

Ordonnance sur les redevances aéroportuaires

du 25 avril 2012

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'art. 39 de la loi du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)¹,
vu la directive 2009/12/CE², la directive 96/67/CE³ et le règlement (CE)
n° 1107/2006⁴, dans leurs versions qui lient la Suisse, en vertu des ch. 1 et 7
de l'annexe de l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et
la Communauté européenne sur le transport aérien⁵,

arrête:

Chapitre premier Dispositions générales

Art. 1 Objet et champ d'application

¹ La présente ordonnance régit la tarification et la perception des redevances perçues en contrepartie de l'utilisation des installations aéroportuaires servant à assurer les vols, et de l'accès à ces installations (redevances aéroportuaires).

² Les redevances aéroportuaires sont:

- a. les redevances aéronautiques;
- b. les redevances d'accès aux installations aéroportuaires (redevances d'accès);
- c. les redevances d'utilisation des infrastructures centralisées (redevances d'utilisation).

³ Les redevances aéronautiques recouvrent:

- a. les redevances liées au secteur trafic aérien, en particulier:
 1. les redevances d'atterrissage,
 2. les redevances passagers,

RS 748.131.3

¹ RS 748.0

² Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

³ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

⁴ R (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

⁵ RS 0.748.127.192.68

3. les redevances de stationnement d'aéronefs,
 4. les redevances de fret,
 5. les redevances à caractère incitatif dans le domaine de la protection de l'environnement;
- b. les redevances au titre des installations et services destinés aux passagers handicapés ou à mobilité réduite (secteur PHMR) conformément au règlement (CE) n° 1107/2006;
 - c. les redevances au titre des mesures destinées à garantir la sûreté de l'aviation (secteur sûreté de l'aviation).
- ⁴ Les dispositions de la présente ordonnance sont applicables aux aéroports visés à l'art. 36a, al. 1, LA.

Art. 2 Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- a. *exploitant d'aéroport*: le titulaire de la concession d'exploitation visée à l'art. 36a LA;
- b. *usager d'aéroport*: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier ou du fret à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- c. *zone aéronautique*: la partie de l'aéroport qui englobe les secteurs trafic aérien, sûreté de l'aviation et PHMR; de même que toute installation ou service de la zone aéronautique pour lesquels l'exploitant d'aéroport perçoit des redevances en contrepartie de leur accès ou de leur utilisation;
- d. *infrastructures centralisées*: les installations et services dont la complexité, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas la division ou la duplication;
- e. *côté piste*: la partie de l'aéroport accessible au public uniquement avec un laissez-passer;
- f. *côté ville*: la partie de l'aéroport accessible au public sans laissez-passer;
- g. *plus-value économique*: le bénéfice, déduction faite de la rémunération raisonnable du capital (art. 17) sur le résultat d'exploitation avant intérêts et après impôts ou prélèvements à caractère d'impôt.

Art. 3 Perception des redevances aéroportuaires

¹ L'exploitant d'aéroport perçoit les redevances aéroportuaires.

² Il peut confier leur recouvrement à des tiers.

Art. 4 Publication des tarifs des redevances

L'exploitant d'aéroport publie les tarifs des redevances aéroportuaires dans la Publication d'information aéronautique suisse⁶ (*Aeronautical Information Publication, AIP*).

Art. 5 Assujettissement aux redevances

¹ Les redevances aéroportuaires sont dues par l'exploitant de l'aéronef au départ ou à destination de l'aéroport concerné; pour les redevances de fret, l'exploitant et l'expéditeur sont assujettis solidairement.

² Si l'exploitant est inconnu, les redevances sont dues par le propriétaire de l'aéronef.

³ Les redevances d'accès sont dues par toute personne morale ou physique qui emprunte l'accès au côté piste. L'exploitant d'aéroport peut exonérer de redevances d'accès les personnes qui n'empruntent l'accès que de manière ponctuelle.

⁴ Les redevances d'utilisation sont dues par toute personne morale ou physique qui utilise les infrastructures centralisées.

Art. 6 Surveillance

Dans le cadre de ses activités de surveillance, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) applique les dispositions de la loi du 20 décembre 1985 concernant la surveillance des prix⁷.

Art. 7 Décisions de l'OFAC

¹ L'OFAC se prononce sur l'approbation des réglementations tarifaires sous la forme de décisions.

² Les décisions sont publiées dans la Feuille fédérale.

³ Elles entrent en vigueur 60 jours après leur publication au plus tôt.

Art. 8 Délais de décision de l'OFAC

Lorsque l'OFAC dépasse un délai de décision prévu par la présente ordonnance, les parties concernées peuvent lui demander de justifier par écrit le dépassement de délai et de leur communiquer le délai probable dans lequel il rendra sa décision.

Art. 9 Obligation de renseigner

Si l'OFAC le lui demande, l'exploitant d'aéroport doit lui permettre de consulter la comptabilité d'exploitation de l'aéroport.

⁶ L'AIP peut être obtenue contre paiement auprès de Skyguide, Postfach 23, 8602 Wangen bei Dübendorf; www.skyguide.ch. Elle peut également être consultée gratuitement auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen.

