



A E R O  S U I S S E

sgv  usam



## Communiqué de presse

Jeudi 5 novembre 2009

# L'économie pour un secteur aérien fort

## Les organisations économiques soutiennent le financement spécial de l'aviation

**Le financement spécial de l'aviation renforce le secteur aéronautique suisse sans introduire d'impôts ou de taxes supplémentaires. L'idée est d'instaurer la vérité des coûts afin que chaque mode de transport bénéficie des recettes de l'impôt sur les carburants qui lui correspondent. Un secteur aérien compétitif revêt une importance particulière pour l'économie suisse, car elle est fortement axée sur l'exportation. A l'occasion d'une conférence de presse commune, les représentants des organisations faitières de l'économie ainsi que des représentants de la branche recommandent d'accepter le financement spécial en faveur de l'aviation.**

Un secteur aéronautique compétitif est essentiel pour une économie axée sur les exportations. Le financement spécial en faveur de l'aviation met l'aviation et le trafic routier sur un pied d'égalité. A l'heure actuelle, une partie de l'impôt sur le kérosène payé par l'aviation tombe dans l'escarcelle du trafic routier, tandis que l'aviation n'en profite pas. L'idée est que chaque mode de transport bénéficie des recettes fiscales qui lui correspondent. Selon Gerold Bühler, président d'economiesuisse, ce projet instaure la vérité des coûts, suit le principe de causalité et est dans l'intérêt d'un secteur aérien concurrentiel. M. Bühler attache de l'importance au fait que « le projet n'entraîne pas de hausses d'impôts ni de nouvelles taxes ».

Robert E. Gubler, membre du Comité directeur de l'Union suisse des arts et métiers a souligné qu'aucun parti représenté au gouvernement ne rejette ce projet. Cela montre que le projet est judicieux sur les plans économique et environnemental. Il est important aux yeux de M. Gubler que le projet n'ait pas de conséquence négative sur la construction et l'entretien des routes. Il a indiqué par ailleurs que le secteur aéronautique ne se limitait pas aux trois aéroports nationaux. En effet, il comprend les compagnies aériennes, la navigation aérienne, les opérations de secours aérien, le travail aérien, les entreprises de manutention, le secteur des services, les constructeurs d'aéronefs et une myriade d'entreprises industrielles et de maintenance. M. Gubler en conclut que « l'aviation crée non seulement des emplois dans l'industrie du transport aérien, mais également dans d'autres secteurs économiques, secteurs occupés majoritairement par des PME. En recommandant de voter oui au financement spécial du trafic aérien, l'usam dit oui aux emplois pour les PME. »

Paul Kurrus, président d'Aerosuisse, a mis en exergue le fait qu'il ne s'agissait pas de subventions. L'objet du projet est d'utiliser les ressources disponibles de manière adéquate : « Les impôts sur le kérosène payés par l'aviation doivent être judicieusement affectés au bénéfice du transport aérien. » Pour M. Kurrus la situation est claire : « Le financement spécial en faveur de l'aviation évite une distorsion du marché non souhaitée et néfaste conformément aux principes de la politique de

economiesuisse

1, carrefour de Rive 1

Case postale 3684 1211 Genève 3

Téléphone +41 22 786 66 81

Téléfax +41 22 786 64 50

Verband der Schweizer Unternehmen

Fédération des entreprises suisses

Federazione delle imprese svizzere

Swiss Business Federation

[www.economiesuisse.ch](http://www.economiesuisse.ch)

concurrence. » Voter oui le 29 novembre contribue à ce que l'aviation suisse puisse continuer d'assumer ses fonctions dans l'intérêt de la collectivité.

