



# Rapport Financement spécial du trafic aérien 2020-2023

Décembre 2023



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
**Office fédéral de l'aviation civile OFAC**

## **Mentions légales**

### **Editeur**

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

### **Disponible sur**

[www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch) (sous forme électronique)

Egalement disponible en italien et en allemand

12.2023

# Table des matières

<b>1</b>	<b>Rétrospective.....</b>	<b>1</b>
1.1	Introduction.....	1
1.2	Aperçu des cycles d'examen des demandes 2020-2023 .....	1
1.3	Bénéficiaires de subventions .....	3
1.4	Conclusions.....	3
<b>2</b>	<b>Perspectives .....</b>	<b>5</b>
2.1	Programme pluriannuel 2024-2027.....	5
2.2	Financement des services de contrôle d'approche et de départ sur les aérodromes régionaux de la catégorie II.....	5
2.3	Respect de la clé de répartition.....	5
<b>3</b>	<b>Graphiques et données chiffrées .....</b>	<b>7</b>
3.1	Nombre de demandes.....	7
3.2	Montants.....	7
3.3	Répartition des fonds .....	8
3.4	Evolution financière du FSTA.....	9

# 1 Rétrospective

## 1.1 Introduction

L'art. 87b de la Constitution fédérale (RS 101 ; Cst.) et l'art. 37a de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (RS 725.116.2 ; LUMin) prévoient que la Confédération octroie des contributions aux frais « des mesures de protection de l'environnement que le trafic aérien rend nécessaires » (let. a), « des mesures de sûreté destinées à protéger le trafic aérien contre les infractions » (let. b) et « des mesures visant à promouvoir un niveau élevé de sécurité technique dans le trafic aérien » (let. c). La législation fédérale établit également la clé de répartition des fonds disponibles entre les trois domaines d'application précités. Cela étant, à certaines conditions, il est possible de déroger temporairement à la clé de répartition modulable inscrite dans la loi fédérale pourvu que celle-ci soit respectée sur une période de douze ans (du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2023 ; cf. art. 37a LUMin en relation avec les art. 3 et 13 de l'ordonnance du 29 juin 2011 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire en faveur de mesures dans le domaine du trafic aérien [RS 725.116.22 ; OMinTA]).

### Clé de répartition

Protection de l'environnement	de 12,5 % à 25 %
Sûreté	de 12,5 % à 25 %
Sécurité	de 50 % à 75 %

Une nouvelle période de douze ans débute le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

Le Financement spécial du trafic aérien (FSTA) dispose d'un montant oscillant entre 45 et 50 millions CHF par année (recettes d'une partie de l'impôt sur les huiles minérales).

L'évaluation des demandes de subventions tient compte des dispositions de la loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les subventions (RS 616.1 ; LSu). L'OFAC statue sur les demandes de contribution par voie de décision. Si la contribution demandée excède cinq millions de francs, il statue en accord avec l'Administration fédérale des finances (AFF)<sup>1</sup>.

## 1.2 Aperçu des cycles d'examen des demandes 2020-2023

Un total de 99 demandes d'aide financière au titre du FSTA ont été déposées dans le cadre du cycle d'examen 2020. Elles se déclinaient comme suit : 73 demandes en lien avec la sécurité, 8 demandes en lien avec la sûreté et 18 demandes en lien avec la protection de l'environnement. Durant le cycle d'examen 2020, l'OFAC a donné son aval à des contributions totalisant 14,7 millions CHF, montant auquel il faut ajouter 27 millions CHF destinés à couvrir le déficit des services de contrôle d'approche et de départ sur les aéroports contrôlés de Suisse, conformément à l'ordonnance du 8 décembre 1995 sur le service de la navigation aérienne (OSNA ; RS 748.132.1). On renverra à ce propos au point 2.2 *infra*. Un montant global de 1,6 million CHF a été alloué au financement des mesures de sûreté récurrentes ne relevant pas de l'État sur les aéroports régionaux de catégorie II desservis par du trafic de ligne.