⁷ RS 942.20

Chapitre 2

Redevances aéronautiques des aéroports de Genève et Zurich

Section 1 Dispositions générales

Art. 10 Périodes tarifaires

¹ Les règlements tarifaires des aéroports de Genève et Zurich doivent indiquer le délai dans lequel l'exploitant d'aéroport ouvrira la prochaine procédure pour l'adaptation des tarifs des redevances.

² Ce délai est de 4 ans au plus à compter de l'entrée en vigueur du règlement tarifaire.

Art. 11 Adaptation des tarifs des redevances avant le délai prévu

¹ L'exploitant d'aéroport peut engager une procédure visant à adapter les tarifs des redevances aéroportuaires avant le délai prévu uniquement dans les cas suivants:

- a. s'il se produit des circonstances extraordinaires ayant une répercussion sur les coûts d'exploitation de l'aéroport;
- b. s'il se produit des modifications du cadre réglementaire applicable à l'aéroport ne pouvant être prévues et ayant une répercussion importante sur les coûts.

² L'OFAC peut ordonner en tout temps l'ouverture d'une procédure d'adaptation tarifaire ou directement la modification tarifaire des redevances si elles ne sont pas conformes aux dispositions législatives.

Art. 12 Surtaxes de congestion aéroportuaire

¹ Des redevances majorées peuvent être exigées pour les vols qui sont pris en charge aux heures où il est établi que l'aéroport est en limite de capacité. La situation concurrentielle des compagnies aériennes qui transportent un fort volume de passagers en transfert ne doit pas en être affectée.

² Le montant de la surtaxe est fonction des coûts supplémentaires des installations et services à fournir pour satisfaire la demande aux heures de pointe.

Art. 13 Redevances modulées

Les tarifs des redevances aéroportuaires peuvent varier en fonction de l'étendue et de la qualité des installations et services offerts par l'exploitant d'aéroport, à condition que les écarts de coûts soient importants. A cet effet:

- a. les critères selon l'art. 10 de la directive n° 2009/12/CE doivent être respectés;
- b. il ne doit pas y avoir de subventions croisées entre les installations et services respectifs.

Art. 14 Préfinancement

¹ Les redevances aéroportuaires peuvent servir au préfinancement de dépenses prévues dans le domaine de l'environnement et, pour autant que les autorisations administratives nécessaires aient été délivrées, d'investissements dans les installations liées au secteur trafic aérien.

² Le préfinancement est limité dans le temps.

³ Les recettes des redevances affectées au préfinancement ainsi que les intérêts qu'elles génèrent sont crédités sur un compte séparé dans la comptabilité de l'exploitant d'aéroport. Ce compte ne peut être imputé que des dépenses liées au projet d'investissement concerné.

⁴ En annexe de ses comptes annuels, l'exploitant d'aéroport fournit des indications sur les recettes et les dépenses relatives aux comptes séparés.

Art. 15 Augmentations des coûts liées au renchérissement

¹ L'exploitant d'aéroport doit justifier toutes augmentations de coûts liées au renchérissement qui entrent dans l'assiette de calcul des redevances aéroportuaires.

² Dans la mesure du possible, la justification est étayée par des contrats, conclus notamment avec les fournisseurs et les employés. A défaut, les prévisions de renchérissement de la Banque nationale suisse sont déterminantes.

³ Une part appropriée de l'augmentation des coûts liée au renchérissement doit être déduite pour tenir compte des économies de coûts réalisées au moyen de gains de productivité.

Art. 16 Amortissement

¹ Les frais d'amortissement se fondent sur la valeur d'acquisition ou la valeur de production historique de l'immobilisation.

² Ils se calculent en fonction de la durée de vie utile par composants de l'immobilisation.

Art. 17 Rémunération raisonnable du capital

La rémunération raisonnable du capital investi dans l'aéroport se calcule conformément à l'annexe 1.

Art. 18 Obligations d'informer et de consulter

Les obligations d'informer et de consulter qui incombent à l'exploitant d'aéroport et aux usagers d'aéroport sont régies par les art. 6 et 7 de la directive n° 2009/12/CE.

Art. 19 Présentation des comptes

¹ Dans ses comptes, l'exploitant d'aéroport présente séparément les secteurs ci-après:

- a. trafic aérien;
- b. sûreté de l'aviation;
- c. PHMR;
- d. stationnement des automobiles;
- e. transport terrestre public;
- f. domaine extra-aéronautique côté piste;
- g. domaine extra-aéronautique côté ville.

² Les coûts suivants doivent être détaillés pour chacun de ces secteurs:

- a. les frais d'exploitation;
- b. les amortissements;
- c. les transferts intersectoriels;
- d. les intérêts et les impôts.

³ Les recettes générées par les secteurs visés à l'al. 1, y compris le transfert des recettes du stationnement des automobiles et du domaine extra-aéronautique côté piste (art. 34), ainsi que les recettes provenant des transferts intersectoriels, doivent être établies séparément et de manière transparente.

