

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
CH-3003 Berne
thomas.marti@bazl.admin.ch

Berne, le 10 septembre 2015

Révision partielle 1+ de la loi sur l'aviation Prise de position de l'ATE Association transports et environnement

Chères Mesdames, chers Messieurs,

L'Association Transport et Environnement se bat pour une mobilité d'avenir, durable et respectueuse de l'environnement. À ce titre nous nous occupons également du transport aérien et nous vous transmettons nos remarques concernant cette révision de la loi.

Nous soutenons la nouvelle catégorisation des concessions d'aérodromes, car elle est plus logique et réponds mieux aux besoins des exploitants. En revanche, nous aurions souhaité qu'un plafonnement du nombre d'aérodromes de catégorie C soit inséré dans la nouvelle loi et que le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) soit adapté en conséquence. Les aérodromes doivent répondre certes à des besoins et à un intérêt public, mais une multiplication des places d'atterrissage entraînerait des conséquences négatives économiques (concurrence et cannibalisation de la clientèle), sociales (fortes nuisances pour la population) et environnementales (émissions d'éléments polluants et sonores). C'est justement pour éviter des telles conséquences négatives qu'un plafonnement a été introduit pour les places d'atterrissage de montagne. La même procédure est envisageable également pour les aérodromes de catégorie c et pourrait éviter la formation de conflits d'usages et d'intérêts à l'avenir.

Nous vous invitons ainsi à modifier l'alinéa suivant :

Art. 36, al. 4 : Le Conseil Fédéral peut limiter le nombre d'aérodromes et d'hydro-aérodromes.

Nous manifestons notre ferme opposition à la modification de l'allocation des moyens mis à disposition pour le Financement spécial du trafic aérien. Ce n'est pas parce que la totalité des montants disponibles pour des mesures environnementales ne sont pas attribués, qu'il faut réduire la part du fond qui est destinée pour ces mesures. Un projet recalé car de qualité insuffisante pourra toujours être retravaillé et présenté l'année suivante. Les montants du fonds doivent pouvoir rester disponibles pour l'avenir.

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne
tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch

De plus, l'assimilation de 280 places d'atterrissages d'hôpitaux à des champs d'aviation pourrait ouvrir des nouveaux débouchés pour l'affectation de ce fonds pour les questions de protection de la population du bruit engendré par les hélicoptères de sauvetage.

Ce choix est d'autant plus douteux car, selon le rapport « Coûts et financement des transports » édité par l'office fédéral de la statistique, l'aviation a engendré des coûts liés à l'environnement et à la santé proches de 786 millions de francs. La quasi-totalité de ces coûts externes – le 94 % pour le trafic voyageurs, le 91% pour le trafic marchandise – ont été répercutés sur la collectivité en tant qu'externalités négatives, c'est à dire qu'ils n'ont pas été pris en charge ni par les passagers, ni par les compagnies aériennes, ni par l'État. La population toute entière, qu'elle utilise ou pas les avions, paie un prix fort en termes de santé, de qualité de vie et de détérioration de l'environnement.

Face à ces chiffres nous exigeons la suivante modification de la Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière :

Art. 37a, al. 1

- a. à raison de ~~de 12,5 %~~ à 25 % pour des contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement que le trafic aérien rend nécessaires;
- b. inchangé
- c. à raison de 50 % à ~~75%~~ 62,5 % pour des contributions aux frais des mesures visant à promouvoir un niveau élevé de sécurité technique dans le trafic aérien.

Nous regrettons que cette révision de la Loi sur l'Aviation n'ait pas été l'occasion pour procéder à une intégration de ces coûts externes. Elle aurait été notamment l'occasion pour aborder la question de la taxation du kérosène destiné aux vols internationaux. Cette distorsion de la concurrence, qui date de 1944, n'a plus de sens dans un monde où emprunter un avion est devenu une pratique courante. L'introduction de cette taxation permettrait de générer des recettes intéressantes pour l'État, contribuerait à mieux internaliser les coûts générés par le transport aérien et éliminerait une distorsion de la concurrence par rapport à d'autres moyens de transport.

Nous vous remercions de prendre en compte nos remarques et restons à votre disposition pour d'éventuelles questions.

Avec nos meilleures salutations,

ATE Association transports et environnement



Caroline Beglinger Fedorova
Co-Directrice