89 demandes d'aide financière furent déposées dans le cadre du cycle d'examen 2021. Parmi celles-ci, 64 demandes en lien avec la sécurité, 5 en lien avec la sûreté et 20 en lien avec la protection de l'environnement. En 2021, l'OFAC a accordé des contributions totalisant 12,6 millions CHF auxquels il faut ajouter des aides financières de 29,9 millions CHF destinées à couvrir le déficit des services de

<sup>1</sup> Cf. art. 10, al. 1 et al. 2, OMinTA.

contrôle d'approche et de départ sur les aérodromes contrôlés de Suisse, conformément à l'OSNA. Un montant global de 1,2 million CHF a été alloué au financement des mesures de sûreté récurrentes ne relevant pas de l'État sur les aérodromes régionaux de catégorie II desservis par du trafic de ligne.

Pour ce qui est du cycle d'examen 2022, 88 demandes d'aide financière ont été déposées au total. 50 demandes se rapportaient au domaine sécurité, 5 à la sûreté et 33 demandes à la protection de l'environnement. L'OFAC a accordé des contributions totalisant 19,4 millions CHF pour la mise en œuvre de ces mesures. Il faut ajouter à cela les aides financières de 27,5 millions CHF destinées à couvrir le déficit des services de contrôle d'approche et de départ sur les aérodromes contrôlés de Suisse, conformément à l'OSNA. Enfin, un montant total de 1,1 million CHF a été alloué au financement des mesures de sûreté récurrentes ne relevant pas de l'État sur les aérodromes régionaux de catégorie II desservis par du trafic de ligne.

Enfin, 87 demandes d'aide financière ont été déposées dans le cadre du cycle d'examen 2023. Elles se déclinaient comme suit : 52 demandes en lien avec la sécurité, 7 demandes en lien avec la sûreté et 28 demandes en lien avec la protection de l'environnement. Des aides financières à hauteur de 33,2 millions CHF ont été décidées afin de couvrir le déficit des services de contrôle d'approche et de départ sur les aérodromes contrôlés de Suisse, conformément à l'OSNA. Le montant alloué en 2023 aux mesures de sûreté récurrentes ne relevant pas de l'État sur les aérodromes régionaux de catégorie II desservis par du trafic de ligne n'était pas connu au moment de la rédaction du présent rapport.

### **Exemples de projets subventionnés, selon le domaine d'application**

#### *Protection de l'environnement*

- études et *proof of concept* visant l'augmentation de la production de carburants d'aviation durables
- récupération de la chaleur sur un banc d'essai moteur
- développement d'une solution de réduction des immissions de bruit et de la consommation de carburant des avions de ligne par l'optimisation des approches
- étude sur l'impact des aéronefs sur la faune sauvage

#### *Protection contre les infractions (sûreté, security)*

- projet de recherche sur la détection de la préparation d'activités terroristes
- projet de recherche sur l'identification, au moyen de l'intelligence artificielle, d'articles prohibés dans les bagages des passagers contrôlés par équipement d'imagerie radioscopique
- acquisition d'une capsule de confinement d'explosifs
- cours et vidéos didactiques à l'intention du personnel aéroportuaire
- mesures destinées à protéger le périmètre et l'infrastructure aéroportuaires de toute intrusion

#### *Sécurité technique (safety)*

- amélioration des prévisions météorologiques grâce à des mesures réalisées au moyen de drones
- installation d'appareils anticollision dans les aéronefs
- installation de feux infrarouges sur les éoliennes afin de réduire le risque de collision en vol de nuit
- projet de recherche et de développement sur la navigation satellitaire pour les drones
- projet de recherche sur la résilience des pilotes professionnels dans le cadre de l'examen de leur aptitude psychologique
- divers cours et formations continues ayant un impact sur la sécurité

### 1.3 Bénéficiaires de subventions

Quelque 150 requérants ont adressé des demandes de subventions<sup>2</sup>. L'essentiel des fonds est cependant allé aux aérodromes régionaux de catégorie II, notamment parce que les coûts du service de contrôle d'approche et de départ sont pris en charge par le FSTA. D'autres aéroports et aérodromes de même que des entreprises, des hautes écoles ou des instituts de recherche ont reçu une part non négligeable des moyens disponibles. Pour le surplus, il est renvoyé au graphique figurant au point 3.3 *infra*.

