

Comptabilité analytique Skyguide

L'essentiel en bref

La Confédération indemnise Skyguide à hauteur de près de 70 millions de francs par an pour ses services de navigation aérienne dans les pays limitrophes et pour combler le déficit sur les aérodromes régionaux. Conformément à un accord de prestations, Skyguide facture près de 35 millions de francs à la Confédération pour les services de sécurité des Forces aériennes.

Dans le cadre de cet audit, le Contrôle fédéral des finances (CDF) a soumis la comptabilité analytique (CA) de l'entreprise à un examen visant à contrôler l'attribution des coûts et des revenus, le but étant de vérifier la bonne répartition des coûts directs et surtout celle des coûts indirects. Le CDF a vérifié en particulier si des charges sont attribuées de manière injustifiée aux unités d'imputation «Aérodromes régionaux» et «Armée» et si les coûts respectifs sont bien attribués selon le principe de causalité, de manière transparente et exacte. Ceci afin de s'assurer qu'il n'existe pas de subventions croisées non autorisées. Par ailleurs, la conformité des comptes de la navigation aérienne a également été vérifiée pour l'année 2014. Ainsi, tous les objectifs fixés dans le cadre de cet audit ont été atteints.

Il existe une subvention croisée de 5,8 millions de francs (2014) entre les aéroports nationaux (catégorie 1) et les aérodromes régionaux (catégorie 2). Cette subvention est prévue par la loi et arrivera à échéance l'année prochaine. En outre, il y a trois exceptions où les coûts ne sont pas attribués aux unités d'imputation qui les occasionnent. Toutefois, les domaines subventionnés ainsi que l'armée en sont soulagés, ces exceptions sont autorisées par l'organe de surveillance compétent (Office fédéral de l'aviation civile, OFAC) ainsi que par le conseil d'administration de Skyguide. Le CDF relève que Skyguide procède à une répartition des coûts très minutieuse et conforme au principe de causalité. L'examen de la répartition et de l'attribution des coûts directs de l'ensemble de ses centres de services et de ses unités commerciales n'a donné aucun résultat négatif. La CA, qui est effectuée de manière très approfondie et détaillée, rend compte avec précision des prestations fournies. La compétence des collaborateurs concernés et un ensemble de mesures de contrôle efficaces garantissent que cette dernière ne comporte aucune erreur. Seule la traçabilité des mutations (clés de répartition) n'est pas entièrement assurée, et ce du fait que la CA est effectuée sur la base d'un fichier Excel et qu'une documentation centralisée n'existe pas. Par conséquent, le CDF recommande de faire en sorte que les mutations soient vérifiables lors de la migration prévue de la CA sur SAP.

Les indemnités perçues pour le manque à gagner à l'étranger et pour les services de navigation aérienne fournis sur les aérodromes régionaux sont réglementaires, complètes et transparentes. Par ailleurs, l'examen de comptes de la navigation aérienne, en tant que partie intégrante de la CA, peut être confirmé. Enfin, l'examen du CDF atteste également que l'armée ne doit pas assumer des coûts trop élevés.

Même si le calcul du montant des indemnités perçues pour les aérodromes régionaux (catégorie II) n'est pas remis en question, des incertitudes planent encore sur la réalisation du déficit et la couverture de ce dernier par la Confédération. Le déficit que la Confédération devra combler augmentera encore suite à la suppression des subventions croisées des aérodromes régionaux



(catégorie II) par les aéroports de la catégorie I légalement autorisées jusqu'à présent. La question de la résorption du déficit des services fournis sur les aérodromes régionaux dès le prochain exercice reste ouverte. Les pertes enregistrées sur les aérodromes régionaux résultent principalement du fait que les redevances de décollage et d'atterrissage, et donc les coûts des services de contrôle aérien sont calculés sur les tarifs et le poids des avions. Les tarifs pratiqués ne couvrant pas les frais occasionnés, les recettes perçues sur les aérodromes régionaux, engendrées par l'aviation légère et les vols d'instruction, sont beaucoup trop faibles. Ainsi, une augmentation des tarifs ou l'introduction de restrictions dans le contrôle aérien permettraient de réduire considérablement les indemnités et donc les coûts à la charge de la Confédération.

Texte original en allemand