

Veiller au bon fonctionnement du marché

La Suisse connaît une économie de libre marché. En théorie, l'Etat se borne à fixer le cadre légal et n'est pas censé intervenir dans les activités économiques. Dans le domaine de l'aviation, l'Etat exerce néanmoins dans certains secteurs une activité de surveillance, voire en assure la régulation, et ceci afin de garantir le bon fonctionnement du marché. Ce rôle d'autorité de régulation s'avère par exemple particulièrement nécessaire dans les secteurs où l'offre en matière d'infrastructures de réseaux (transport, approvisionnement, communication, etc.) jouie d'une situation de monopole et où il existe de part ce fait un risque que l'accès à ces infrastructures ne soit pas optimal ou qu'il soit discriminatoire. En Suisse, ce type d'infrastructure est présent dans les aéroports nationaux ou au sein des services de navigation aérienne. En sa qualité d'agent régulateur du marché, l'Etat veille ainsi à empêcher tout dysfonctionnement du marché ou du moins à faire en sorte que les entraves soient les plus minimes possibles.

En tant qu'autorité de régulation du marché aérien, l'activité de l'OFAC consiste principalement à réguler les tarifs d'utilisation des infrastructures (par exemple les taxes aéroportuaires et les redevances de navigation aérienne) et à établir des règles du jeu pour une utilisation coordonnée et non discriminatoire en terme d'utilisation des infrastructures (comme l'attribution des créneaux horaires sur les aéroports). La régulation du marché dans le domaine des aéroports et des services de naviga-

tion aérienne est régie par la législation suisse et européenne, par les prescriptions de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) et, au plan mondial, par les réglementations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'OFAC régule le marché lié aux infrastructures aéroportuaires en fixant certaines règles et en les appliquant.

L'activité réglementaire porte sur:

- L'élaboration de la législation nationale en matière de surveillance du marché ;
- La participation à l'élaboration de la législation internationale et à sa transposition dans le droit suisse.

L'application de la législation recouvre:

- La coordination de la procédure d'approbation en cas de modification des redevances de navigation aérienne et la préparation de décisions à l'intention du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), compétent en la matière ;
- L'examen des demandes d'adaptation des redevances perçues par les aéroports concessionnaires en collaboration avec le surveillant des prix ;
- La surveillance du respect des prescriptions relatives aux créneaux horaires sur les aéroports et





de la société Slot Coordination Switzerland.

Qu'a accompli l'OFAC en 2007?

En 2007, l'OFAC a travaillé sur différents dossiers.

Répondant à un mandat de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, l'OFAC a réalisé un modèle de financement des services de navigation aérienne en Suisse. Il vise à diminuer les subventions croisées entre les services de navigation aérienne fournis sur les aérodromes régionaux et les aéroports nationaux (les premiers étant subventionnés par les seconds), à renforcer la compétitivité internationale du système aéronautique suisse et à introduire le principe de l'utilisateur-payeur dans le financement des services de navigation aérienne. La révision partielle de la loi sur l'aviation (voir page 8) promet des améliorations en matière de régulation du marché. Premièrement en délimitant le cadre légal pour la mise en œuvre du modèle de financement des services de navigation aérienne. Deuxièmement, en prévoyant une procédure d'approbation des redevances aéroportuaires par l'OFAC. Enfin, en adaptant l'assiette de calcul des redevances aéroportuaires. Sur ce dernier point, il faudra déterminer dans quelle mesure les revenus des aéroports qui ne sont pas générés par l'activité aéronautique (par exemples les espaces commerciaux, les parkings, les salles de conférence) peuvent couvrir une partie des

frais occasionnés par le transport aérien proprement dit (secteur aérien), ce qui en fin de compte permettrait de modérer les redevances aéroportuaires.

Au chapitre de l'application de la législation, les dossiers suivants ont occupé l'OFAC en 2007:

- Coordination de la procédure d'approbation des redevances de route envisagées par Skyguide en 2008 (formellement, l'approbation a été donnée par le DETEC, qui est l'autorité compétente);
- Examen de l'adaptation des redevances aéroportuaires sur les aéroports de Zurich, Genève, Lugano et Granges. On a constaté que les augmentations appliquées par les aéroports desservis par du trafic de ligne et charter étaient surtout dues à l'accroissement des coûts des mesures de sûreté.