### 1.4 Conclusions

La période 2020-2023 a mis en exergue les points suivants :

De plus en plus de demandes ne se rapportant pas uniquement à l'une seule des lettres des art. 37d, 37e ou 37f LUMin mais se situant à cheval entre ces dernières ont été déposées. Celles-ci ne peuvent que difficilement être attribuées à l'une seule des lettres de ces articles. Jusqu'à présent, les priorités des précédents programmes pluriannuels étaient fixées par référence à la LUMin. Il était décidé pour chacune des lettres des articles 37d, 37e et 37f LUMin si celles-ci se voyaient octroyer ou non une priorité. Dans le domaine des carburants d'aviation durables par exemple, il pouvait arriver que des mesures ressortissent à plusieurs lettres de l'art. 37d, LUMin. Ainsi, la méthode de définition en vigueur jusqu'à présent et selon laquelle les priorités étaient définies sur la base des lettres des trois articles de la LUMin susmentionnés a perdu en pertinence. Devant ce constat, il a été décidé d'apporter des ajustements à la méthode de définition des priorités. Le prochain programme pluriannuel (2024-2027) est structuré autour de priorités thématiques.

La qualité des dossiers de demande laisse parfois à désirer. Lors de la campagne de subventions 2020-2023, l'OFAC a constaté qu'il y avait une marge d'amélioration sous cet aspect. A ce sujet, il est renvoyé au point 2.1 *infra*.

#### *Protection de l'environnement :*

Ces dernières années, un plus grand nombre de demandes a été déposé pour le domaine environnement, et pour des montants plus élevés.

Certains requérants (surtout les grandes sociétés à but lucratif) se proposent de mettre en œuvre uniquement les projets environnementaux qui n'ont pas besoin de subventions pour être rentables. D'autres souhaitent parfois que la Confédération prenne en charge l'intégralité des coûts. Il n'existe à ce sujet pas de marge de manœuvre. Le droit des subventions exige une contribution propre des requérants.

#### *Protection contre les infractions (sûreté, security) :*

Le domaine de la sûreté est fortement réglementé, de sorte que l'on dénombre qu'un nombre limité de mesures volontaires et donc éligibles aux subventions. Un certain nombre de mesures ont toutefois pu être soutenues, notamment différents projets de recherche.

Depuis 2015, les mesures de sûreté récurrentes ne relevant pas de l'état sur les aérodromes régionaux desservis par du trafic de ligne ont fait l'objet d'aides financières par le biais du FSTA. Dans le cadre du programme pluriannuel 2020-2023, des subventions ont été allouées au titre de la sûreté aux aéroports d'Altenrhein, de Berne et de Lugano pour financer le contrôle des passagers empruntant les vols de ligne et de leurs bagages. Ces aides financières ont été examinées et il a été constaté qu'il n'existait plus de justification au soutien par la Confédération. Ainsi, ces financements seront définitivement supprimés durant la période de validité du programme pluriannuel 2024-2027.

---

<sup>2</sup> Période du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2022.

*Sécurité technique (safety):*

Les moyens disponibles pour les mesures de sécurité sont limités. Ces trois dernières années, près de 30 millions CHF ont été consacrés chaque année au financement des services de contrôle d'approche et de départ sur les aéroports contrôlés de Suisse. Cela représente environ 80 % des fonds destinés à subventionner les mesures de sécurité.

Durant la période 2020-2023 et au titre des programmes de prévention des accidents, des mesures de sécurité supplémentaires ont été standardisées. Ce procédé permet de diminuer la charge de travail que représente le dépôt des demandes d'aide financière pour les requérants, et celle relative à l'examen de celles-ci pour l'OFAC. Ces simplifications ont trouvé leur public. Ainsi, près de la moitié des demandes du domaine sécurité sont des demandes dites standardisées.

En matière de sécurité, la Confédération est également fondée à recourir aux fonds liés du FSTA pour soutenir la formation aéronautique. L'ordonnance du 31 octobre 2018 sur les aides financières à la formation aéronautique (OFAF ; RS 748.03) a été dans le passé entièrement révisée. La révision, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019, axe davantage les conditions d'éligibilité aux subventions sur la pratique avec par ailleurs un élargissement du nombre de bénéficiaires potentiels. En outre, le monde politique et le secteur aérien ont été entendus avec l'introduction de critères qui favorisent le soutien aux citoyens suisses. De fait, le nombre de demandes a augmenté. Entretemps, le COVID-19 est passé par là, entraînant une très forte contraction du trafic aérien en 2020 de sorte que le secteur s'est trouvé dans l'impossibilité de former son personnel. Le secteur aérien a recommencé à former à partir de 2022 et le nombre de demandes de subventions a suivi la même tendance.

