

Ordonnance sur les redevances aéroportuaires

748.131.3

du 25 avril 2012 (État le 1^{er} janvier 2025)

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'art. 39 de la loi du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)¹,
vu la directive 2009/12/CE², la directive 96/67/CE³ et le règlement (CE)
n° 1107/2006⁴, dans leurs versions qui lient la Suisse, en vertu des ch. 1 et 7 de
l'annexe de l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la
Communauté européenne sur le transport aérien⁵,

arrête:

Chapitre premier Dispositions générales

Art. 1 Objet et champ d'application

¹ La présente ordonnance régit la tarification et la perception des redevances perçues en contrepartie de l'utilisation des installations aéroportuaires servant à assurer les vols, et de l'accès à ces installations (redevances aéroportuaires).

² Les redevances aéroportuaires sont:

- a. les redevances aéronautiques;
- b. les redevances d'accès aux installations aéroportuaires (redevances d'accès);
- c. les redevances d'utilisation des infrastructures centralisées (redevances d'utilisation).

³ Les redevances aéronautiques recouvrent:

- a. les redevances liées au secteur trafic aérien, en particulier:
 1. les redevances d'atterrissage,
 2. les redevances passagers,
 3. les redevances de stationnement d'aéronefs,
 4. les redevances de fret,
 5. les redevances à caractère incitatif dans le domaine de la protection de l'environnement;

RO 2012 2753

¹ RS 748.0

² Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

³ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

⁴ R (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

⁵ RS 0.748.127.192.68

- b. les redevances au titre des installations et services destinés aux passagers handicapés ou à mobilité réduite (secteur PHMR) conformément au règlement (CE) n° 1107/2006;
- c. les redevances au titre des mesures destinées à garantir la sûreté de l'aviation (secteur sûreté de l'aviation).

⁴ Les dispositions de la présente ordonnance sont applicables aux aéroports visés à l'art. 36a, al. 1, LA.

Art. 2 Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- a. *exploitant d'aéroport*: le titulaire de la concession d'exploitation visée à l'art. 36a LA;
- b. *usager d'aéroport*: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier ou du fret à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- c. *zone aéronautique*: la partie de l'aéroport qui englobe les secteurs trafic aérien, sûreté de l'aviation et PHMR; de même que toute installation ou service de la zone aéronautique pour lesquels l'exploitant d'aéroport perçoit des redevances en contrepartie de leur accès ou de leur utilisation;
- d. *infrastructures centralisées*: les installations et services dont la complexité, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas la division ou la duplication;
- e. *côté piste*: la partie de l'aéroport accessible au public uniquement avec un laissez-passer;
- f. *côté ville*: la partie de l'aéroport accessible au public sans laissez-passer;
- g. *plus-value économique*: le bénéfice, déduction faite de la rémunération raisonnable du capital (art. 17) sur le résultat d'exploitation avant intérêts et après impôts ou prélèvements à caractère d'impôt;
- h.⁶ *excédent ou déficit*: la différence calculée et réalisée, sur une période tarifaire, entre le produit total, y compris le transfert financier visé à l'art. 34, et les coûts totaux, y compris la rémunération ou le coût des capitaux conformément à l'art. 17 pour la zone aéronautique.

Art. 3 Perception des redevances aéroportuaires

¹ L'exploitant d'aéroport perçoit les redevances aéroportuaires.

² Il peut confier leur recouvrement à des tiers.

⁶ Introduite par le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

Art. 4⁷ Publication des tarifs des redevances

L'exploitant d'aéroport publie les tarifs des redevances aéroportuaires dans la Publication d'information aéronautique suisse (Aeronautical Information Publication, AIP)⁸.

Art. 5 Assujettissement aux redevances

¹ Pour les vols effectués en vertu d'une concession de route, les redevances aéronautiques sont dues par le titulaire de la concession.⁹

² Si les redevances ne peuvent être imputées au titulaire de la concession de route ou si le vol n'est pas effectué en vertu d'une concession de route, les redevances sont dues par l'exploitant de l'aéronef au départ ou à l'arrivée. S'il n'est pas non plus possible de les imputer à l'exploitant, elles sont dues par le propriétaire de l'aéronef au départ ou à l'arrivée.¹⁰

^{2bis} L'expéditeur est solidairement responsable du paiement des redevances de fret.¹¹

³ Les redevances d'accès sont dues par toute personne morale ou physique qui emprunte l'accès au côté piste. L'exploitant d'aéroport peut exonérer de redevances d'accès les personnes qui n'empruntent l'accès que de manière ponctuelle.

⁴ Les redevances d'utilisation sont dues par toute personne morale ou physique qui utilise les infrastructures centralisées.

Art. 6 Surveillance

Dans le cadre de ses activités de surveillance, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) applique les dispositions de la loi du 20 décembre 1985 concernant la surveillance des prix¹².

Art. 7 Décisions de l'OFAC

¹ L'OFAC se prononce sur l'approbation des réglementations tarifaires sous la forme de décisions.

² Les décisions sont publiées dans la Feuille fédérale.

³ Elles entrent en vigueur au plus tôt 90 jours après avoir acquis force exécutoire.¹³

⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

⁸ L'AIP peut être obtenue contre paiement auprès de Skyguide, CP 23, 8602 Wangen bei Dübendorf; www.skyguide.ch. Elle peut également être consultée gratuitement auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Papiermühlestrasse 172, 3063 Ittigen.

⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

¹⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

¹¹ Introduit par le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

¹² RS 942.20

¹³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

Art. 8 Délais de décision de l'OFAC

Lorsque l'OFAC dépasse un délai de décision prévu par la présente ordonnance, les parties concernées peuvent lui demander de justifier par écrit le dépassement de délai et de leur communiquer le délai probable dans lequel il rendra sa décision.

Art. 9 Obligation de renseigner

Si l'OFAC le lui demande, l'exploitant d'aéroport doit lui permettre de consulter la comptabilité d'exploitation de l'aéroport.

