

# Décision

## approuvant la réglementation tarifaire relative aux redevances d'approche perçues par Swisscontrol sur les aéroports de Berne, de Genève, de Zurich, des Eplatures, de Granges SO, de Lugano et de Saint-Gall-Altenrhein

du 22 octobre 1999

---

### A. Faits

Le 27 septembre 1999, Swisscontrol a déposé devant l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'intention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une requête visant à approuver une modification du règlement des redevances d'approche, applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2000 sur les aéroports de Berne, de Genève, de Zurich, des Eplatures, de Granges SO, de Lugano et de Saint-Gall-Altenrhein.

La requête comporte les éléments suivants:

- L'abrogation du rabais général de 10 % accordé jusqu'ici pour les vols internes;
- Le maintien des taux applicables aux vols internationaux ainsi qu'aux vols VFR d'instruction et d'entraînement

A l'appui de sa requête, Swisscontrol évoque essentiellement que le compte partiel "approche" s'est soldé par une couverture insuffisante en 1998 et que, suite à la baisse des taux intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 1999, le produit des redevances perçues dans l'année en cours ne devrait pas couvrir les coûts malgré l'augmentation du trafic. Comme il s'agit d'une insuffisance de couverture minimale, Swisscontrol renonce à une augmentation générale des redevances et ne demande que la suppression du rabais accordé pour les vols internes. En outre, cette démarche permet l'entière conformité avec les directives déterminantes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Par lettre du 9 juillet 1999, Swisscontrol a procédé à l'audition des usagers et des aéroports concernés.

Le 13 juillet 1999, l'OFAC a soumis la requête pour avis au service de la surveillance des prix du Département fédéral de l'économie publique.

### B. Considérants

#### 1. Forme

Le tarif des redevances perçues par la société (Swisscontrol) est soumis à l'approbation du département (art. 48, al. 4, de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0)).

La fixation et l'approbation des redevances de navigation aérienne sont régies par les art. 12 ss de l'ordonnance concernant le service de la navigation aérienne (OSNA; RS 748.132.1) et par l'ordonnance sur la délégation des tâches de navigation aérienne et le calcul des redevances de navigation aérienne (RS 748.132.11).

Selon l'art. 12, al. 2, OSNA, le département applique par analogie les dispositions de la loi concernant la surveillance des prix (LSP; RS 942.20) lorsqu'il approuve les redevances de navigation aérienne. La requête est en outre examinée quant au respect des dispositions pertinentes en matière de redevances; à cet égard, les directives et recommandations des organisations internationales (OACI et Eurocontrol) sont déterminantes.

Selon l'art. 3, al. 3, de l'ordonnance sur la délégation des tâches de navigation aérienne et le calcul des redevances de navigation aérienne, Swisscontrol est tenue de compenser les excédents et les déficits de recouvrement effectifs.

Lorsque Swisscontrol veut modifier des redevances, elle en informe l'OFAC en temps voulu et procède à l'audition des organes concernés. La demande motivée doit être soumise à l'OFAC, à l'intention du département (art. 5 de l'ordonnance sur la délégation des tâches de navigation aérienne et le calcul des redevances de navigation aérienne).

## **2. Fond**

La requête de Swisscontrol ne comporte aucune modification essentielle, notamment structurelle, du règlement des redevances d'approche. Bien que le déficit de recouvrement du compte 1998, s'élevant à 0,9 million de francs, soit compensé partiellement par l'excédent comptabilisé de 1997, il subsiste un solde négatif de quelque 0,1 million de francs. Avec ces propositions, Swisscontrol est en mesure d'assurer la couverture intégrale de coûts dans l'exercice 2000 malgré la prise en compte du probable déficit de recouvrement de 1999.

L'OFAC dispose du seul avis formulé dans le cadre de la procédure d'audition, celui de Swissair. Cette compagnie exprime son mécontentement au sujet de la structure tarifaire appliquée qui, selon elle, a des effets négatifs sur les catégories de poids les plus élevées. Dans sa réplique à Swissair, Swisscontrol a précisé qu'une révision totale du règlement des redevances était prévue et qu'à cet effet un droit de participation dans la définition de nouvelles structures sera accordé aux usagers de l'espace aérien.

Les mesures proposées respectent le principe de la proportionnalité et ne contiennent aucun élément à caractère arbitraire ou discriminatoire. La suppression du rabais accordé pour les vols nationaux œuvre en outre dans le sens d'une meilleure conformité avec les directives et recommandations déterminantes de l'OACI relatives à l'interdiction d'accorder un traitement de faveur à ce genre de vols.

Par lettre du 27 août 1999, le préposé à la surveillances des prix a communiqué à l'OFAC que, selon le dossier, les prix fixés pour les redevances d'approche envisagées par Swisscontrol pour 2000 ne comportait aucun élément abusif.

Vu les considérants ci-dessus, la réglementation tarifaire relative aux redevances d'approche soumise par Swisscontrol est conforme au droit et peut ainsi être approuvée.