⁴ Lorsque la procédure d'établissement des redevances aéroportuaire selon l'art. 24, al. 2, est menée séparément pour des catégories d'usagers spécifiques, les coûts et les recettes visés aux al. 1 à 3 qui sont imputables à ces catégories d'usagers sont établis séparément. Cette distinction ne doit pas apparaître obligatoirement dans les comptes annuels.

⁵ L'exploitant d'aéroport présente le résultat des secteurs trafic aérien, sûreté de l'aviation et PHMR en annexe à ses comptes annuels, et séparément. Leur exactitude est attestée par une entreprise de révision soumise à la surveillance de l'Etat selon l'art. 7 de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision⁸.

Section 2 Procédure applicable**Art. 20**

¹ Pour la tarification des redevances aéronautiques sur les aéroports de Genève et Zurich, les règles de procédure suivantes s'appliquent:

- a. l'exploitant d'aéroport négocie les tarifs des redevances aéronautiques avec les usagers d'aéroport; si un accord est conclu, il fixe les tarifs en fonction de ce résultat (section 3);

⁸ RS 221.302

- b. si aucun accord n'est conclu ou si les résultats de la négociation sont refusés par l'OFAC (art. 26, al. 5), l'exploitant d'aéroport peut soumettre une proposition tarifaire à l'approbation de l'OFAC; il calcule les tarifs des redevances:
1. sur la base d'un modèle de calcul détaillé (section 4), ou
 2. sur la base d'une étude comparative (section 5); si l'OFAC n'approuve pas les tarifs des redevances sur la base d'une étude comparative, l'exploitant d'aéroport peut soumettre une proposition tarifaire sur la base d'un modèle de calcul détaillé.

² L'exploitant d'aéroport peut répéter les étapes de la procédure.

³ Lorsque l'exploitant d'aéroport est tenu d'adapter les tarifs des redevances sur la base de l'ordonnance ou d'un accord en vigueur, il ne peut interrompre la procédure. Il ne peut pas non plus répéter les étapes de la procédure, à l'exception du modèle de calcul détaillé si la proposition tarifaire est rejetée par l'OFAC.

Section 3 Tarification des redevances par accord amiable

Art. 21 Principe

Les tarifs des redevances aéronautiques établis par voie de négociation (art. 20, al. 1, let. a) doivent se situer dans le cadre des dispositions légales; en particulier, ils ne doivent pas générer des recettes excédant les coûts des activités aéronautiques de l'aéroport (art. 39, al. 5, LA).

Art. 22 Parties aux négociations

¹ L'exploitant d'aéroport invite les usagers d'aéroport suivants à prendre part aux négociations:

- a. les deux compagnies aériennes les plus importantes sur l'aéroport concerné en matière de volume de passagers, indépendantes l'une de l'autre;
- b. un représentant des intérêts des compagnies aériennes de ligne qui opèrent en Suisse;
- c. un représentant des intérêts des compagnies aériennes d'affaires qui opèrent en Suisse;
- d. un représentant des intérêts de l'aviation légère et de sport de Suisse;
- e. un représentant des intérêts des entreprises d'expédition de Suisse.

² L'OFAC participe aux négociations en qualité d'observateur.

Art. 23 Procédure préliminaire

¹ Si l'exploitant d'aéroport le demande, les usagers d'aéroport qui participent aux négociations communiquent les renseignements suivants:

- a. les prévisions concernant l'évolution de leurs activités de transport aérien sur les trois prochaines années;
- b. les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c. leurs projets de développement à l'aéroport considéré;
- d. leurs besoins en matière d'exploitation et d'infrastructure pour l'aéroport considéré.

² Un mois au plus tard avant le début convenu des négociations, l'exploitant d'aéroport communique aux usagers d'aéroport qui participent aux négociations un projet de tarif des redevances et des informations détaillées sur les hypothèses comptables et financières sur lesquelles se fonde son projet.

Art. 24 Organisation des négociations

¹ L'exploitant d'aéroport organise les négociations.

² Il peut mener des négociations séparées avec les compagnies aériennes selon l'art. 22, al. 1, let. a et b, d'une part, et avec chacun ou tous les autres usagers d'autre part.

³ Il y a lieu de prévoir une période de trois mois au moins pour le déroulement de la procédure.

Art. 25 Conclusion d'un accord ou échec des négociations

¹ L'exploitant d'aéroport conclut un accord avec les parties aux négociations. Lorsque les négociations sont menées séparément par groupes d'usagers, des accords spécifiques doivent être conclus avec les groupes d'usagers concernés.

² Ces accords régissent:

- a. le système des redevances;
- b. leurs tarifs;
- c. la durée de la période tarifaire.

³ L'absence d'accords après quatre mois à compter du début convenu des négociations signe l'échec des négociations. Sur demande conjointe de toutes les parties aux négociations, l'OFAC peut leur accorder une prolongation unique de deux mois de ce délai.

Art. 26 Examen, adaptation et approbation des accords

¹ L'exploitant d'aéroport informe les usagers ou leurs associations, ainsi que le Surveillant des prix, du résultat des négociations. Il met à disposition au moins les informations relatives au système de redevances, aux tarifs des redevances ainsi que les principaux éléments de l'assiette de calcul.

