

## Un équilibre encadré

L'aviation est un secteur très volatil, sujet aux soubresauts de la conjoncture dont elle ressent immédiatement les effets. Les compagnies aériennes sont soumises à une concurrence mondiale et de ce fait encore plus féroce sous certains aspects que dans d'autres secteurs. Il en va autrement des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne. Ils jouissent – du moins au niveau régional ou national – d'un certain monopole, même si leurs prestations font l'objet de comparaisons à l'échelle mondiale. S'il veut éviter les abus ou les conflits, l'État ne peut laisser une entière liberté aux acteurs impliqués. Il se doit de trouver un équilibre entre les propriétaires des aéroports qui souhaitent rentabiliser au maximum leurs investissements et les compagnies aériennes qui ont intérêt à verser des redevances aéroportuaires aussi réduites que possible.

A cette fin, le Conseil fédéral a édicté deux ordonnances, l'une sur le financement du service de la navigation aérienne et l'autre sur les redevances aéroportuaires. La première introduit des taux différenciés en fonction des prestations fournies par le service de la navigation aérienne et instaure davantage de transparence. Les subventions croisées ou le produit des redevances de route et des redevances d'approche et de départ perçues à Genève et à Zurich qui finançaient les services de navigation aérienne sur les petits aérodromes régionaux ont été abolies. En contrepartie, les aérodromes régionaux peuvent depuis peu affecter une partie du produit de l'impôt sur le kérosène au financement des services de navigation aérienne. Aucune subvention fédérale n'est prévue pour les aéroports nationaux.

De son côté, l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires prévoit un nouveau mécanisme en deux temps de fixation des tarifs des redevances. Dans un premier temps, les deux aéroports nationaux sont tenus de négocier les tarifs respectifs avec les compagnies aériennes. Si les parties n'aboutissent à aucun accord, l'aéroport a l'obligation de soumettre une proposition tarifaire à l'approbation de l'OFAC. Les aéroports sont désormais tenus de tenir compte dans le calcul des redevances de 30% de la plus-value économique (revenus moins coûts du capital) générée par les boutiques hors-taxes et les parkings automobiles, le but étant de restituer aux passagers aériens et indirectement au trafic aérien les recettes engrangées par les aéroports grâce à ces activités annexes. L'ordonnance tient aussi compte de l'hégémonie commerciale de certains aéroports. En définitive, le texte reflète une volonté de concilier les intérêts en présence tout en renforçant les partenariats dans l'aviation.

L'OFAC est l'«organisme national chargé de l'application» des droits des passagers aériens. Il surveille à ce titre les pratiques des compagnies aériennes. L'année dernière, l'office a ouvert 14 procédures pénales à l'encontre de compagnies aériennes soupçonnées de ne pas avoir offert aux passagers victimes de retards excessifs ou de vols annulés les compensations auxquelles ils avaient droit en vertu de la réglementation de l'UE. Les décisions rendues doivent clarifier la nature et l'ampleur des indemnités et des prestations d'assistance, comme les repas, les appels téléphoniques et l'hébergement. L'OFAC attend un renforcement des droits des passagers et une meilleure prise en compte de ces droits par les compagnies aériennes.



*Marché et monopole*