## 2 Perspectives

### 2.1 Programme pluriannuel 2024-2027

Le programme pluriannuel 2024-2027 définit une planification financière à moyen terme tout en fixant des priorités et les taux de contribution maximaux applicables. Le nouveau programme pluriannuel tient compte des enseignements tirés de la période 2020-2023 (cf. point 1.4 *supra*).

Les priorités ont été énoncées sur la base des objectifs politiques et lignes directrices stratégiques en vigueur ainsi qu'à partir de l'analyse de la matrice des risques de l'OFAC.

La méthode de définition des priorités a été adaptée dans le programme pluriannuel 2024-2027 (cf. point 1.4 *supra*). La validité de cette approche sera évaluée dans le cadre d'un rapport à la fin de la période 2024-2027. À cet égard, la matrice des risques de l'OFAC pour le domaine de la sécurité pourrait par exemple fournir des informations utiles.

Dans le souci d'améliorer la qualité des dossiers de demande et par conséquent l'efficacité du FSTA, l'OFAC informe les requérants dans le programme pluriannuel 2024-2027 des stratégies, objectifs et paramètres pertinents les plus récents qui doivent être pris en considération pour l'élaboration des demandes. Il ne s'agit ni d'une liste exhaustive ni d'une liste cumulative, mais uniquement de « meilleures pratiques ». L'OFAC espère notamment qu'il en résultera une amélioration de la qualité des dossiers de demande.

### 2.2 Financement des services de contrôle d'approche et de départ sur les aéroports régionaux de la catégorie II

À la suite de l'adoption de la motion Würth (« Pérenniser les infrastructures clés que sont les aéroports régionaux ») par le Conseil des États (16 mars 2021) et le Conseil national (30 septembre 2021), le Conseil fédéral a été chargé de modifier les bases légales nécessaires pour assurer la pérennité du soutien financier aux coûts du contrôle aérien des départs et arrivées sur les aéroports régionaux. Celui-ci doit à l'avenir avoir lieu conformément à la pratique actuelle de la Confédération, sans que soit introduite une nouvelle tâche commune avec les cantons. Aux termes de la motion, la Confédération doit continuer à financer l'essentiel des coûts de la navigation aérienne sur les aéroports régionaux. En cela, elle s'oppose à la législation en vigueur qui postule que la Confédération réduit son engagement financier et que les aéroports ou les régions se voient confier davantage de responsabilités dans le financement du service de la navigation aérienne. La mise en œuvre de la motion Würth implique par conséquent de modifier la législation.

Jusqu'à l'entrée en vigueur des adaptations juridiques nécessaires à la mise en œuvre de la motion Würth, les montants réservés par aéroport seront maintenus dans le programme pluriannuel 2024-2027 au niveau de 2023. Il s'agit de montants maximums.

La LSu reste applicable même dans le cadre de la mise en œuvre de la motion Würth. Il s'ensuit que les mesures visant à accroître l'efficacité et à réduire les coûts devront être mises en œuvre dans la mesure du possible à l'avenir également.

### 2.3 Respect de la clé de répartition

La période 2012-2019 montre que la sécurité est le seul domaine d'activité pour lequel les moyens disponibles étaient insuffisants, alors que les moyens dévolus aux deux autres domaines n'ont pas été épuisés. Or, la législation en vigueur à l'époque ne permettait d'appliquer automatiquement le principe des vases communicants entre les différents domaines. Afin que les moyens disponibles puissent être utilisés de la manière la plus efficace possible, une solution plus souple a été imaginée. Une clé de répartition flexible a été ainsi introduite à la faveur de la révision de l'art. 37a LUMin entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Selon cette clé de répartition, les moyens affectés au trafic aérien sont utilisés à raison de 12,5 % à 25 % pour des contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement et aux mêmes taux pour des contributions aux frais des mesures de sûreté destinées à protéger le trafic