Les quelque 44 millions de francs de recettes annuelles seront investis dans trois domaines : la lutte contre le terrorisme et les détournements, la protection de l'environnement et la sécurité technique. Bernard Karrer, directeur de l'aéroport de Sion, explique que les aéroports doivent prendre de s mesures de prévention de plus en plus strictes et coûteuses contre les actes criminels. Ce domaine ne cesse de prendre de l'ampleur, notamment du point de vue financier. Pour M. Karrer il est également clair que « la protection de la population contre les nuisances dues au bruit doit être renforcée. Des mesures importantes ont déjà été entreprises dans ce sens. Nous pouvons encore faire mieux. » Les moyens consacrés à la navigation aérienne sont de la plus haute importance pour les aérodromes régionaux. Le oui profitera aux passagers, à la population, à l'environnement et à l'économie.

Pour toutes questions :

Gerold Bühner, economiesuisse : 079 406 60 13

Robert E. Gubler, Union suisse des arts et métiers : 079 440 56 68

Paul Kurrus, Aerosuisse : 079 320 90 04

Bernard Karrer, Aéroport de Sion : 079 358 14 41

**Conférence de presse de l'économie suisse**  
**Oui au financement spécial de l'aviation**  
Jeudi 5 novembre 2009

Seul l'exposé prononcé fait foi

## Oui à un secteur aérien suisse fort

Gerold Bühler, président d'economiesuisse

Mesdames, Messieurs,

L'économie suisse est fortement imbriquée dans l'économie mondiale. Elle gagne un franc sur deux à l'étranger. Un secteur aéronautique compétitif est essentiel pour une économie à ce point axée sur les exportations. A l'ère de la mondialisation, des liaisons aériennes rapides et si possible directes sont un facteur clé pour les places économiques. Les infrastructures aéroportuaires bénéficient aux grandes comme aux petites entreprises suisses, et aux branches les plus diverses. En particulier au secteur du tourisme, puisqu'un tiers des touristes arrivent en Suisse par les airs. L'aviation revêt également une importance économique prépondérante pour le transport de marchandises. En 2008, les entreprises suisses ont exporté des biens pour une valeur de 216 milliards de francs. Un tiers environ de ces biens ont été acheminés par voie aérienne. Des liaisons de transport de qualité, fiables et sûres ainsi qu'une coordination idéale des différents modes de transport sont importants quelle que soit la phase conjoncturelle et donc aussi dans la phase actuelle.

Le Conseil fédéral et le Parlement ont reconnu l'importance économique d'un secteur aéronautique compétitif et souhaitent maintenant renforcer ce secteur. Ils entendent atteindre cet objectif sans introduire des impôts ou taxes supplémentaires. En outre, ils aspirent à mettre l'aviation et le trafic routier sur un pied d'égalité. A l'heure actuelle, une partie de l'impôt sur le kérosène payé par l'aviation tombe dans l'escarcelle du trafic routier, tandis que le secteur aérien n'en profite pas. La modification de l'article 86 de la Constitution permet de faire en sorte que ces quelque 40 millions de francs par an bénéficient à l'aviation. L'idée est que le secteur qui génère les recettes fiscales bénéficie de ces dernières. Les ressources seront investies dans les domaines de la sécurité, de la protection de l'environnement et de la protection contre le bruit. La part des recettes de l'impôt allant à la caisse générale de la Confédération, quelque 20 millions, reste inchangée.

Le projet soumis au vote renforce la compétitivité de notre secteur aéronautique par rapport à la concurrence étrangère parfois fortement subventionnée. De plus, il instaure la vérité des coûts et suit le principe de causalité. Contrairement à ce qu'affirment certains détracteurs du projet, les moyens supplémentaires mis à la disposition de l'aviation ne sont pas des subventions puisqu'ils sont générés

par ce secteur. Enfin, la réaffectation des recettes fiscales générées dans l'aviation n'aura pas d'incidence sensible sur la construction et l'entretien des routes. economiesuisse – comme les principales associations routières – soutient clairement le projet.

A mes yeux, les trois arguments ci-après sont décisifs :

- Le projet renforce la compétitivité du secteur aéronautique suisse.
- Un secteur de l'aviation sûr et qui reçoit le soutien de la population, grâce aux mesures de protection de l'environnement, bénéficie à l'ensemble de la place économique.
- Le projet met un terme à une inégalité de traitement entre plusieurs modes de transport et instaure la vérité des coûts.
- Enfin, le projet n'entraîne pas de hausses d'impôts ni de nouvelles taxes.