Chapitre 2**Redevances aéronautiques des aéroports de Genève et Zurich****Section 1 Dispositions générales****Art. 10** Périodes tarifaires

¹ Les règlements tarifaires des aéroports de Genève et Zurich doivent indiquer le délai dans lequel l'exploitant d'aéroport ouvrira la prochaine procédure pour l'adaptation des tarifs des redevances.

² Ce délai est de 4 ans au plus à compter de l'entrée en vigueur du règlement tarifaire.

Art. 11 Adaptation des tarifs des redevances de l'aéroport de Genève avant le délai prévu¹⁴

¹ L'exploitant de l'aéroport de Genève peut engager une procédure visant à adapter les tarifs des redevances aéronautiques avant le délai prévu uniquement dans les cas suivants:

- a. s'il se produit des circonstances extraordinaires ayant une répercussion sur les coûts d'exploitation de l'aéroport;
- b. s'il se produit des modifications du cadre réglementaire applicable à l'aéroport ne pouvant être prévues et ayant une répercussion importante sur les coûts.¹⁵

² L'OFAC peut ordonner en tout temps l'ouverture d'une procédure d'adaptation tarifaire ou directement la modification tarifaire des redevances si elles ne sont pas conformes aux dispositions législatives.

¹⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

¹⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

Art. 11a¹⁶ Adaptation des tarifs des redevances de l'aéroport de Zurich avant le délai prévu

¹ L'exploitant d'aéroport de Zurich ainsi que les usagers de l'aéroport qui, au dépôt de la demande, représentent collectivement au moins 20 % des redevances aéronautiques peuvent demander à anticiper la procédure visant à adapter les tarifs des redevances en cas de circonstances extraordinaires ayant des répercussions importantes:

- a. sur les prévisions servant au calcul des redevances, et
- b. sur l'excédent ou le déficit au niveau des redevances aéroportuaires attendu au terme de la période tarifaire.

² L'OFAC statue sur la proposition dans un délai de 60 jours à compter de sa réception.

³ Si la demande est acceptée, l'OFAC a de plus la possibilité d'abrégé la procédure préliminaire visée à l'art. 23. Il statue à ce propos dans sa décision.

Art. 12 Surtaxes de congestion aéroportuaire

¹ Des redevances majorées peuvent être exigées pour les vols qui sont pris en charge aux heures où il est établi que l'aéroport est en limite de capacité. La situation concurrentielle des compagnies aériennes qui transportent un fort volume de passagers en transfert ne doit pas en être affectée.

² Le montant de la surtaxe est fonction des coûts supplémentaires des installations et services à fournir pour satisfaire la demande aux heures de pointe.

Art. 13¹⁷ Redevances modulées

Les tarifs des redevances aéronautiques peuvent varier en fonction de l'étendue et de la qualité des installations et services offerts par l'exploitant d'aéroport, à condition que les écarts de coûts soient importants. À cet effet:

- a. les critères fixés à l'art. 10 de la directive n° 2009/12/CE doivent être respectés;
- b. il ne doit pas y avoir de subventions croisées entre les installations et services respectifs.

Art. 14 Préfinancement

¹ Les redevances aéronautiques peuvent servir au préfinancement de dépenses prévues dans le domaine de l'environnement et, pour autant que les autorisations administratives nécessaires aient été délivrées, d'investissements dans les installations liées au secteur trafic aérien.¹⁸

¹⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

¹⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

¹⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

² Le préfinancement est limité dans le temps.

³ Les recettes des redevances affectées au préfinancement ainsi que les intérêts qu'elles génèrent sont crédités sur un compte séparé dans la comptabilité de l'exploitant d'aéroport. Ce compte ne peut être imputé que des dépenses liées au projet d'investissement concerné.

⁴ En annexe de ses comptes annuels, l'exploitant d'aéroport fournit des indications sur les recettes et les dépenses relatives aux comptes séparés.

Art. 15 Augmentations des coûts liées au renchérissement

¹ L'exploitant d'aéroport doit justifier toutes augmentations de coûts liées au renchérissement qui entrent dans l'assiette de calcul des redevances aéroportuaires.

² Dans la mesure du possible, la justification est étayée par des contrats, conclus notamment avec les fournisseurs et les employés. À défaut, les prévisions de renchérissement de la Banque nationale suisse sont déterminantes.

³ Une part appropriée de l'augmentation des coûts liée au renchérissement doit être déduite pour tenir compte des économies de coûts réalisées au moyen de gains de productivité.

Art. 16 Amortissement

¹ Les frais d'amortissement se fondent sur la valeur d'acquisition ou la valeur de production historique de l'immobilisation.

² Ils se calculent en fonction de la durée de vie utile par composants de l'immobilisation.

Art. 17 Rémunération raisonnable du capital

La rémunération raisonnable du capital investi dans l'aéroport se calcule conformément à l'annexe 1.

Art. 18¹⁹ Conséquence d'un excédent ou d'un déficit au niveau des redevances aéroportuaires pour l'aéroport de Zurich

¹ Un excédent ou un déficit réalisé à l'aéroport de Zurich sur une période tarifaire est pris en considération, sous réserve de l'al. 2, dans la tarification des redevances de la période tarifaire suivante.

² Lorsque des raisons importantes le justifient, il peut être convenu, dans le cadre de la tarification des redevances par accord amiable prévue à la section 3 du présent chapitre, que l'excédent ou le déficit de la période tarifaire en cours ne soit provisoirement pas pris en considération ou ne le soit qu'en partie pour l'établissement des tarifs des redevances de la période tarifaire qui suit et soit compensé ultérieurement.

¹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

Art. 19²⁰ Présentation des comptes

¹ Dans ses comptes, l'exploitant d'aéroport présente séparément les secteurs ci-après:

- a. trafic aérien;
- b. sûreté de l'aviation;
- c. PHMR;
- d. redevances d'utilisation;
- e. redevances d'accès;
- f. stationnement des automobiles;
- g. transport terrestre public;
- h. domaine extra-aéronautique côté piste;
- i. domaine extra-aéronautique côté ville.