² Dans un délai de trois semaines à compter de la diffusion de l'information, des demandes de modification des résultats des négociations peuvent être adressées à l'exploitant d'aéroport par:

- a. les usagers concernés ou leurs associations qui n'ont pas été directement admis ou indirectement représentés par une association aux négociations;
- b. les usagers concernés ou leurs associations qui ont été indirectement admis aux négociations au travers d'une association, mais qui ont rejeté le résultat des négociations;
- c. le Surveillant des prix.

³ Les parties aux négociations vérifient s'il y a lieu d'adapter les accords en fonction des demandes de modification reçues.

⁴ L'exploitant d'aéroport informe les usagers concernés ou leurs associations du résultat des consultations et des adaptations éventuelles des accords dans le délai d'un mois à compter de la clôture du délai prévu pour la présentation des demandes de modification. Lorsque sa requête n'est pas prise en compte, un usager ou une association au sens de l'al. 2 dispose de 30 jours à compter de la communication de l'information pour déposer auprès de l'OFAC une demande de réexamen des résultats des négociations.

⁵ L'OFAC approuve les accords si les critères énoncés à la section 1 du présent chapitre et à l'art. 21 sont remplis. Il communique sa décision probable dans un délai de 30 jours. Il statue dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la requête.

Art. 27 Etablissement du règlement sur les redevances

L'exploitant d'aéroport établit le règlement sur les redevances conformément aux accords.

Section 4

Approbation des tarifs des redevances sur la base du calcul détaillé des coûts

Art. 28 Proposition tarifaire

¹ Lorsque l'exploitant d'aéroport soumet à l'OFAC une proposition tarifaire basée sur le calcul détaillé des coûts (art. 20, al. 1, let. b, ch. 1), il y joint une présentation détaillée de l'assiette de calcul.

² Il doit fournir à l'OFAC tout autre document indispensable à l'évaluation des tarifs des redevances.

Art. 29 Règles de calcul

¹ Les tarifs des redevances sont calculés séparément pour les secteurs trafic aérien, sûreté de l'aviation et PHMR.

² Le calcul des redevances aéronautiques se base sur les coûts suivants:

- a. les frais d'exploitation prévisionnels annuels des installations et services de chaque secteur, compte tenu du renchérissement (art. 15, al. 1 et 2) et des gains de productivité (art. 15, al. 3);
- b. les coûts prévisionnels au titre des impôts et des prélèvements à caractère d'impôt, à l'exclusion de la taxe sur la valeur ajoutée restituable;
- c. les amortissements prévisionnels annuels (art. 16);
- d. la rémunération raisonnable du capital (art. 17).

³ Les recettes suivantes sont déduites des coûts ci-dessus:

- a. recettes autres que les recettes aéronautiques générées par le secteur considéré;
- b. en ce qui concerne le secteur trafic aérien: les transferts provenant des activités extra-aéronautiques, conformément à l'art. 34;
- c. subventions.

Art. 30 Principe de causalité

Le principe de causalité s'applique à l'allocation des frais généraux et à l'imputation interne des prestations entre les centres de coûts des activités aéronautiques de même qu'entre les activités aéronautiques et les activités extra-aéronautiques.

Art. 31 Installations et services du secteur trafic aérien

¹ L'exploitant d'aéroport alloue au secteur trafic aérien les installations et services visés à l'annexe 2.

² Il peut allouer d'autres installations et services au secteur trafic aérien lorsqu'ils remplissent les conditions suivantes:

- a. ils sont fournis exclusivement par l'exploitant d'aéroport ou sous sa responsabilité;
- b. ils ne relèvent pas des secteurs sûreté de l'aviation ou PHMR;
- c. ils ne sont pas financés à travers les redevances d'accès et les redevances d'utilisation;
- d. ils sont indispensables pour assurer l'exploitation des aéronefs, notamment pour:
 1. les départs et les atterrissages d'aéronefs, y compris l'utilisation des voies de sortie de piste et de l'aire de trafic,
 2. le stationnement des aéronefs,

3. la prise en charge des passagers et de leurs bagages dans le cadre des décollages et des atterrissages,
4. la prise en charge de fret aérien directement depuis ou vers les aéronefs.

Art. 32 Installations et services du secteur sûreté de l'aviation

¹ Relèvent du secteur sûreté de l'aviation les installations et services qui doivent être fournis sous la responsabilité de l'exploitant d'aéroport pour garantir la sûreté de l'aviation.

² Les installations et services du secteur sûreté de l'aviation que l'exploitant d'aéroport fournit pour permettre l'accès à l'enceinte aéroportuaire d'autres personnes que les passagers peuvent être refinancés, à titre d'alternative, à travers les redevances d'accès.

Art. 33 Installations et services du secteur PHMR

Relèvent du secteur PHMR l'ensemble des installations et services qu'il incombe à l'exploitant d'aéroport de fournir en vertu du règlement (CE) n° 1107/2006.

Art. 34 Transfert financier au profit du secteur trafic aérien

¹ 30 pour cent au plus de la plus-value économique réalisée sur les activités extra-aéronautiques côté piste et dans le secteur stationnement des automobiles sont utilisés sous forme de transferts destinés à financer les coûts du secteur trafic aérien de la zone aéronotique.