C'est la raison pour laquelle les organes d'economiesuisse ont décidé à l'unanimité de soutenir le financement spécial de l'aviation.

## Conférence de presse du 5 novembre 2009

Seul le texte prononcé fait foi

### « OUI aux emplois pour les PME – OUI au financement spécial du trafic aérien »

**Robert E. Gubler, membre du Comité directeur de l'Union suisse des arts et métiers usam**

Mesdames, Messieurs,

L'Union suisse des arts et métiers usam, organisation faitière des PME et plus grande organisation économique du pays, soutient sans réserve la création d'un financement spécial pour le trafic aérien (FSTA).

Grâce à ce financement, les coûts de la sécurité des aérodromes régionaux seront couverts sans impôts supplémentaires et ainsi de nombreux emplois dans les milieux de la « petite » aéronautique seront préservés.

### PME et aéronautique

Si Swiss et l'aéroport de Zurich sont indissociables de l'aviation civile suisse, le paysage aéronautique suisse ne se limite de loin pas à ces deux acteurs. Il forme un système cohérent qui englobe les compagnies aériennes, les aérodromes régionaux, les services de la navigation aérienne, les opérations de secours aérien, le travail aérien, les entreprises de manutention, le secteur des services, les constructeurs d'aéronefs, une myriade d'entreprises industrielles et de maintenance ainsi que l'aviation privée. En d'autres termes : **l'aviation crée non seulement des emplois dans l'industrie du transport aérien, mais également dans d'autres secteurs économiques, secteurs occupés majoritairement par des PME.**

Une étude récente abordant l'impact économique de l'aviation civile suisse a démontré qu'elle dégage en Suisse directement de la valeur ajoutée pour quelque 5,5 milliards de francs, proposant par ailleurs 35 100 postes à plein temps. En prenant en compte tous les effets indirects de l'aviation, la création de valeur ajoutée s'élève, pour 2006, à environ 26,1 milliards de francs pour 176 600 postes équivalents plein temps. Sont comptabilisés dans les effets indirects de l'aviation notamment l'industrie aéronautique, les dépenses des personnes travaillant dans l'aviation ainsi que les gains de productivité réalisés par les entreprises grâce à la bonne qualité des liaisons aériennes, enfin les dépenses effectuées en Suisse par les passagers aériens en provenance de l'étranger. **Ce sont principalement les PME suisses qui bénéficient des effets indirects.**

### Politique : Conseil fédéral, Parlement et Chambre suisse des arts et métiers

Le Conseil fédéral et le Parlement soutiennent la création de ce fonds : les deux tiers du Conseil national et les trois quarts du Conseil des Etats ont adopté le projet. Quant à la Chambre suisse des arts et métiers, elle s'est prononcée à l'unanimité pour la création du FSTA lors de son assemblée du 28 octobre dernier à Lenzbourg. Pour les PME, il est important que le projet n'ait pas de conséquence négative sur la construction et l'entretien des routes.

D'autre part, aucun parti gouvernemental ne s'est exprimé contre la création de ce fonds, preuve s'il en est de son bien-fondé tant économique qu'écologique.

### Conclusion

Le nouveau financement spécial pour le transport aérien est la condition sine qua non pour maintenir le niveau de sécurité élevé des aéroports régionaux. Le FSTA s'inscrit dans la volonté du Conseil fédéral de renforcer la compétitivité de l'aviation civile suisse et de suivre les principes du développement durable, tout en offrant un niveau de sécurité élevé comparativement aux pays européens. L'aviation crée non seulement des emplois dans l'industrie du transport aérien, mais également dans d'autres secteurs économiques. En recommandant de voter OUI au financement spécial du trafic aérien, l'usam dit OUI aux emplois pour les PME.