² Les recettes générées par les secteurs visés à l'al. 1, y compris le transfert des recettes du stationnement des automobiles et du domaine extra-aéronautique côté piste (art. 34), ainsi que les recettes provenant des transferts intersectoriels, doivent être établies séparément et de manière transparente.

³ Les recettes provenant des redevances aéroportuaires doivent être présentées pour chaque catégorie de redevances mentionnée à l'art 1, al. 2 et 3. Les redevances par passager doivent en outre être ventilées entre les passagers en transfert et les passagers locaux.

⁴ Pour chacun des secteurs visés à l'al. 1, les coûts suivants doivent être détaillés, les éléments extraordinaires importants devant être indiqués:

- a. les frais d'exploitation (les coûts du personnel et les cotisations à la prévoyance professionnelle doivent être présentés séparément);
- b. les amortissements;
- c. les transferts intersectoriels;
- d. les intérêts et les impôts.

⁵ Lorsque la procédure d'établissement des redevances aéroportuaires selon l'art. 24, al. 2, est menée séparément pour des catégories d'utilisateurs spécifiques, les coûts et les recettes visés aux al. 1 à 4 qui sont imputables à ces catégories d'utilisateurs doivent être établis séparément.

⁶ L'exploitant d'aéroport présente en annexe à ses comptes annuels les rapports sur les secteurs visés à l'al. 1, let. a à e. doivent y être détaillés les éléments suivants, présentés à la fois globalement et pour chaque secteur:

- a. les recettes visées aux al. 2 et 3; les chiffres ventilés entre les passagers en transfert et les passagers locaux ne doivent pas apparaître dans les comptes annuels;

²⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

- b. les frais visés à l'al. 4; les éléments extraordinaires et les cotisations à la prévoyance professionnelle ne doivent pas apparaître séparément dans les comptes annuels;
- c. les actifs immobilisés nécessaires à l'exploitation visés au ch. 1.1 de l'annexe 1;
- d. le rendement des actifs immobilisés nécessaires à l'exploitation calculé sur la base du résultat d'exploitation après impôts calculatoires ou autres prélèvements à caractère d'impôt, mais avant intérêts.

⁷ L'exactitude des informations figurant dans les rapports sur les secteurs visés à l'al. 6 doit être attestée par une entreprise de révision soumise à la surveillance de l'État selon l'art. 7 de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision²¹. En plus de ce contrôle annuel effectué par une entreprise de révision, l'OFAC peut exiger que l'exploitant d'aéroport confie des mandats supplémentaires de contrôle des rapports sur les secteurs.

Section 2 Procédure applicable

Art. 20 Principes²²

¹ Pour la tarification des redevances aéronautiques sur les aéroports de Genève et Zurich, les règles de procédure suivantes s'appliquent:

- a. l'exploitant d'aéroport négocie les tarifs des redevances aéronautiques avec les usagers d'aéroport; si un accord est conclu, il fixe les tarifs en fonction de ce résultat (section 3);
- b.²³ si aucun accord n'est conclu ou si les résultats de la négociation sont refusés par l'OFAC (art. 26, al. 5), l'exploitant d'aéroport peut soumettre une proposition tarifaire à l'approbation de l'OFAC; il calcule les tarifs des redevances sur la base d'un modèle de calcul détaillé (section 4).

² L'exploitant d'aéroport peut répéter les étapes de la procédure.

³ Lorsque l'exploitant d'aéroport est tenu d'adapter les tarifs des redevances sur la base de l'ordonnance ou d'un accord en vigueur, il ne peut interrompre la procédure. Il ne peut pas non plus répéter les étapes de la procédure, à l'exception du modèle de calcul détaillé si la proposition tarifaire est rejetée par l'OFAC.

²¹ RS 221.302

²² Introduit par le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

²³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

Art. 20a²⁴ Information sur la procédure

¹ L'exploitant d'aéroport communique aux parties aux négociations visées à l'art. 22, al. 1, et à l'OFAC la date prévue pour le début des négociations six mois à l'avance.

² L'exploitant d'aéroport informe de la tenue de négociations 30 jours avant la date du début des négociations via la circulaire d'information aéronautique (Aeronautical Information Circular, AIC)^{25,26}

Art. 20b²⁷ Participation d'autres usagers de l'aéroport à la procédure

Les usagers d'aéroport et leurs associations qui ne sont pas directement admis aux négociations doivent se manifester dans les 30 jours auprès de l'exploitant d'aéroport et de l'OFAC pour participer à la procédure visée aux art. 26 ou 28a.

Section 3 Tarification des redevances par accord amiable**Art. 21** Principe

Les tarifs des redevances aéronautiques établis par voie de négociation (art. 20, al. 1, let. a) doivent se situer dans le cadre des dispositions légales; en particulier, ils ne doivent pas générer des recettes excédant les coûts des activités aéronautiques de l'aéroport (art. 39, al. 5, LA).

Art. 22 Parties aux négociations

¹ L'exploitant d'aéroport invite les usagers d'aéroport suivants à prendre part aux négociations:

- a. les deux compagnies aériennes les plus importantes sur l'aéroport concerné en matière de volume de passagers, indépendantes l'une de l'autre;
- b. un représentant des intérêts des compagnies aériennes de ligne qui opèrent en Suisse;
- c. un représentant des intérêts des compagnies aériennes d'affaires qui opèrent en Suisse;
- d. un représentant des intérêts de l'aviation légère et de sport de Suisse;
- e. un représentant des intérêts des entreprises d'expédition de Suisse.

² L'OFAC participe aux négociations en qualité d'observateur.

²⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

²⁵ L'AIC peut être obtenue contre paiement auprès de Skyguide, CP 23, 8602 Wangen bei Dübendorf; www.skyguide.ch. Elle peut également être consultée gratuitement auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Papiermühlestrasse 172, 3063 Ittigen.

²⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

²⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

Art. 23²⁸ Procédure préliminaire

¹ Trois mois au plus tard avant le début des négociations, l'exploitant d'aéroport informe des délais des négociations.

² Entre cinq et trois mois avant le début des négociations, l'exploitant d'aéroport invite les parties aux négociations visées à l'art. 22, al. 1, à communiquer les renseignements suivants:

- a. les prévisions concernant l'évolution de leurs activités de transport aérien pour les trois années suivantes, le trafic local et le trafic de transfert devant être pris en compte séparément;
- b. les prévisions quant à la composition et à l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c. leurs projets de développement à l'aéroport considéré;
- d. leurs besoins en matière d'exploitation et d'infrastructure pour l'aéroport considéré.

³ Les usagers d'aéroport communiquent dans les 30 jours les renseignements visés à l'al. 2. À défaut, l'exploitant d'aéroport utilise ses propres prévisions.

⁴ Un mois au plus tard avant le début convenu des négociations, l'exploitant d'aéroport communique aux usagers d'aéroport qui participent aux négociations un projet de tarif des redevances et des informations détaillées sur les hypothèses comptables et financières sur lesquelles se fonde son projet. Le projet de tarif des redevances doit comprendre en particulier les éléments suivants:

- a. des renseignements détaillés sur les prestations et installations financées par les redevances aéronautiques;
- b. les informations suivantes au moins pour la période tarifaire précédente ainsi que des prévisions correspondantes portant au moins sur la période tarifaire négociée:
 1. des informations détaillées sur la mise en œuvre des exigences conformément aux art. 12 à 17,
 2. des informations conformément à l'art. 19 concernant la zone aéronautique;
- c. une description et une explication de la méthode utilisée pour calculer les prévisions visées à la let. b;
- d. une justification de l'évolution des coûts à indiquer en vertu de la let. b.

⁵ L'exploitant d'aéroport communique et étale les prévisions de trafic utilisées. Ce faisant, il veille à ce que les secrets d'affaires des usagers d'aéroport soient préservés. Il décrit et étale la méthode utilisée pour le calcul des prévisions de trafic.

Art. 24 Organisation des négociations

¹ L'exploitant d'aéroport organise les négociations.

²⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

² Il peut mener des négociations séparées avec les compagnies aériennes selon l'art. 22, al. 1, let. a et b, d'une part, et avec chacun ou tous les autres usagers d'autre part.

³ Il y a lieu de prévoir une période de trois mois au moins pour le déroulement de la procédure.

Art. 25 Conclusion d'un accord ou échec des négociations

¹ L'exploitant d'aéroport conclut un accord avec les parties aux négociations. Lorsque les négociations sont menées séparément par groupes d'usagers, des accords spécifiques doivent être conclus avec les groupes d'usagers concernés.

² Ces accords régissent:

- a. le système des redevances;
- b. leurs tarifs;
- c. la durée de la période tarifaire;
- d.²⁹ la mise en œuvre de l'art. 18, al. 2, à l'aéroport de Zurich.

³ L'absence d'accords après quatre mois à compter du début convenu des négociations signe l'échec des négociations. Sur demande conjointe de toutes les parties aux négociations, l'OFAC peut leur accorder une prolongation unique de deux mois de ce délai.

Art. 26³⁰ Examen, adaptation et approbation des accords

¹ L'exploitant d'aéroport informe les usagers d'aéroport qui se sont manifestés conformément à l'art. 20b du résultat des négociations. Il fournit au moins les informations relatives au système de redevances, aux tarifs des redevances et aux principaux éléments de l'assiette de calcul.

² Dans un délai de trois semaines à compter de la diffusion de l'information, des demandes de modification des résultats des négociations peuvent être adressées à l'exploitant d'aéroport par:

- a.³¹ les usagers d'aéroport qui se sont manifestés conformément à l'art. 20b;
- b. les usagers d'aéroport concernés et leurs associations, qui ont été indirectement admis aux négociations au travers d'une association, mais qui ont rejeté le résultat des négociations.

³ Les parties aux négociations examinent s'il y a lieu d'adapter les accords en fonction des modifications demandées.

⁴ L'exploitant d'aéroport informe les usagers qui se sont manifestés conformément à l'art. 20b du résultat des consultations et des adaptations éventuelles des accords dans

²⁹ Introduite par le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

³⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

³¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

le délai d'un mois à compter de la clôture du délai prévu pour la présentation des demandes de modification. Lorsque sa requête n'est pas prise en compte, un usager d'aéroport ou une association au sens de l'al. 2 dispose de 30 jours à compter de la communication de l'information pour déposer auprès de l'OFAC une demande de réexamen des résultats des négociations. La demande doit être motivée.

⁵ Lorsqu'une demande de réexamen conformément à l'al. 4 a été déposée à l'OFAC, ce dernier approuve les accords si les critères énoncés à la section 1 du présent chapitre et à l'art. 21 sont remplis. Il communique sa décision provisoire dans un délai de 30 jours. Il statue dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la demande.

Art. 27³² Établissement du règlement sur les redevances

L'exploitant d'aéroport établit le règlement sur les redevances conformément aux accords. Le règlement entre en vigueur au plus tôt 90 jours après la clôture définitive de toutes les étapes de procédure requises par la présente ordonnance.

Section 4

Approbation des tarifs des redevances sur la base du calcul détaillé des coûts

Art. 28 Proposition tarifaire

¹ Lorsque l'exploitant d'aéroport soumet à l'OFAC une proposition tarifaire basée sur le calcul détaillé des coûts (art. 20, al. 1, let. b), il y joint une présentation détaillée de l'assiette de calcul.³³

² Il doit fournir à l'OFAC tout autre document indispensable à l'évaluation des tarifs des redevances.

Art. 28a³⁴ Octroi du droit d'être entendu

¹ Outre la proposition tarifaire visée à l'art. 28, l'exploitant d'aéroport adresse à l'OFAC une version de la proposition tarifaire dont les secrets d'affaires sont caviardés. Les raisons des caviardages doivent être exposées à l'OFAC.

