III a et b (Berne, Lugano, Sion, Saint-Gall, Grenchen, Les Eplatures, etc.). Les aéroports seront répartis en trois catégories indépendantes les unes des autres et les subventions croisées seront admises uniquement à l'intérieur d'une même catégorie.

- La suppression de subventions croisées permettrait de diminuer l'assiette des coûts servant à calculer les redevances pour les services terminaux de la circulation aérienne sur les aéroports de Genève et Zurich. L'attrait de ces deux aéroports augmenterait en comparaison internationale et les redevances d'approche diminueraient pour les compagnies aériennes suisses.
- La suppression des subventions croisées représenterait toutefois un manque de près de 20 millions de francs par année pour les aérodromes des deux autres catégories. Pour compenser ce déficit, il est prévu de recourir au produit de l'impôt sur les huiles minérales, perçu sur les carburants d'aviation. Si le produit sur l'impôt ne permet pas de combler l'entier du déficit, ce sont les cantons, les communes aéroportuaires ou les bénéficiaires des installations qui devront couvrir la différence subsistante. Nous considérons ce simple report des coûts sans propositions alternatives comme problématique, au vu des situations financières de certaines collectivités.
- En ce qui concerne les aérodromes de catégorie III b (Buochs, et éventuellement Emmen et Payerne), il est prévu que les bénéficiaires privés des installations et/ou les collectivités publiques locales/régionales prennent entièrement en charge les déficits sur leurs prestations, ce qui suscitera également des problèmes financiers.

**En conclusion, si nous approuvons la révision partielle I de la loi sur l'aviation dans ses grandes lignes, nous tenons cependant à souligner le manque de données chiffrées tangibles, sur lesquelles se fondent la majorité des propositions émanant du présent rapport. Nous vous enjoignons ainsi fortement à revoir les articles susmentionnés en fonction des remarques apportées ci-dessus et d'y apporter les précisions et adaptations nécessaires. Eu égard à la complexité et aux incidences pour les diverses catégories d'aéroports, il est indispensable de garantir un équilibre viable pour toutes les parties impliquées. Les infrastructures aéroportuaires constituent en effet un atout économique extrêmement important pour notre pays.**

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Madame, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay  
Directeur adjoint

Christine Walter-Luz  
Responsable-adjointe