Berne, 5 novembre 2009

Donnerstag, 5. November 2009

## **Pour la sécurité et la protection de l'environnement dans le transport aérien**

**Paul Kurrus, président d'Aerosuisse**

### **Le transport aérien revêt une grande importance économique**

Le Conseil fédéral est parfaitement conscient du poids économique du transport aérien, comme en témoigne le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse rédigé en 2004. Selon une étude de l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile), l'aviation civile représente pas moins de 176 000 emplois et une valeur ajoutée de plus de 26 milliards de francs.

L'aviation civile suisse est un système global aux multiples facettes. Elle regroupe les compagnies aériennes, les écoles de pilotage, les professionnels de l'aviation utilitaire et du sauvetage, les aéroports nationaux et régionaux – infrastructures de transport au service du pays et de ses régions – et le contrôle aérien, pour n'en citer que quelques représentants essentiels.

### **Le financement spécial pour le transport aérien est une étape décisive en vue de la concrétisation du rapport sur la politique aéronautique**

La place aérienne suisse a de nombreux défis à relever pour que le transport aérien puisse assumer sa fonction d'intérêt général. Si l'aviation civile suisse veut survivre dans un environnement international extrêmement concurrentiel, elle doit pouvoir le faire à armes égales face à ses homologues étrangères. Le Conseil fédéral veut encourager la compétitivité de l'aviation civile en créant des conditions générales qui lui soient favorables. L'élaboration d'un financement spécial en faveur de l'aviation est une étape essentielle sur la voie de l'amélioration de la compétitivité.

### **L'affectation actuelle du produit de l'impôt sur les huiles minérales provenant du carburant aérien n'est pas équitable**

La Confédération prélève un impôt et un supplément d'impôt sur tous les carburants, notamment sur le kérosène destiné aux vols intérieurs. La majeure partie de l'impôt sur les huiles minérales liées à l'aviation civile provient des vols de sauvetage, d'affaires, de formation, et des vols utilitaires. Les fonds collectés sont jusqu'à présent indûment reversés au profit du fonds routier, sans que l'aviation en tire le moindre avantage.

### **Le transport aérien se caractérise par une transparence des coûts**

L'important est que le financement spécial en faveur de l'aviation ne soit ni un nouvel impôt ni une nouvelle subvention de fait. La Confédération débourse aujourd'hui environ 90 millions de francs pour le transport aérien. Il s'agit essentiellement de montants versés à des organisations internationales dont la Suisse est membre et du financement de tâches relevant de l'Etat telles que la surveillance ou la rémunération des agents de sûreté. Ni l'économie ni les contribuables ne seront appelés à payer quoi que ce soit. Il ne s'agit que d'une nouvelle répartition plus équitable de moyens déjà disponibles. La réutilisation au bénéfice de l'aviation d'une partie de l'impôt sur le carburant payé par l'aviation est conforme au principe d'équité.

## **Pour une affectation des fonds conforme au principe de causalité, au profit de la sécurité et de la protection de l'environnement**

La votation porte essentiellement sur une affectation équitable du produit de l'impôt sur le carburant aérien. Les impôts sur le kérosène payés par l'aviation doivent être judicieusement affectés au bénéfice du transport aérien.

Dans quels domaines du transport aérien les quelques 40 millions de francs supplémentaires annuels devront-ils être investis ?

Il incombera au Parlement de déterminer plus tard par voie de loi dans quels domaines précis et dans quelle proportion devront être prises des mesures concrètes. La modification de la Constitution dont il est question porte sur le principe même de réaffectation des fonds.

Le Conseil fédéral et le Parlement souhaitent attribuer 50% du produit de l'impôt (soit 22 millions de francs) à la sécurité dans le domaine technique, 25% (11 millions de francs) à la sûreté anti-terroriste et 25% (11 millions de francs) à la protection de l'environnement.

La sécurité doit avoir la priorité absolue, aussi bien dans le domaine technique (sécurité) qu'en matière de protection contre les actes terroristes (sûreté).