² L'OFAC soumet dans les 20 jours la version caviardée de la proposition tarifaire à l'avis des parties aux négociations visées à l'art. 22, al. 1, et aux usagers d'aéroport qui se sont manifestés conformément à l'art. 20b.

³² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

³³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

³⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

Art. 29 Règles de calcul

¹ Les tarifs des redevances aéronautiques sont calculés séparément pour les secteurs trafic aérien, sûreté de l'aviation et PHMR.³⁵

² Le calcul des redevances aéronautiques se base sur les coûts suivants:

- a. les frais d'exploitation prévisionnels annuels des installations et services de chaque secteur, compte tenu du renchérissement (art. 15, al. 1 et 2) et des gains de productivité (art. 15, al. 3);
- b. les coûts prévisionnels au titre des impôts et des prélèvements à caractère d'impôt, à l'exclusion de la taxe sur la valeur ajoutée restituable;
- c. les amortissements prévisionnels annuels (art. 16);
- d. la rémunération raisonnable du capital (art. 17).

³ Les recettes suivantes sont déduites des coûts ci-dessus:

- a. recettes autres que les recettes aéronautiques générées par le secteur considéré;
- b.³⁶ en ce qui concerne le secteur trafic aérien, les transferts provenant des activités extra-aéronautiques, conformément à l'art. 34, après impôts et prélèvements à caractère d'impôt;
- c. subventions.

⁴ Pour l'aéroport de Zurich, le calcul des tarifs des redevances aéronautiques prend en considération:

- a. l'excédent ou le déficit réalisé durant la période tarifaire en cours dans la tarification des redevances aéroportuaires de la période tarifaire suivante (art. 18, al. 1);
- b. les accords conclus au titre de l'art. 18, al. 2, hérités de procédures antérieures.³⁷

Art. 30 Principe de causalité

Le principe de causalité s'applique à l'allocation des frais généraux et à l'imputation interne des prestations entre les centres de coûts des activités aéronautiques de même qu'entre les activités aéronautiques et les activités extra-aéronautiques.

Art. 31 Installations et services du secteur trafic aérien

¹ L'exploitant d'aéroport alloue au secteur trafic aérien les installations et services visés à l'annexe 2.

³⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

³⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

³⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

² Il peut allouer d'autres installations et services au secteur trafic aérien lorsqu'ils remplissent les conditions suivantes:

- a. ils sont fournis exclusivement par l'exploitant d'aéroport ou sous sa responsabilité;
- b. ils ne relèvent pas des secteurs sûreté de l'aviation ou PHMR;
- c. ils ne sont pas financés à travers les redevances d'accès et les redevances d'utilisation;
- d. ils sont indispensables pour assurer l'exploitation des aéronefs, notamment pour:
 1. les départs et les atterrissages d'aéronefs, y compris l'utilisation des voies de sortie de piste et de l'aire de trafic,
 2. le stationnement des aéronefs,
 3. la prise en charge des passagers et de leurs bagages dans le cadre des décollages et des atterrissages,
 4. la prise en charge de fret aérien directement depuis ou vers les aéronefs.

Art. 32 Installations et services du secteur sûreté de l'aviation

¹ Relèvent du secteur sûreté de l'aviation les installations et services qui doivent être fournis sous la responsabilité de l'exploitant d'aéroport pour garantir la sûreté de l'aviation.

² Les installations et services du secteur sûreté de l'aviation que l'exploitant d'aéroport fournit pour permettre l'accès à l'enceinte aéroportuaire d'autres personnes que les passagers peuvent être refinancés, à titre d'alternative, à travers les redevances d'accès.

Art. 33 Installations et services du secteur PHMR

Relèvent du secteur PHMR l'ensemble des installations et services qu'il incombe à l'exploitant d'aéroport de fournir en vertu du règlement (CE) n° 1107/2006.

Art. 34³⁸ Transfert financier au profit du secteur trafic aérien

¹ 30 % de la plus-value économique réalisée sur les activités extra-aéronautiques côté piste et dans le secteur stationnement des automobiles doivent être utilisés sous forme de transferts destinés à financer les coûts du secteur trafic aérien de la zone aéronautique.

² Lorsque, durant une période tarifaire, la rémunération raisonnable du capital investi dans l'un des domaines touchés par le transfert au sens de l'al. 1 ne peut pas être atteinte en moyenne, il est possible de déduire du transfert l'écart à hauteur maximale du pourcentage visé à l'al. 1, en répartissant cette déduction sur les deux périodes tarifaires à venir.

³⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

³ L'exploitant d'aéroport peut répartir le transfert sur les différents domaines tarifaires au sein du secteur trafic aérien en fonction de leur contribution respective à la génération de la plus-value économique.

Art. 35 Décision de l'OFAC et établissement du règlement sur les redevances

¹ L'OFAC communique sa décision provisoire dans un délai de 30 jours. Il statue dans un délai de quatre mois à compter de la réception de la proposition tarifaire. Dans des cas fondés, ce délai peut être exceptionnellement porté à six mois.³⁹

² L'exploitant d'aéroport établit le règlement sur les redevances conformément à la décision.

Section 5 ...

Art. 36 à 38⁴⁰

Chapitre 3 **Redevances aéronautiques des autres aéroports**

Art. 39 Assiette de calcul

¹ Les tarifs des redevances des aéroports autres que Genève et Zurich doivent être fixés de manière à ne pas excéder au total les coûts des installations et services des activités aéronautiques et extra-aéronautiques de l'aéroport, déduction faite de toutes les recettes autres que celles provenant des redevances aéronautiques.⁴¹

² Pour calculer les tarifs des redevances, l'exploitant d'aéroport peut subdiviser en segments distincts les services et installations des secteurs sûreté de l'aviation et PHRM. Pour ces segments, les redevances peuvent couvrir l'entier des coûts.

Art. 40 Présentation des comptes

¹ Le secteur trafic aérien et, le cas échéant, les secteurs sûreté de l'aviation et PHMR, font chacun l'objet d'une comptabilité séparée.