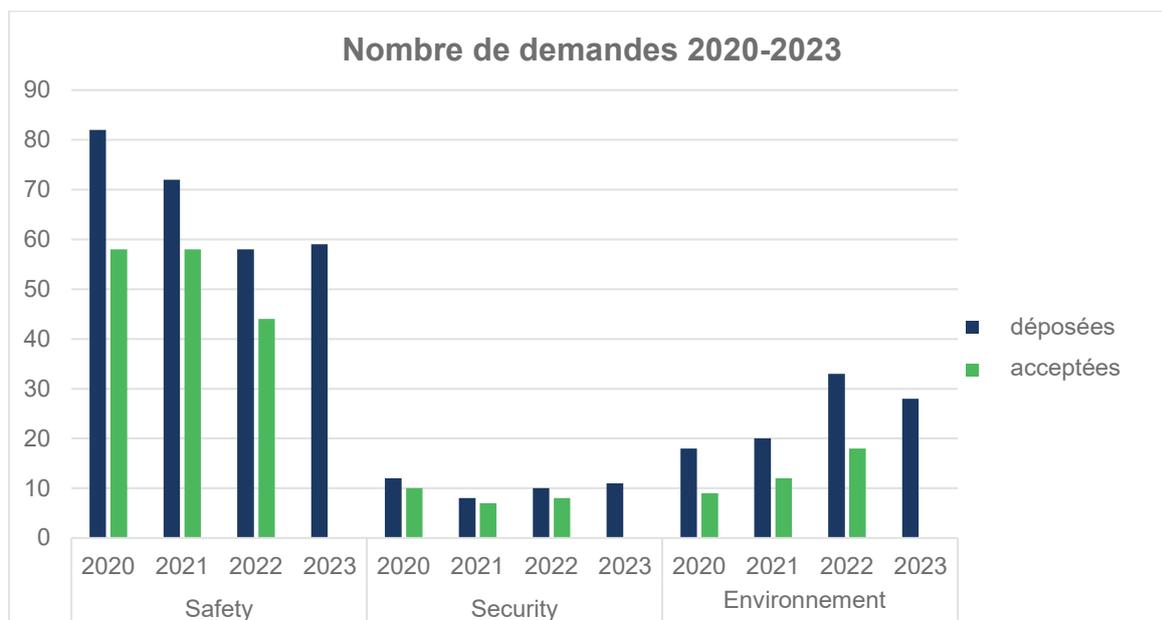
aérien contre les infractions, et à raison de 50 % à 75 % pour des contributions aux frais des mesures visant à promouvoir un niveau élevé de sécurité technique dans le trafic aérien. Aux termes de la disposition transitoire de l'art. 41c LUMin, cette clé de répartition s'applique rétroactivement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour l'ensemble de la période qui est en cours au moment de l'entrée en vigueur de la modification et sur laquelle la clé de répartition doit être respectée. Conformément à l'art. 3, al. 1, OMinTA, la période durant laquelle la clé de répartition doit être respectée est de douze ans. Elle se termine par conséquent fin 2023.

À ce jour, il n'a pas été possible de respecter strictement la clé de répartition des moyens à affectation liée entre ces trois domaines. Les besoins ont été inférieurs aux prévisions, surtout au niveau de la protection de l'environnement et des mesures de sûreté. Le FSTA a généré un surplus qui a crû jusqu'à atteindre 82 millions CHF fin 2015. Ce solde est resté stable sur la période suivante (82 millions CHF environ fin 2019). Autrement dit, durant cette période, les recettes liées ont été entièrement utilisées. Le solde du FSTA a légèrement diminué dans le courant du programme pluriannuel 2020-2023 pour s'établir à 69,4 millions CHF fin 2022. Dans le même temps, la situation s'est améliorée en ce qui concerne le domaine Protection de l'environnement (cf. point 1.4 *supra*). Il n'en reste pas moins que le défi de respecter la clé de répartition fixée par la loi reste actuel et que celle-ci ne sera probablement pas tout à fait respectée à la fin de l'année 2023, puisque la demande réelle de subventions est inégalement répartie entre les trois domaines d'application. À la suite de l'adoption de la motion Würth (« Pérenniser les infrastructures clés que sont les aéroports régionaux »), il ne faut pas s'attendre à une réduction significative des ressources financières destinées aux services de navigation aérienne sur les aéroports régionaux (domaine Sécurité).