² Lorsque durant une période tarifaire, la rémunération raisonnable du capital investi dans l'un des domaines touchés par le transfert au sens de l'al. 1 ne peut pas être atteinte en moyenne, il est possible de déduire du transfert l'écart à hauteur maximale du pourcentage visé à l'al. 1, en répartissant cette déduction sur les deux périodes tarifaires à venir.

³ L'exploitant d'aéroport peut répartir le transfert sur les différents domaines tarifaires au sein du secteur trafic aérien en fonction de leur contribution respective à la génération de la plus-value économique.

Art. 35 Décision de l'OFAC et établissement du règlement sur les redevances

¹ L'OFAC communique sa décision probable dans un délai de 30 jours. Il statue dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la proposition tarifaire.

² L'exploitant d'aéroport établit le règlement sur les redevances conformément à la décision.

Section 5

Approbation des tarifs des redevances sur la base d'une étude comparative

Art. 36 Demande d'approbation

Lorsque l'exploitant d'aéroport soumet à l'OFAC une proposition tarifaire sur la base d'une étude comparative (art. 20, al. 1, let. b, ch. 2), il doit lui remettre les documents suivants:

- a. les résultats détaillés de l'étude comparative;
- b. des indications détaillées sur les critères et les données sur lesquels l'étude se fonde; et
- c. des indications détaillées sur les aéroports de comparaison, en particulier le règlement tarifaire, la structure de l'offre et de la demande, l'environnement réglementaire et opérationnel et l'évolution de la capacité et du trafic.

Art. 37 Exigences applicables à l'étude comparative

¹ L'étude comparative doit constituer une base suffisante pour juger des tarifs des redevances. Elle doit tenir compte de l'environnement opérationnel et réglementaire de l'aéroport concerné ainsi que des aéroports de comparaison. L'exploitant d'aéroport doit établir que les aéroports de comparaison sont exposés à la concurrence, que ce soit du côté de l'offre ou de la demande.

² Par ailleurs, les dispositions de l'annexe 3 sont applicables.

Art. 38 Décision de l'OFAC et établissement du règlement sur les redevances

¹ L'OFAC approuve la proposition tarifaire lorsque les tarifs, eu égard aux données comparatives déterminantes selon l'annexe 3, ne sont pas supérieurs à la moyenne des tarifs des redevances des aéroports des comparaison.

² Il communique sa décision probable dans un délai de 30 jours. Il statue dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la proposition.

³ L'exploitant d'aéroport établit le règlement sur les redevances conformément à la décision.

Chapitre 3 Redevances aéronautiques des autres aéroports

Art. 39 Assiette de calcul

¹ Les tarifs des redevances des aéroports autres que Genève et Zurich doivent être fixés de manière à ne pas excéder au total les coûts des installations et services des activités aéronautiques et extra-aéronautiques de l'aéroport, déduction faite de toutes les recettes autres que celles provenant des redevances aéroportuaires.

² Pour calculer les tarifs des redevances, l'exploitant d'aéroport peut subdiviser en segments distincts les services et installations des secteurs sûreté de l'aviation et PHRM. Pour ces segments, les redevances peuvent couvrir l'entier des coûts.

Art. 40 Présentation des comptes

¹ Le secteur trafic aérien et, le cas échéant, les secteurs sûreté de l'aviation et PHMR, font chacun l'objet d'une comptabilité séparée.

² Les recettes générées sur l'aéroport par les différentes redevances aéronautiques sont présentées séparément et de manière transparente.

Art. 41 Procédure de consultation préalable aux adaptations tarifaires

¹ Toute modification des tarifs des redevances est communiquée aux usagers d'aéroport concernés quatre mois au plus tard avant son entrée en vigueur.

² Il y a lieu de fournir aux usagers d'aéroport les données suivantes relatives au projet de modification tarifaire:

- a. l'assiette de calcul des redevances;
- b. les prévisions de trafic pertinentes.

³ L'exploitant d'aéroport consulte, dans la cadre d'une procédure orale ou écrite, les usagers d'aéroport ou associations concernés sur les tarifs de redevances envisagés

⁴ Dans le cas de la procédure écrite, les délais impartis pour prendre position est de un mois au moins à compter de la date de communication.

⁵ Dans le cas de la procédure orale, la documentation relative à l'audition est remise aux participants à la procédure deux semaines au plus tard avant l'audition. Le résultat de la procédure orale est communiqué aux participants à la procédure sous la forme d'un procès-verbal.

Art. 42 Publication et réexamen

¹ L'exploitant d'aéroport publie les nouveaux tarifs des redevances dans la Circulaire d'information aéronautique (*Aeronautical Information Circular, AIC*)⁹ 30 jours au plus tard avant leur entrée en vigueur.

² Dans un délai de 30 jours à compter de leur publication dans l'AIC, tout usager d'aéroport concerné peut demander à l'OFAC de réexaminer les tarifs des redevances.

³ L'OFAC statue dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la proposition.

⁹ L'AIC peut être obtenue contre paiement auprès de Skyguide, Postfach 23, 8602 Wangen bei Dübendorf; www.skyguide.ch. Elle peut également consultée gratuitement auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen.