² Les recettes générées sur l'aéroport par les différentes redevances aéronautiques sont présentées séparément et de manière transparente.

³⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO **2019** 2067).

⁴⁰ Abrogés par le ch. I de l'O du 14 juin 2019, avec effet au 1^{er} août 2019 (RO **2019** 2067).

⁴¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO **2024** 709).

Art. 41 Procédure de consultation préalable aux adaptations tarifaires

¹ Toute modification des tarifs des redevances est communiquée aux usagers d'aéroport concernés quatre mois au plus tard avant son entrée en vigueur.

² Il y a lieu de fournir aux usagers d'aéroport les données suivantes relatives au projet de modification tarifaire:

- a. l'assiette de calcul des redevances;
- b. les prévisions de trafic pertinentes.

³ L'exploitant d'aéroport consulte, dans le cadre d'une procédure orale ou écrite, les usagers d'aéroport ou associations concernés sur les tarifs de redevances envisagés

⁴ Dans le cas de la procédure écrite, le délai imparti pour prendre position est d'un mois au moins à compter de la date de communication.⁴²

⁵ Dans le cas de la procédure orale, la documentation relative à l'audition est remise aux participants à la procédure deux semaines au plus tard avant l'audition. Le résultat de la procédure orale est communiqué aux participants à la procédure sous la forme d'un procès-verbal.

Art. 42 Publication et réexamen

¹ L'exploitant d'aéroport publie les modifications des tarifs des redevances dans l'AIC⁴³ 30 jours au plus tard avant leur entrée en vigueur.⁴⁴

² Tout usager d'aéroport concerné peut demander à l'OFAC de réexaminer les tarifs des redevances dans un délai de 30 jours à compter de leur publication dans l'AIC⁴⁵. La demande doit être motivée.⁴⁶

³ L'OFAC statue dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la proposition.

Chapitre 4 Dispositions communes à tous les aéroports**Section 1 Redevances d'accès et redevances d'utilisation****Art. 43** Redevances d'accès

¹ L'exploitant d'aéroport peut percevoir une redevance en contrepartie de l'accès aux installations et services qui relèvent du secteur sûreté de l'aviation et qu'il fournit pour l'accès au côté piste d'autres personnes que les passagers.

⁴² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

⁴³ Cf. note de l'art. 20a, al. 2.

⁴⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

⁴⁵ Cf. note de l'art. 20a, al. 2.

⁴⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

² Des redevances d'accès peuvent être perçues en particulier pour:⁴⁷

- a. les accès des véhicules et des personnes;
- b. les contrôles d'accès et les contrôles de sécurité des employés et des véhicules.

³ L'utilisation et le financement des installations et services mis à la disposition de certaines entreprises pour l'accès au côté piste ne peuvent être financés à travers les redevances d'accès.

Art. 44 Redevances d'utilisation

¹ L'exploitant d'aéroport peut percevoir une redevance d'utilisation en contrepartie de la fourniture et de l'exploitation d'infrastructures centralisées destinées à fournir des services d'assistance en escale et des services d'entretien.

² L'exploitant d'aéroport définit les infrastructures centralisées dans le règlement d'exploitation.

³ Les dispositions relatives aux redevances d'utilisation ne s'appliquent pas lorsque l'exploitant d'aéroport sous-traite la fourniture et l'exploitation d'infrastructures centralisées.

⁴ Les prestations supplémentaires particulières destinées à certains usagers ne peuvent pas être financées à travers les redevances d'utilisation.⁴⁸

Art. 45 Calcul des redevances d'accès et des redevances d'utilisation

¹ Des secteurs distincts sont établis pour les redevances d'accès et les redevances d'utilisation. Le déficit du secteur redevances d'accès peut être imputé au secteur sûreté de l'aviation.

² Le calcul des redevances d'accès et des redevances d'utilisation est basé sur les coûts suivants:

- a. les frais d'exploitation;
- b. les dépenses au titre des impôts et des prélèvements à caractère d'impôt, à l'exclusion de la taxe sur la valeur ajoutée restituable;
- c. les frais d'amortissement (art. 16);
- d. la rémunération raisonnable du capital (art. 17).

³ Les différents tarifs sont calculés sur la base de critères de causalité des coûts. Il peut être fixé des montants forfaitaires.

⁴ Les coûts et les recettes doivent être établis de manière transparente par secteur et publiés en annexe des comptes annuels. Dans le cas des aéroports de Genève et de Zurich, les exigences de l'art. 19 doivent être respectées.⁴⁹

⁴⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

⁴⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

⁴⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

Art. 46 Publication et réexamen

¹ L'exploitant d'aéroport publie les tarifs des redevances d'accès et des redevances d'utilisation dans l'AIC⁵⁰ 30 jours au plus tard avant leur entrée en vigueur. Il fournit des informations sur les hypothèses financières et comptables utilisées pour le calcul.⁵¹

² Les usagers d'aéroport concernés peuvent demander à l'OFAC de réexaminer les tarifs des redevances d'accès et d'utilisation dans les 30 jours suivant leur publication dans l'AIC. La demande doit être motivée.⁵²

³ L'OFAC statue dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la proposition.

Section 2**Redevances à caractère incitatif dans le domaine de la protection de l'environnement****Art. 47** Prise en compte des émissions de bruit et de substances polluantes

¹ Les tarifs des redevances aéronautiques sont établis de manière à favoriser les aéronefs qui ont un impact limité sur l'environnement.⁵³

² Les méthodes d'évaluation de cet impact doivent correspondre à l'état de la technique. L'OFAC peut recommander des méthodes d'évaluation appropriées.

³ Il sera pris en compte au minimum les émissions suivantes:

- a. les émissions de bruit des aéronefs au décollage le long de la trajectoire de vol;
- b. les émissions d'oxyde d'azote et d'hydrocarbures (Hydrocarbon, HC) des aéronefs durant le cycle de décollage et d'atterrissage.