### 3 Graphiques et données chiffrées

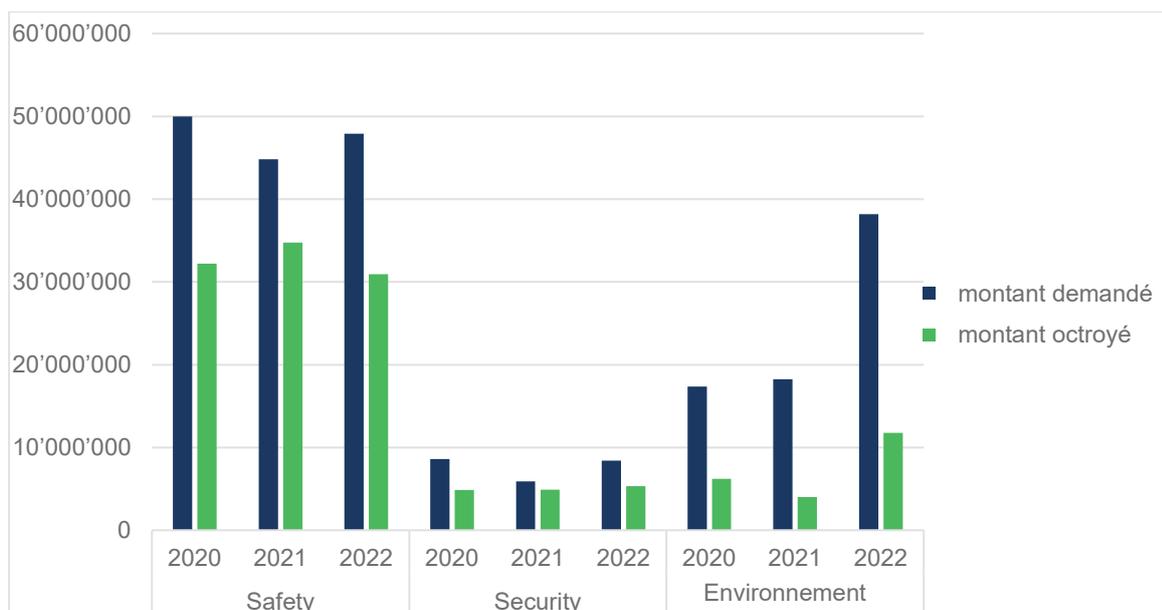
#### 3.1 Nombre de demandes

Comme évoqué plus haut, le nombre de demandes relatives au domaine Protection de l'environnement s'est accru. On constate une tendance inverse pour le domaine Sécurité : en 2022 et 2023, le nombre de demandes déposées est inférieur de 25 % environ au nombre de demandes enregistré en 2020. Quant au nombre de demandes touchant le domaine Sûreté, il est resté stable au fil des ans.



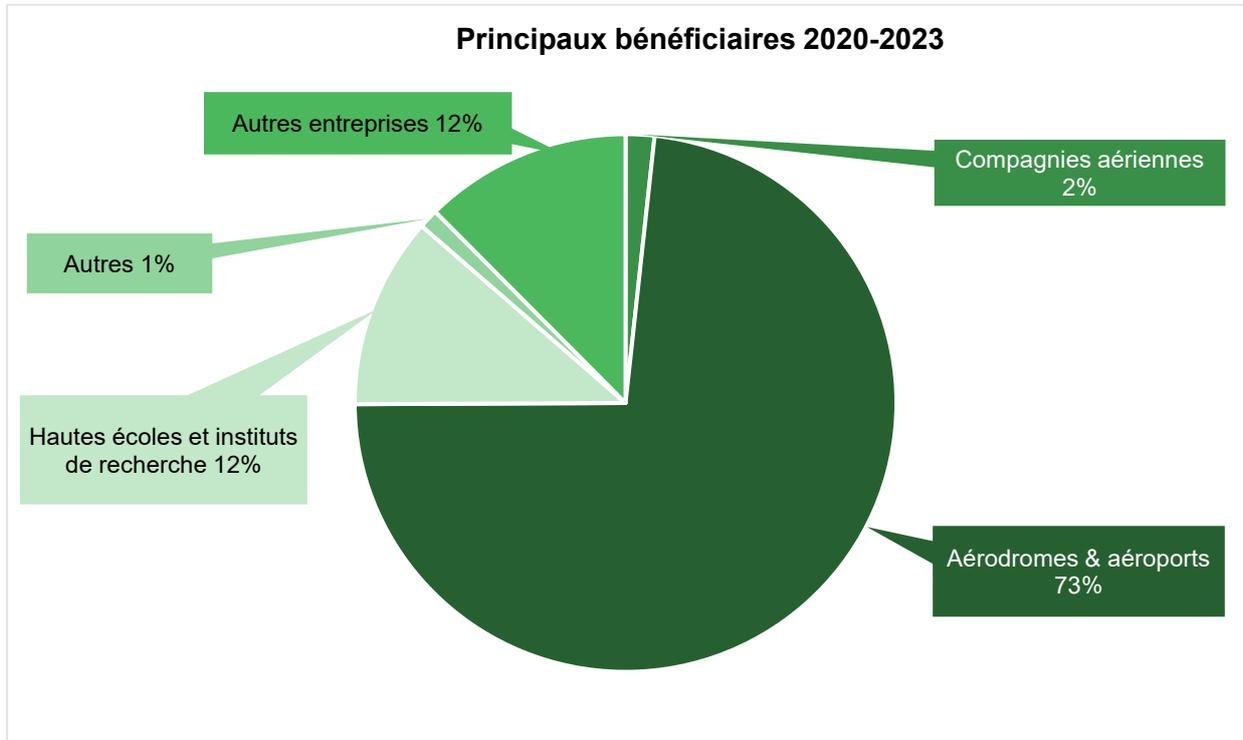
Remarque : l'OFAC a rédigé le présent rapport alors que l'évaluation des demandes 2023 n'était pas terminée, raison pour laquelle les demandes approuvées n'apparaissent pas pour 2023.

