

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Paudex, le 28 novembre 2024

Consultation : modification de la loi sur l'aviation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Remarques générales

Nous remercions le Conseil fédéral d'avoir pris l'initiative de modifier la loi sur l'aviation à la lumière des nombreux textes déposés récemment aux Chambres, en particulier les motions Candinas (18.3700), Ettlin (21.3095) et celle de la CTT-N (21.3458). Ces textes proposent quelques modernisations législatives bienvenues, tout en préservant l'essence de la loi susmentionnée. Nous ne commenterons pas leurs dispositions, dont plusieurs sont traitées dans la modification législative susmentionnée, en particulier celles sur la délégation de la surveillance aux aéroports, ou celles sur l'élévation de la limite d'âge des pilotes d'hélicoptères. En effet, elles nous semblent frappées au coin du bon sens.

Nos aéroports sont des infrastructures critiques

L'actuelle loi sur l'aviation veille au maintien des installations des aéroports de Genève et de Zurich. La révision dont il s'agit ici prévoit d'étendre cette garantie à leur « cadres opérationnels actuels ». Cette précision est bienvenue, en ce sens qu'elle améliore la prévisibilité légale. Cette avancée permet aux aéroports susmentionnés de maintenir des cadres d'exploitation compétitifs, alors que le marché des aéroports internationaux connaît une concurrence féroce.

Toutefois, ce cadre ne doit pas être une porte ouverte à des nuisances excessives, en particulier pour les riverains. A cet égard, nous notons néanmoins que les aéroports susmentionnés ont consenti à de nombreux efforts sur la question sensible des nuisances sonores. C'est particulièrement le cas de Genève Aéroport qui vient d'instituer un système de quota s'appliquant aux compagnies aériennes (dont la hauteur dépend du niveau de bruit des appareils). Ce système devrait diminuer le nombre de mouvements entre 22h et minuit, en particulier pour les appareils bruyants. Dès 2025, en cas de dépassement des quotas, ces compagnies seront tenues de payer une taxe dont le montant pourra atteindre 40'000 CHF

par vol, un niveau prohibitif qui garantit une certaine tranquillité aux riverains genevois, vaudois et français.

Nous notons encore que ce nouveau règlement est rendu possible par l'évolution technologique et par la récente mise en service d'une nouvelle gamme d'aéronefs moins bruyants. A l'avenir, nous pouvons nous attendre à de nouvelles avancées pour réduire davantage le niveau sonore généré par les décollages et atterrissages. Par conséquent, il paraît souhaitable de considérer le cadre d'exploitation des aéroports comme susceptible d'évoluer au gré des avancées technologiques. En ce sens, la garantie du maintien du cadre d'exploitation actuel des aéroports nationaux devrait être considérée comme un minimum et le deuxième paragraphe de l'article 36a^{bis} pourrait être plus explicite de ce point de vue.

Dans un autre registre, nous tenons à souligner que notre organisation est traditionnellement très attachée aux règles régissant l'attribution des marchés publics, y compris lors du renouvellement de concessions attribuées par des organismes fédéraux (nous faisons ici référence aux dispositions instituées par la LMP révisée en 2019). Toutefois, nous reconnaissons que l'application de telles règles serait inadaptée dans le cas des aéroports internationaux suisses, en raison notamment des grands coûts fixes et des questions de sécurité (dont celle liée à l'approvisionnement du pays) engendrés par l'exploitation des plateformes aéroportuaires. A cet égard, nous considérons les aéroports de Genève et de Zürich comme des infrastructures « systémiques » devant rester en mains publiques. Par conséquent, notre organisation soutient les dispositions se trouvant dans l'article 36a al. 5 qui prévoient l'exclusion des règles sur les marchés publics.

Conclusions

Nous soutenons les modifications législatives proposées ci-dessus. Nous profitons de cet exercice pour renouveler notre confiance dans l'action du Conseil fédéral pour maintenir de bonnes conditions cadres pour le secteur aéronautique suisse.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce qui précède, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal

Cenni Najy