Art. 48 Instruments de mesure et méthodes de calcul

¹ Les instruments qui sont utilisés pour l'évaluation des émissions de bruit sont régis par l'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure⁵⁴ et par les prescriptions pertinentes du Département fédéral de justice et police.

² Pour l'établissement des émissions de substances nocives, des procédures de calcul harmonisées et internationalement reconnues émanant d'organisations internationales de l'aviation civile doivent être appliquées.

⁵⁰ Cf. note de l'art. 20a, al. 2.

⁵¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

⁵² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

⁵³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

⁵⁴ RS 941.210

Art. 49⁵⁵ Heures limites d'exploitation

Les tarifs des redevances aéronautiques peuvent être majorés pour les départs et les atterrissages qui ont lieu le matin en début d'exploitation et le soir en fin d'exploitation.

Art. 49⁵⁶ Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique

Les tarifs des redevances aéronautiques à caractère incitatif dans le domaine de la protection de l'environnement sont établis en prenant en considération les dispositions du plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)⁵⁷.

Chapitre 5 Dispositions finales**Art. 50** Modification du droit en vigueur

...⁵⁸

Art. 51 Dispositions transitoires

¹ Les redevances aéroportuaires sont mises en conformité avec la présente ordonnance:

- a. le 1^{er} janvier 2014 au plus tard, pour les aéroports de Genève et de Zurich;
- b. à la faveur de la première adaptation des redevances après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance au plus tard, pour les autres aéroports.

² Les redevances d'accès et les redevances d'utilisation sont mises en conformité avec la présente ordonnance au plus tard le 1^{er} juin 2015.

³ Les redevances applicables avant l'entrée en force de la présente ordonnance restent valables jusqu'à l'entrée en vigueur des nouvelles redevances.

⁴ Si l'exploitant d'aéroport établit que le rendement annuel moyen de l'ensemble des activités aéroportuaires sur les dix années qui précèdent l'entrée en vigueur de la présente ordonnance est inférieur à la rémunération raisonnable du capital applicable (art. 17 et annexe 1) sur la même période, il peut demander à l'OFAC de prendre en compte une partie de l'écart concerné pour établir les tarifs des redevances aéroportuaires. Les conditions suivantes sont applicables:

- a. Les écarts de rendement sont établis de manière détaillée et certifiés par un organe de révision soumis à la surveillance de l'État au sens de l'art. 7 de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision⁵⁹.

⁵⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

⁵⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

⁵⁷ Le PSIA peut être consulté à l'adresse suivante: www.bazl.admin.ch.

⁵⁸ La mod. peut être consultée au RO 2012 2753.

⁵⁹ RS 221.302

- b. L'OFAC ne peut approuver un financement supérieur à 50 pour cent de l'écart de rendement.
- c. la prise en compte de l'écart de rendement pour l'établissement des tarifs des redevances aéroportuaires prévue par le présent alinéa est autorisée jusqu'au 31 octobre 2018 au plus tard. Sur demande de l'exploitant d'aéroport, l'OFAC peut lui accorder une prolongation unique de trois ans de ce délai.

Art. 51a⁶⁰ Dispositions transitoires concernant la modification du 14 juin 2019

¹ Les redevances aéroportuaires des aéroports de Genève et de Zurich doivent être mises en conformité avec la présente ordonnance au plus tard à la fin de la première procédure d'adaptation des redevances qui suit l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. Les procédures en cours à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance doivent être menées à leur terme conformément à l'ordonnance en vigueur au début de la procédure. La procédure est réputée débiter lorsque l'exploitant d'aéroport ouvre la procédure conformément à l'art. 10, al. 1.

² Les redevances des autres aéroports doivent être mises en conformité avec la présente ordonnance au plus tard lors de la première adaptation des redevances qui suit l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

³ Les redevances d'accès et les redevances d'utilisation doivent être mises en conformité avec la présente ordonnance dans le cadre de la première adaptation qui suit l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Art. 51b⁶¹ Dispositions transitoires concernant la modification du 13 novembre 2024

¹ Les redevances aéronautiques des aéroports de Genève et de Zurich doivent être adaptées à la fin de la première procédure d'adaptation des redevances qui suit l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. Les procédures en cours à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance doivent être menées à leur terme conformément à l'ordonnance en vigueur au début de la procédure. La procédure est réputée débiter lorsque l'exploitant d'aéroport ouvre la procédure conformément à l'art. 10, al. 1.

² Les redevances aéronautiques des autres aéroports doivent être adaptées lors de la première adaptation des redevances qui suit l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

³ Les redevances d'accès et les redevances d'utilisation doivent être mises en conformité avec la présente ordonnance dans le cadre de la première adaptation qui suit l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

⁴ Les redevances applicables avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance restent valables jusqu'à l'entrée en vigueur des nouvelles redevances.

⁶⁰ Introduit par le ch. I de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

⁶¹ Introduit par le ch. I de l'O du 13 nov. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 709).

Art. 52 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} juin 2012.

Annexe 1⁶²
(art. 17)

Calcul de la rémunération raisonnable du capital des aéroports de Genève et Zurich

- 1 Pour déterminer le rendement annuel des actifs immobilisés nécessaires à l'exploitation, il y a lieu de prendre en considération les éléments suivants:
 - 1.1 Les actifs immobilisés nécessaires à l'exploitation sont:
 - 1.1.1 la valeur d'acquisition ou de production des installations existantes établie selon amortissements en fin d'année comptable, et
 - 1.1.2 l'actif circulant net nécessaire à l'exploitation.
 - 1.2 Le taux de rendement se calcule selon le modèle du coût moyen pondéré des capitaux (*Weighted Average Cost of Capital – WACC*). Le WACC est appliqué au niveau du résultat d'exploitation après impôts calculatoires ou prélèvements à caractère d'impôt, mais avant intérêts ($WACC_s$).
 - 1.3 Le $WACC_s$ est déterminé selon la formule suivante:

$$WACC_s = k_e \cdot \frac{EK}{EK + FK} + k_f \cdot \frac{FK}{EK + FK} \cdot (1 - s)$$