#### 3.2 Montants



Remarques : l'OFAC a rédigé le présent rapport alors que l'évaluation des demandes 2023 n'était pas terminée, raison pour laquelle les montants n'apparaissent pas pour 2023. Sans OAFA.

### 3.3 Répartition des fonds



## 3.4 Evolution financière du FSTA

Chiffres en mios. CHF	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total 2012 à 2023	Rapporté au pourcentage des recettes à disposition (y.c. charges exécution)	Valeur cible en %	Calcul sur période de 12 ans en cours (dès le 1.1.2012), situation à fin 2023
						C	C	C	C	C	C	C	B				
<b>Recettes liées au profit du FSTA</b>	<b>19.2</b>	<b>48.2</b>	<b>47.5</b>	<b>48.4</b>	<b>47.6</b>	<b>45.9</b>	<b>48.0</b>	<b>46.6</b>	<b>44.7</b>	<b>40.0</b>	<b>39.0</b>	<b>44.8</b>	<b>46.7</b>	<b>547.4</b>			
<b>Dépenses à charge du FSTA</b>																	
Sécurité	9.8	26.5	21.1	24.5	27.1	37.7	37.9	9.1	62.4	36.7	40.1	33.3	42.3	398.7	73.4	50 - 75	oui
Dont notamment :																	
• Contrôle arrivées et départs sur aéroports régionaux de cat. II	9.8	26	20.1	22.7	22.8	30.7	29.6	0.9	57.6	30.1	29.9	27.5	31.5	237.8			
• Formation OAFA						1.3	2.6	2.1	2.7	2.0	4.0	2.1	6.0	22.8			
Environnement	0.0	0.6	5.8	1.4	7.1	10.5	2.8	3.6	1.4	6.2	4.5	2.1	13.9	60.0	11.1	12,5 - 25	non
Sûreté	0.0	0.0	0.4	1.0	3.1	4.3	4.3	5.2	3.7	3.7	5.5	3.3	9.9	44.5	8.2	12,5 - 25	non
Charges d'exécution, dont :	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.6	0.7	0.8	4.2			
• Sécurité	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.5	0.6	0.4	3.0			
• Environnement	0.0				0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6			
• Sûreté	0.0				0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.4			
<b>Total dépenses</b>	<b>9.8</b>	<b>27.1</b>	<b>27.4</b>	<b>26.9</b>	<b>37.6</b>	<b>52.9</b>	<b>45.5</b>	<b>18.3</b>	<b>67.9</b>	<b>47.1</b>	<b>50.6</b>	<b>39.4</b>	<b>66.9</b>	<b>507.4</b>			
Evolution du solde FSTA						-7.0	2.6	28.3	-23.2	-7.1	-11.6	5.4	-20.2				
<b>Solde FSTA</b>	<b>9.5</b>	<b>30.6</b>	<b>50.7</b>	<b>72.2</b>	<b>82.3</b>	<b>75.1</b>	<b>77.6</b>	<b>106.0</b>	<b>82.7</b>	<b>75.7</b>	<b>64.0</b>	<b>69.4</b>	<b>49.3</b>	<b>40.0</b>	7.3		