Premier axe de financement à partir du produit de l'impôt sur le carburant aérien, la protection contre les attentats terroristes et les détournements d'avions a malheureusement connu un regain de faveur au cours de ces dernières années, devenant à la fois plus systématique et plus onéreuse. Ce sont avant tout les événements du 11 septembre 2001 qui ont rendu nécessaire le renforcement des mesures de sûreté. Le produit de l'impôt peut être affecté de diverses manières à la protection contre les attentats terroristes et les détournements d'avions. On peut ainsi songer à des montants dévolus à des contrôles de passagers, bagages et fret plus poussés, à des opérations de fouille dans les avions ou encore à des programmes de formation destinés au personnel de sécurité dans les aéroports.

Second axe de financement : la sécurité technique, encore appelée « Safety » dans le jargon aérien. Parmi les exemples de contributions possibles, citons avant tout le financement du contrôle aérien dans les aéroports régionaux. À l'heure actuelle, celui-ci est financé par des subventions croisées incombant aux aéroports nationaux. Cela ne sera plus possible à l'avenir, en vertu de nouvelles dispositions européennes. Les aéroports régionaux se verront confrontés à des coûts bien plus élevés : À défaut d'un financement spécial pour le transport aérien, les redevances augmenteraient en moyenne de 500 pour cent. De nombreux aéroports ne pourraient pas faire face à une telle dépense. Si le contrôle aérien ne pouvait plus être assuré dans la même mesure qu'à l'heure actuelle, la sécurité en pâtirait. Un autre type d'attribution de fonds possible serait le financement de programmes de prévention des accidents. Ce type de mobilisation en amont permet de sensibiliser les pilotes aux risques potentiels et de les confronter aux questions de sécurité aérienne. Autre piste possible : le financement de mesures ponctuelles dans le domaine de la sécurité. Songeons en particulier à la formation initiale et au perfectionnement du personnel aérien.

Troisième axe de financement : celui des mesures de protection de l'environnement. S'il est indéniable que l'aviation offre de gros avantages et que de bonnes liaisons aériennes sont indispensables à l'économie, il n'en est pas moins vrai que le transport aérien exerce un certain impact environnemental. Les sommes provenant d'un financement spécial en faveur de l'aviation ne doivent donc pas être intégralement allouées aux questions de sécurité/sûreté mais aussi à la protection de l'environnement.

Il s'agit essentiellement de mesures de protection contre le bruit en faveur des populations riveraines telles que l'installation d'un mur anti-bruit ou la construction d'absorbants de bruit pour les essais moteurs.

Les fonds destinés à la protection de l'environnement pourraient également servir au financement de mesures et d'analyses du bruit, de travaux de recherche, de formations en vue d'un pilotage peu bruyant.

### **Bilan**

Le financement spécial en faveur de l'aviation évite une distorsion de marché non souhaitée et néfaste entre les aéroports et les compagnies aériennes suisses et leurs concurrents étrangers, tout en améliorant la compétitivité du contrôle aérien suisse conformément aux principes de la politique de concurrence.





Aéroport de Sion, Bernard Karrer

## Votation fédérale du 29 novembre 2009

Seul l'exposé prononcé fait foi

### **Modification article 86 Cst. – Impôt sur les huiles minérales**

#### **Situation actuelle**

Les aéroports suisses, et plus particulièrement les aéroports régionaux, sont largement concernés par le projet de modification de l'article 86 Cst. – Impôt sur les huiles minérales, soumis à la votation populaire le 29 novembre 2009.

En effet, les contraintes liées à la sécurité, à la sûreté, aux infrastructures et à l'environnement nécessitent des dépenses et investissements additionnels très lourds à supporter, principalement pour les aéroports régionaux. Pour ces derniers, au bénéfice d'une concession pour les opérations de vols commerciaux de ligne et charter, les contraintes pour les mises en conformité des normes, directives internationales, sont identiques à celles imposées aux grands aéroports.