- 1.4 La signification des différents paramètres de la formule visée au ch. 1.3 est la suivante:
 - 1.4.1 EK = fonds propres
 - 1.4.2 FK = fonds étrangers
 - 1.4.3 k_e = taux de rendement des fonds propres = $r_f + \beta \cdot (r_M - r_f^*)$

étant entendu que:

- r_f = Rendement des placements sûrs: celui-ci se mesure d'après la moyenne (moyenne arithmétique) du rendement mensuel des obligations à 10 ans de la Confédération sur les dix dernières années.
- β = Risque systématique et non diversifiable sur les actions: le β de l'aéroport est calculé sur la base de la moyenne du Unlevered β (on suppose une part de capitaux propres de 100 %) de l'aéroport concerné et d'au moins 10 aéroports comparables. Le choix des aéroports doit rester constant. Pour la détermination de l'Unlevered β par aéroport, le β est calculé par régression linéaire, sur les cinq dernières années, de l'évolution du rendement mensuel de l'action de l'aéroport concerné par rapport à l'évolution du taux de rendement de l'index du marché des actions le plus reconnu du pays en question.

⁶² Mise à jour selon le ch. II de l'O du 14 juin 2019, en vigueur depuis le 1^{er} août 2019 (RO 2019 2067).

$(r_M - r_f^*)$ = Prime de risque du marché: elle représente la différence entre le rendement moyen du marché des actions (r_M) déterminé sur la base de valeurs passées et le rendement moyen des placements sûrs (r_f^*) déterminé sur la base de valeurs passées. Le rendement moyen du marché des actions correspond à la moyenne arithmétique des rendements annuels réalisés sur le marché suisse des actions depuis 1926. Le rendement moyen des placements sûrs correspond à la moyenne arithmétique des rendements annuels des obligations de la Confédération depuis 1926.

1.4.4 k_f = taux de rendement des fonds étrangers = $r_f + P$

étant entendu que:

P = Prime de risque des capitaux étrangers: celle-ci est mesurée par rapport à la moyenne sur 10 ans de l'écart mensuel de rendement des emprunts dans une classe de notation (rating) correspondant à l'aéroport concerné et les obligations de la Confédération à échéance comparable. L'établissement de la classe de notation est effectué sur la base d'une comparaison des classes de notation des aéroports considérés pour le calcul du β . S'il est possible de prouver que les coûts effectifs des capitaux étrangers durant la période de redevances seront significativement plus élevés que ceux estimés sur la base du marché au moyen de la formule, k_f peut être calculé sur la base des coûts effectifs des capitaux étrangers.

1.4.5 s = Taux d'imposition: il représente la moyenne arithmétique sur cinq ans du quotient entre la charge d'impôts annuelle et le bénéfice avant impôts.

1.5 Structure du capital (rapport entre les fonds étrangers et le fonds propre): elle est déterminée sur la base de la moyenne sur 5 ans de la structure du capital au prix du marché des aéroports de comparaison précédemment pris en compte pour le calcul du β .

2 Pour le calcul de la rémunération raisonnable du capital, les conditions particulières des activités extra-aéronautiques peuvent être prises en compte. À ce titre, l'exploitant d'aéroport peut modifier le calcul comme suit:

2.1 Il peut intégrer dans le calcul les risques financiers et commerciaux particuliers associés aux activités extra-aéronautiques.

2.2 Il peut intégrer un paramètre supplémentaire qui tient compte du rendement sensiblement plus important attendu des entreprises faiblement capitalisées (appelé «Size Premium»), pour le calcul de la rémunération raisonnable du capital investi dans les activités extra-aéronautiques. Le calcul du Size Premium est basé sur les Bonnes pratiques («Best Practices») et sur les données de fournisseurs de services reconnus.

2.3 Par dérogation au ch. 1.1.1, la rémunération raisonnable du capital investi dans les activités extra-aéronautiques peut être établie selon la valeur

marchande des actifs immobilisés imputés de manière univoque à ces activités. À cet effet, la valeur comptable des actifs immobilisés sont multipliés par l'écart moyen sur les 5 dernières années de la relation entre la valeur comptable et la valeur marchande des fonds propres de l'aéroport concerné ou des aéroports de comparaison.

Annexe 2
(art. 31, al. 1)

Liste des installations et services relevant du secteur trafic aérien

- 1 Les installations du secteur trafic aérien, autres que les infrastructures centralisées décrites dans le règlement d'exploitation de l'aéroport et pour lesquelles une redevance d'utilisation est perçue, comprennent les infrastructures suivantes:
 - 1.1 Terrain d'aviation, postes de stationnement et installations compris (pistes, voies de circulation, aire de trafic, postes de stationnement);
 - 1.2 Une partie des surfaces de circulation des passagers;
 - 1.3 Systèmes de transport des passagers côté piste, chariots à bagages;
 - 1.4 Surfaces et installations pour l'enregistrement des passagers et des bagages;
 - 1.5 Systèmes opérationnels d'entreposage du fret utilisés directement pour le transbordement de fret depuis ou vers l'aéronef et situés dans l'enceinte de l'aéroport;
 - 1.6 Surfaces et installations douanières;
 - 1.7 Infrastructures pour les urgences et la sécurité (sécurité de l'aviation);
 - 1.8 Une partie des voies d'accès côté ville.
- 2 Les services du secteur trafic aérien comprennent:
 - 2.1 Surveillance et contrôle de l'aire de trafic;
 - 2.2 Exploitation et entretien du terrain d'aviation, postes de stationnement et installations comprises (pistes, voies de circulation, aire de trafic, postes de stationnement);
 - 2.3 Transport des passagers côté piste/services chariots à bagages;
 - 2.4 Services d'urgence (sécurité).

*Annexe 3*⁶³

⁶³ Abrogée par le ch. III de l'O du 14 juin 2019, avec effet au 1^{er} août 2019 (RO **2019** 2067).