## C. Décision

La réglementation tarifaire de Swisscontrol relative aux redevances d'approche, valable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2000 et applicable sur les aéroports de Berne, de Genève, de Zurich, des Eplatures, de Granges SO, de Lugano et de Saint-Gall-Altenrhein, est approuvée comme suit:

### Taux unitaire par approche (sans TVA)

Masse maximale au décollage	Taux par 1000 kg en CHF	
MTOM en kg	Vols internationaux et nationaux	Vols d'instruction <sup>1,2</sup>
0 - 1'000	7.30	3.85
1'001 - 2'000	7.50	3.85
2'001 - 5'000	7.10	3.75
5'001 - 10'000	7.05	3.70
10'001 - 20'000	7.00	3.70
20'001 - 30'000	6.95	3.65
30'001 - 40'000	6.90	-
40'001 - 50'000	6.75	-

<sup>1</sup> Non compris Zurich

<sup>2</sup> *Définition des vols VFR d'instruction*

Les vols d'instruction doivent être accompagnés ou surveillés par un instructeur de vol ou par le pilote examinateur;

Les vols d'instruction ne sont pas des vols commerciaux au sens de la loi sur l'aviation; il est interdit de transporter des passagers ou des marchandises;

Les tours de piste en VFR (vols d'entraînement) peuvent être traités comme les vols VFR d'instruction, pour autant que l'aéroport accorde également une réduction pour ce genre de vol d'entraînement.

#### *Remorquage de planeurs*

Les avions remorqueurs sont exonérés des taxes lors d'approches sur les pistes en herbe suivantes:

Berne-Belp: aire affectée au vol à voile

Granges SO: zone sud pour les planeurs

Saint-Gall-Altenrhein: piste pour le vol à voile

Pour les motoplaneurs, les redevances normales sont applicables

(exceptions: exonération à Berne-Belp (aire de vol à voile) et à Granges SO (zone sud pour les planeurs))

Pour les vols d'instruction et d'entraînement au moyen de planeurs ou de motoplaneurs, les tarifs et la définition „vols VFR d'instruction“ sont applicables.

Masse maximale au décollage		Taux par 1000 kg en CHF		
MTOM en kg		Vols internationaux et nationaux	Vols d'instruction <sup>1 2</sup>	
50'001	- 70'000	6.30	-	
70'001	- 90'000	6.15	-	
90'001	- 110'000	5.90	-	
110'001	- 130'000	5.65	-	
130'001	- 150'000	5.35	-	
150'001	- 180'000	5.10	-	
180'001	- 210'000	4.95	-	
210'001	- 240'000	4.70	-	
240'001	- 270'000	4.50	-	
270'001	- 300'000	4.30	-	
300'001	- 340'000	4.10	-	
340'001	- 380'000	4.05	-	
380'000	- 420'000	4.00	-	

<sup>1</sup> Non compris Zurich

<sup>2</sup> *Définition des vols VFR d'instruction*

Les vols d'instruction doivent être accompagnés ou surveillés par un instructeur de vol ou par le pilote examinateur;

Les vols d'instruction ne sont pas des vols commerciaux au sens de la loi sur l'aviation; il est interdit de transporter des passagers ou des marchandises;

Les tours de piste en VFR (vols d'entraînement) peuvent être traités comme les vols VFR d'instruction, pour autant que l'aéroport accorde également une réduction pour ce genre de vol d'entraînement.

*Remorquage de planeurs*

Les avions remorqueurs sont exonérés des taxes lors d'approches sur les pistes en herbe suivantes:

Berne-Belp: aire affectée au vol à voile

Granges SO: zone sud pour les planeurs

Saint-Gall-Altenrhein: piste pour le vol à voile

Pour les motoplaneurs, les redevances normales sont applicables

(exceptions: exonération à Berne-Belp (aire de vol à voile) et à Granges SO (zone sud pour les planeurs))

Pour les vols d'instruction et d'entraînement au moyen de planeurs ou de motoplaneurs, les tarifs et la définition „vols VFR d'instruction“ sont applicables.

### **Effet suspensif**

Un recours éventuel n'a pas d'effet suspensif. Il est dans l'intérêt tant de la requérante que des intéressés que les redevances prévues puissent être perçues à la date prévue, car un encaissement rétroactif entraînerait des charges administratives démesurées.

### **Notification et publication**

La présente décision est notifiée directement à la requérante et publiée dans la Feuille fédérale.

**Voie de droit**

Celui qui a qualité pour recourir en vertu de l'art. 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.012) peut attaquer la présente décision par voie de recours dans les 30 jours à compter de sa publication dans la Feuille fédérale. Le recours doit être adressé au Conseil fédéral, 3003 Berne. Le mémoire de recours contiendra les conclusions et leurs motifs. Il sera adressé en deux exemplaires et la décision y sera jointe. Un recours éventuel n'a pas d'effet suspensif.

22 octobre 1999

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la Communication