Chapitre 4 Dispositions communes à tous les aéroports

Section 1 Redevances d'accès et redevances d'utilisation

Art. 43 Redevances d'accès

¹ L'exploitant d'aéroport peut percevoir une redevance en contrepartie de l'accès aux installations et services qui relèvent du secteur sûreté de l'aviation et qu'il fournit pour l'accès au côté piste d'autres personnes que les passagers.

² Des redevances d'accès peuvent en particulier être perçues pour:

- a. les accès des véhicules et des personnes;
- b. les contrôles d'accès et les contrôles de sécurité des employés et des véhicules.

³ L'utilisation et le financement des installations et services mis à la disposition de certaines entreprises pour l'accès au côté piste ne peuvent être financés à travers les redevances d'accès.

Art. 44 Redevances d'utilisation

¹ L'exploitant d'aéroport peut percevoir une redevance d'utilisation en contrepartie de la fourniture et de l'exploitation d'infrastructures centralisées destinées à fournir des services d'assistance en escale et des services d'entretien.

² L'exploitant d'aéroport définit les infrastructures centralisées dans le règlement d'exploitation.

³ Les dispositions relatives aux redevances d'utilisation ne s'appliquent pas lorsque l'exploitant d'aéroport sous-traite la fourniture et l'exploitation d'infrastructures centralisées.

⁴ Les prestations supplémentaires particulières destinées à certains usagers ne peuvent pas être financés à travers les redevances d'utilisation.

Art. 45 Calcul des redevances d'accès et des redevances d'utilisation

¹ Des secteurs distincts sont établis pour les redevances d'accès et les redevances d'utilisation. Le déficit du secteur redevances d'accès peut être imputé au secteur sûreté de l'aviation.

² Le calcul des redevances d'accès et des redevances d'utilisation est basé sur les coûts suivants:

- a. les frais d'exploitation;
- b. les dépenses au titre des impôts et des prélèvements à caractère d'impôt, à l'exclusion de la taxe sur la valeur ajoutée restituable;
- c. les frais d'amortissement (art. 16);
- d. la rémunération raisonnable du capital (art. 17).

³ Les différents tarifs sont calculés sur la base de critères de causalité des coûts. Il peut être fixé des montants forfaitaires.

⁴ Les coûts et les recettes sont établis de manière transparente par secteur, et publiés en annexe des comptes annuels.

Art. 46 Publication et réexamen

¹ L'exploitant d'aéroport publie les tarifs des redevances d'accès et des redevances d'utilisation dans l'AIC¹⁰ 30 jours au plus tard avant leur entrée en vigueur.

² Dans un délai de 30 jours à compter de leur parution dans l'AIC, les usagers d'aéroport concernés peuvent demander à l'OFAC de réexaminer les tarifs des redevances d'accès et des redevances d'utilisation.

³ L'OFAC statue dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la proposition.

Section 2

Redevances à caractère incitatif dans le domaine de la protection de l'environnement

Art. 47 Prise en compte des émissions de bruit et de substances polluantes

¹ Les tarifs des redevances aéroportuaires sont établis de manière à favoriser les aéronefs qui ont un impact limité sur l'environnement.

² Les méthodes d'évaluation de cet impact doivent correspondre à l'état de la technique. L'OFAC peut recommander des méthodes d'évaluation appropriées.

³ Il sera pris en compte au minimum les émissions suivantes:

- a. les émissions de bruit des aéronefs au décollage le long de la trajectoire de vol;
- b. les émissions d'oxyde d'azote et d'hydrocarbures (Hydrocarbon, HC) des aéronefs durant le cycle de décollage et d'atterrissage.

Art. 48 Instruments de mesure et méthodes de calcul

¹ Les instruments qui sont utilisés pour l'évaluation des émissions de bruit sont régis par l'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure¹¹ et par les prescriptions pertinentes du Département fédéral de justice et police.

² Pour l'établissement des émissions de substances nocives, des procédures de calcul harmonisées et internationalement reconnues émanant d'organisations internationales de l'aviation civile doivent être appliquées.

¹⁰ Voir note de bas de page relative à l'art. 42, al. 1.

¹¹ RS 941.210

Art. 49 Heures limites d'exploitation

Les tarifs des redevances aéroportuaires peuvent être majorés pour les départs et les atterrissages qui ont lieu le matin en début d'exploitation et le soir en fin d'exploitation.

Chapitre 5 Dispositions finales**Art. 50** Modification du droit en vigueur

L'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique¹² est modifiée comme suit:

Titre 2, chap. 3 (art. 32 à 35)

Abrogés

Art. 51 Dispositions transitoires

¹ Les redevances aéroportuaires sont mises en conformité avec la présente ordonnance:

- a. le 1^{er} janvier 2014 au plus tard, pour les aéroports de Genève et de Zurich;
- b. à la faveur de la première adaptation des redevances après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance au plus tard, pour les autres aéroports.

² Les redevances d'accès et les redevances d'utilisation sont mises en conformité avec la présente ordonnance au plus tard le 1^{er} juin 2015.

