



Note

Date : 28.01.2026
A : CdF-N

Question complémentaire concernant la mesure 44 du programme d'allègement (réduction des contributions aux aéroports régionaux dans une mesure adaptée aux intérêts de la Confédération)

Question :

« Dans son rapport à la CdF-E, la Confédération propose un financement compensatoire afin de renoncer à la mesure d'allègement n°44 (réduction des contributions aux aéroports régionaux dans une mesure adaptée aux intérêts de la Confédération). Cette redevance pourrait-elle être calculée en fonction du poids maximal au décollage (MTOW) plutôt que du nombre de passagers, étant donné que les coûts du contrôle aérien ne dépendent guère du nombre effectif de passagers d'un vol ?

L'administration est priée de formuler le texte de loi correspondant, y compris un plafond analogue à la proposition par passager. »

Justification à la question

« Une taxation en fonction du poids serait plus équitable et plus écologique que la proposition formulée. La taxation en fonction du nombre de passagers ou des mouvements aériens crée une incitation écologique inappropriée. Les sièges vides sont négligés. Actuellement, les mouvements aériens augmentent plus fortement que le nombre de passagers, car, en l'absence d'internalisation des coûts, il est de plus en plus rentable de proposer des vols à faible taux de remplissage. Une réglementation équitable ne devrait pas reprendre et renforcer cette incitation inappropriée. Le poids maximal par avion est connu des autorités, de sorte que la mise en œuvre n'est pas plus complexe que si le nombre de passagers devait être pris en compte pour chaque vol. »

Réponse de l'administration

La note de l'administration d'octobre 2025 à l'intention de la commission des finances du Conseil des États décrit un régime de redevance de concession envisageable pour financer les coûts non couverts du service de la navigation aérienne. Tout aérodrome ouvert à l'aviation publique se voit délivrer une concession d'exploitation (art. 36a de la loi sur l'aviation, LA). Actuellement, les aérodromes concessionnaires n'acquittent aucune redevance pour la durée de la concession.

La concession confère à son détenteur le droit d'exploiter un aéroport à titre commercial et, en particulier, de prélever des taxes. Divers critères pourraient être retenus pour calculer et établir le tarif de la redevance de concession, à condition qu'ils soient clairement spécifiés dans la loi. Rien ne s'oppose dès lors à ce que l'on prenne pour référence la masse maximale au décollage (Maximum Take-Off Weight, MTOW). Par rapport à une redevance par passager, comme initialement proposée, la MTOW présente l'avantage de prendre en considération le fret aérien. D'ailleurs, les aéroports utilisent cette donnée pour prélever des redevances spécifiques (comme les redevances d'atterrissage). À noter que la majeure partie du fret transitant par les aéroports nationaux de Genève

et de Zurich est transportée sur des vols passagers (*belly freight*). Pour information, les vols tout-cargo ne représentent que 0,2 % des mouvements enregistrés par l'aéroport de Zurich en 2024.

Une redevance par tonne MTOW (au départ) de quelque 6 CHF perçue sur les aéroports nationaux de Genève et de Zurich aurait rapporté 100 millions CHF en 2024 (pour un total de 17,4 millions de tonnes MTOW).

Une autre raison pour laquelle le critère du nombre de passagers a été proposé, c'est qu'il permet de prendre en compte les activités extra-aéronautiques des aéroports (entre 30 % et 40 % des revenus des aéroports de Genève et de Zurich en 2024), sachant que ces activités font aussi partie des avantages économiques découlant de la concession d'exploitation. Le critère du nombre de passagers reflète par ailleurs mieux la croissance du trafic aérien puisqu'il progresse plus rapidement que le nombre de mouvements en raison de la taille toujours plus grande des avions.

Comme indiqué dans la note d'octobre 2025, la redevance de concession pourrait être insérée dans la loi sur l'aviation (dont la révision est actuellement débattue au Parlement) parmi les dispositions relatives à la concession d'exploitation. Au cas où le critère de la MTOW serait retenu, voici ce à quoi pourrait ressembler l'article correspondant, en gardant à l'esprit qu'il n'a pas encore été validé sous l'angle juridique.

Art. 36a^{bis} Redevance de concession

¹ *Le DETEC prélève chaque année une redevance auprès du concessionnaire visé à l'art. 36a.*

² *Le tarif de la redevance de concession est calculé sur la base de la masse maximale au décollage (MTOW). Le Conseil fédéral fixe chaque année le tarif de la redevance de concession [ou tous les 3/5 ans]. Il est plafonné à 10 francs par tonne.*

³ *Le produit de la redevance de concession est utilisé pour financer les coûts non couverts du service de la navigation aérienne.*