De nos jours il est devenu impossible de rentabiliser les aspects directement liés aux opérations de vol, ceci est également valable pour les grands aéroports. Les coûts nécessaires à la sécurité, à la sûreté, aux infrastructures et à l'environnement augmentent de manière substantielle année après année.

Les grands aéroports en Suisse, Zurich, Genève et Bâle, bénéficient d'apports financiers très importants au travers des activités non directement liées aux opérations de vol. Les ventes des boutiques, la restauration, les parkings, entre autres, représentent plus de cinquante pour cent des recettes totales annuelles. Les bénéfices proviennent donc uniquement de ces activités. Les aéroports régionaux ne peuvent pas générer de tels chiffres d'affaires en raison de leur taille. Nos revenus proviennent principalement des opérations de vols. Il est donc de plus en plus difficile de pouvoir rentabiliser nos exploitations.

#### **Rendons à César ce qui lui appartient**

Le montant de 60 millions de francs annuels des taxes de douane sur les carburants, encaissés pour le transport aérien en Suisse, doit revenir à l'aviation et non pas pour les routes nationales comme ceci est le cas actuellement.

Sur ces 60 millions, environ 44 millions annuels pourront alimenter directement l'aviation et les aéroports en Suisse. Ces 44 millions proviennent de la moitié de l'impôt sur les huiles minérales et de la totalité de la surtaxe sur les huiles minérales.

La répartition de ce montant pourrait permettre un renforcement de la place aéronautique suisse, bénéfique pour l'économie. Ces recettes seront principalement destinées à trois domaines :

- 1 : Sûreté. Un domaine de plus en plus important et financièrement très lourd.
- 2 : Protection de l'environnement, notamment le financement de mesures de protection de la population contre le bruit.
- 3 : Sécurité aérienne, en particulier le financement du contrôle aérien pour les aéroports régionaux.

### **Sûreté**

Les tentatives d'actes de malveillance sont de plus en plus nombreuses. Les mesures préventives à prendre dans les aéroports sont de plus en plus sévères et coûteuses. Contrôles des accès, clôtures du périmètre, contrôles de sûreté pour les passagers et les marchandises, formation des contrôleurs, rémunération du régulateur, en sont quelques exemples.

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

La protection de la population contre les nuisances dues au bruit doit être renforcée. Des mesures importantes ont déjà été entreprises dans ce sens. Les avions sont de plus en plus silencieux. Les aéroports construisent des murs antibruit. Nous pouvons encore faire mieux. L'augmentation des protections contre le bruit par la pose de fenêtres isolantes pour les habitations à proximité directe des zones de bruit sont des mesures à prendre.

### **Sécurité aérienne**

Le contrôle de la sécurité aérienne dans les aéroports régionaux est largement déficitaire. La société Skyguide, mandatée par la Confédération pour le contrôle de la sécurité aérienne sur le territoire de la Suisse, ne sera plus à même de pouvoir absorber ces déficits, toujours plus importants pour garantir le niveau de sécurité sur les aéroports régionaux. Tôt ou tard ces pertes devront être absorbées par les aéroports eux-mêmes.

Actuellement Skyguide procède au financement de ces coûts en utilisant les excédents de recettes encaissées pour le survol du territoire suisse, secteur de vol supérieur. Cette manière de procéder, sous forme de vases communicants, ne sera plus appliquée à l'avenir.

### **Conclusion**

Les aéroports suisses soutiennent la Modification de l'article 86 Cst. de la loi fédérale – impôt sur les huiles minérales.

Les aéroports ne peuvent plus augmenter constamment leurs prix pour combler les dépenses additionnelles nécessaires au maintien et au respect des règles internationales en vigueur. Leur compétitivité est en jeu. L'apport financier de 44 millions de francs annuels ne crée pas de charges supplémentaires pour la collectivité. Les montants actuels des taxes sur les huiles minérales, à disposition pour les routes nationales, de plus de 1.3 milliards annuels, ne seront pas affectés par une amputation de 44 millions au bénéfice de l'aviation et des aéroports.

Bernard Karrer  
Directeur aéroport de Sion