

Audit de subventions

Office fédéral de l'aviation civile

L'essentiel en bref

Le financement spécial du trafic aérien (FSTA) est un instrument qui permet à la Confédération de soutenir financièrement des mesures du trafic aérien national. Les aides financières allouées par ce biais visent à limiter les effets du trafic aérien sur l'environnement, à renforcer la prévention d'actes illicites contre le trafic aérien (sûreté) et à promouvoir un niveau de sécurité technique élevé dans l'aviation (sécurité). En fonction des recettes de l'impôt sur les huiles minérales et des surtaxes, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) dispose annuellement de 45 à 49 millions de francs pour cette tâche.

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a effectué des audits auprès de l'OFAC, mais aussi auprès de bénéficiaires de subventions choisis. La sélection du CDF s'est portée sur deux projets de recherche du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (Empa), une campagne de communication de Flughafen Zürich AG et la rénovation totale de l'aérodrome de Gstaad-Saanen. Le CDF a décidé d'auditer un bénéficiaire de subventions dans chacun des domaines soutenus, en mettant l'accent sur des projets terminés. Les projets sélectionnés ont soit un degré de subventionnement comparativement élevé, soit un bénéficiaire de subventions financièrement solide, soit des prestations de travail comptabilisées qui représentent une part élevée de l'aide financière globale versée.

L'audit a montré que les ressources de la Confédération sont utilisées aux fins prévues. Le CDF n'a pas relevé d'indices selon lesquels les subventions ne seraient pas employées de manière économique. Il a pu constater que les bénéficiaires des subventions gèrent leurs projets correctement et conformément aux exigences de l'OFAC et de la loi sur les subventions. Toutefois, il existe un potentiel d'amélioration, surtout dans l'établissement des comptes.

Intervention nécessaire dans les processus d'octroi et de surveillance

Le processus d'octroi de l'OFAC est structuré de manière logique, il est conforme aux dispositions légales et permet de contrecarrer les risques connus dans le cadre d'octrois de subventions. Le CDF recommande toutefois d'accélérer le processus d'approbation et de prêter plus d'attention aux effets d'aubaine et aux cumuls de subventions.

Il convient d'établir un plan de surveillance qui prévoit un contrôle des décomptes des bénéficiaires de subventions axé sur les risques ainsi que des contrôles sur place. Il s'agit en particulier de procéder à une vérification matérielle des comptes et de s'assurer que seuls des coûts effectifs sont subventionnés.

Le système de contrôle interne sera modifié à la suite du remplacement de l'actuel système de gestion des processus. Quelques instruments utilisés pour analyser les demandes nécessitent une mise à jour.

Enjeux des contrôles d'approche et de décollage dans les aérodromes régionaux

Selon les dispositions légales, les ressources disponibles du FSTA sont allouées à hauteur de 12,5 à 25 % dans les domaines « environnement » et « sûreté », et de 50 à 75 % dans celui de la « sécurité ». Il est prévisible que cette clé de répartition ne pourra pas être respectée pour la période 2012–2023. L'OFAC doit s'emparer de ce sujet de manière proactive.

Le contrôle aérien dans les aérodromes régionaux génère un déficit annuel d'environ 30 millions de francs. Depuis 2016, ce déficit est entièrement couvert par le FSTA. Une réévaluation globale de la situation du trafic aérien régional est en cours depuis octobre 2018 sous la houlette de l'OFAC.

Texte original en allemand