³ Les redevances applicables avant l'entrée en force de la présente ordonnance restent valables jusqu'à l'entrée en vigueur des nouvelles redevances.

⁴ Si l'exploitant d'aéroport établit que le rendement annuel moyen de l'ensemble des activités aéroportuaires sur les dix années qui précèdent l'entrée en vigueur de la présente ordonnance est inférieur à la rémunération raisonnable du capital applicable (art. 17 et annexe 1) sur la même période, il peut demander à l'OFAC de prendre en compte une partie de l'écart concerné pour établir les tarifs des redevances aéroportuaires. Les conditions suivantes sont applicables:

- a. Les écarts de rendement sont établis de manière détaillée et certifiés par un organe de révision soumis à la surveillance de l'Etat au sens de l'art. 7 de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision¹³.
- b. L'OFAC ne peut approuver un financement supérieur à 50 pour cent de l'écart de rendement.
- c. la prise en compte de l'écart de rendement pour l'établissement des tarifs des redevances aéroportuaires prévue par le présent alinéa est autorisée jusqu'au

¹² RS 748.131.1

¹³ RS 221.302

31 octobre 2018 au plus tard. Sur demande de l'exploitant d'aéroport, l'OFAC peut lui accorder une prolongation unique de trois ans de ce délai.

Art. 52 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} juin 2012.

25 avril 2012 Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Eveline Widmer-Schlumpf
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

Annexe I
(art. 17)

Calcul de la rémunération raisonnable du capital des aéroports de Genève et Zurich

- 1 Pour déterminer le rendement annuel des actifs immobilisés nécessaires à l'exploitation, il y a lieu de prendre en considération les éléments suivants:
 - 1.1 Les actifs immobilisés nécessaires à l'exploitation sont:
 - 1.1.1 la valeur d'acquisition ou de production des installations existantes établie selon amortissements en fin d'année comptable; et
 - 1.1.2 l'actif circulant net nécessaire à l'exploitation.
 - 1.2 Le taux de rendement se calcule selon le modèle du coût moyen pondéré des capitaux (*Weighted Average Cost of Capital – WACC*). Le WACC est appliqué au niveau du résultat d'exploitation après impôts calculatoires ou prélèvements à caractère d'impôt, mais avant intérêts ($WACC_s$).
 - 1.3 Le $WACC_s$ est déterminé selon la formule suivante:

$$WACC_s = k_e \cdot \frac{EK}{EK + FK} + k_f \cdot \frac{FK}{EK + FK} \cdot (1 - s)$$

- 1.4 La signification des différents paramètres de la formule visée au ch. 1.3 est la suivante:
 - 1.4.1 EK = valeur comptable des fonds propres
 - 1.4.2 FK = valeur comptable des fonds étrangers
 - 1.4.3 k_e = taux de rendement des fonds propres = $r_f + \beta \cdot (r_M - r_f)$

étant entendu que:

- r_f = Rendement des placements sûrs: celui-ci se mesure d'après la moyenne (moyenne arithmétique) du rendement mensuel des obligations à 10 ans de la Confédération sur les dix dernières années.
- β = Risque systématique et non diversifiable sur les actions: le β de l'aéroport est calculé sur la base de la moyenne du Unlevered β (on suppose une part de capitaux propres de 100 %) de l'aéroport concerné et d'au moins 10 aéroports comparables. Le choix des aéroports doit rester constant. Pour la détermination de l'Unlevered β par aéroport, le β est calculé par régression linéaire, sur les cinq dernières années, de l'évolution du rendement mensuel de l'action de l'aéroport concerné par rapport à l'évolution du taux de rendement de l'index du marché des actions le plus reconnu du pays en question.

$(r_M - r_f)$ = Prime de risque du marché: elle représente l'écart entre la moyenne historique des rendements du marché des actions (r_M) et le rendement des placements sûrs (r_f). La moyenne des rendements du marché des actions correspond à la moyenne arithmétique des rendements annuels réalisés sur le marché suisse des actions depuis 1926.

1.4.4 k_f = taux de rendement des fonds étrangers = $r_f + P$

étant entendu que:

P = Prime de risque des capitaux étrangers: celle-ci est mesurée par rapport à la moyenne sur 10 ans de l'écart mensuel de rendement des emprunts dans une classe de notation (rating) correspondant à l'aéroport concerné et les obligations de la Confédération à échéance comparable. L'établissement de la classe de notation est effectué sur la base d'une comparaison des classes de notation des aéroports considérés pour le calcul du β .

S'il est possible de prouver que les coûts effectifs des capitaux étrangers durant la période de redevances seront significativement plus élevés que ceux estimés sur la base du marché au moyen de la formule, k_f peut être calculé sur la base des coûts effectifs des capitaux étrangers.

1.4.5 s = Taux d'imposition: il représente la moyenne arithmétique sur cinq ans du quotient entre la charge d'impôts annuelle et le bénéfice avant impôts.

1.5 Structure du capital (rapport entre les fonds étrangers et le fonds propre): elle est déterminée sur la base de la moyenne sur 5 ans de la structure du capital au prix du marché des aéroports de comparaison précédemment pris en compte pour le calcul du β .

2 Pour le calcul de la rémunération raisonnable du capital, les conditions particulières des activités extra-aéronautiques peuvent être prises en compte. A ce titre, l'exploitant d'aéroport peut modifier le calcul comme suit:

2.1 Il peut intégrer dans le calcul les risques financiers et commerciaux particuliers associés aux activités extra-aéronautiques.

2.2 Il peut intégrer un paramètre supplémentaire qui tient compte du rendement sensiblement plus important attendu des entreprises faiblement capitalisées (appelé «Size Premium»), pour le calcul de la rémunération raisonnable du capital investi dans les activités extra-aéronautiques. Le calcul du Size Premium est basé sur les Bonnes pratiques («Best Practices») et sur les données de fournisseurs de services reconnus.

- 2.3 Par dérogation au ch. 1.1.1, la rémunération raisonnable du capital investi dans les activités extra-aéronautiques peut être établie selon la valeur marchande des actifs immobilisés imputés de manière univoque à ces activités. A cet effet, la valeur comptable des actifs immobilisés sont multipliés par l'écart moyen sur les 5 dernières années de la relation entre la valeur comptable et la valeur marchande des fonds propres de l'aéroport concerné ou des aéroports de comparaison.

Annexe 2
(art. 31, al. 1)

Liste des installations et services relevant du secteur trafic aérien

- 1 Les installations du secteur trafic aérien, autres que les infrastructures centralisées décrites dans le règlement d'exploitation de l'aéroport et pour lesquelles une redevance d'utilisation est perçue, comprennent les infrastructures suivantes:
 - 1.1 Terrain d'aviation, postes de stationnement et installations compris (pistes, voies de circulation, aire de trafic, postes de stationnement);
 - 1.2 Une partie des surfaces de circulation des passagers;
 - 1.3 Systèmes de transport des passagers côté piste, chariots à bagages;
 - 1.4 Surfaces et installations pour l'enregistrement des passagers et des bagages;
 - 1.5 Systèmes opérationnels d'entreposage du fret utilisés directement pour le transbordement de fret depuis ou vers l'aéronef et situés dans l'enceinte de l'aéroport;
 - 1.6 Surfaces et installations douanières;
 - 1.7 Infrastructures pour les urgences et la sécurité (sécurité de l'aviation);
 - 1.8 Une partie des voies d'accès côté ville.
- 2 Les services du secteur trafic aérien comprennent:
 - 2.1 Surveillance et contrôle de l'aire de trafic;
 - 2.2 Exploitation et entretien du terrain d'aviation, postes de stationnement et installations comprises (pistes, voies de circulation, aire de trafic, postes de stationnement);
 - 2.3 Transport des passagers côté piste/services chariots à bagages;
 - 2.4 Services d'urgence (sécurité).

Annexe 3
(art. 37, al. 2)

Dispositions relatives à la réalisation des études comparatives

- 1 L'étude comparative doit compter au minimum cinq aéroports de comparaison qui soient:
 - 1.1 comparables en termes de volume de trafic (passagers et mouvements d'avions), de trafic en transfert ainsi que d'usagers d'aéroports (part des compagnies aériennes à bas prix); et
 - 1.2 situés dans un Etat membre de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA).
- 2 L'étude comparative visée à l'art. 37 se base sur une comparaison des services au sol (Turnaround Costs –TC) pondérés par rapport au trafic pour un aéronef court-courrier, long-courrier, d'affaires ainsi que pour un aéronef de loisir. Les TC se composent des coûts suivants:
 - 2.1 redevances d'atterrissage;
 - 2.2 redevances passagers;
 - 2.3 redevances de sûreté;
 - 2.4 redevances de stationnement pour aéronefs;
 - 2.5 autres redevances d'infrastructure liées aux passagers;
 - 2.6 Impôts prélevés par l'Etat par passager, pour autant qu'ils servent au financement de l'exploitation de l'aéroport.
- 3 Pour les besoins de l'étude comparative, il est pris en compte les différences socioculturelles entre les aéroports comparés, notamment le niveau général des prix et des coûts de main d'œuvre, les évolutions de l'inflation et des taux de change.
- 4 Les données comparatives visées au ch. 2 doivent être soumises à une analyse de sensibilité. A cet égard, il est tenu compte des disparités effectives entre les aéroports concernant:
 - 4.1 le niveau de qualité de l'aéroport en tenant compte des indicateurs pertinents (par ex. temps de connexion minimum, statistique des bagages perdus);
 - 4.2 les frais environnementaux à la charge respectivement de l'aéroport et de l'Etat (p. ex. indemnisations en cas d'expropriation);
 - 4.3 les frais de sûreté à la charge respectivement de l'aéroport et de l'Etat;
 - 4.4 le niveau des capacités;
 - 4.5 le cadre légal régissant la tarification des redevances aéroportuaires sur l'aéroport concerné;

- 4.6 les investissements consentis par l'aéroport peu avant la période sous revue;
- 4.7 le mécanisme de financement des infrastructures centralisées.
- 5 Les aéroports dont les données comparatives s'écartent significativement de la moyenne des autres aéroports comparés sont écartés de l'étude.

