

## L'économie réclame un secteur aérien fort

### IMPÔT SUR LE KÉROSÈNE.

*Les milieux économiques s'engagent pour que cette taxe revienne au transport aérien.*

PIERRE PAUCHARD  
 BERNE

C'est d'abord une question de principe. Affecter l'impôt sur le kérosène au trafic aérien. Ainsi les recettes de cette taxe, soit 40 millions de francs par an, reviendront au transport qui s'en est acquitté. Et l'aviation et la route seront sur un pied d'égalité. Le peuple devrait normalement, le 29 novembre, modifier l'article 86 de la Constitution et rétablir la logique. Les partis de droite et du centre approuvent, les socialistes sont divisés et les Verts farouchement opposés. Le Conseil national, par exemple, avait dit oui, par 124 voix contre 63 et 4 abstentions.

Il y a la logique et il y a aussi les lois de la concurrence, explique Gerold Bühler, le président d'économiesuisse. «Ce vote renforcera la compétitivité du secteur aéronautique suisse par rapport à la concurrence étrangère souvent fortement subventionnée.» Une aviation compétitive est essentielle

pour une économie axée sur les exportations. Un tiers des touristes arrivent en Suisse par les airs. L'an passé, les entreprises suisses ont exporté des biens pour une valeur de 216 milliards de francs. Un tiers de ces biens a été acheminé par voie aérienne. Pour Gerold Bühler, ce projet suit le principe de causalité et surtout «il n'entraîne pas de hausses d'impôts ni de nouvelles taxes».

Robert Gubler, membre du comité directeur de l'USAM, décrit le paysage aéronautique suisse. Celui-ci ne se limite pas à Swiss et aux aéroports de Zurich et de Genève. C'est un système cohérent qui englobe les compagnies aériennes, les aérodromes régionaux, les services de navigation aérienne, les opérations de secours, le travail aérien, les entreprises de manutention, les constructeurs d'aéronefs, une myriade d'entreprises industrielles et de maintenance ainsi que l'aviation privée. «En d'autres termes, ajoute Robert Gubler, l'aviation crée non seulement des emplois dans l'industrie du transport aérien, mais également dans d'autres secteurs occupés majoritairement par des PME.» Bilan: l'impact économique de l'aviation civile suisse dégage une valeur ajoutée de 5,5 milliards de francs, proposant par ailleurs 35.100 postes à plein temps. En

prenant en compte les effets indirects, la création de valeur ajoutée atteint plus de 26 milliards de francs pour 176.600 postes plein temps.

Si le peuple accepte cette réaffectation des 40 millions par an, comment cet argent sera-t-il investi? Le Conseil fédéral et le Parlement souhaitent attribuer la moitié de cette somme à la sécurité, un quart à la lutte anti-terroriste et l'autre quart à la protection de l'environnement. Paul Kurrus, le président d'Aerosuisse, pense, pour prévenir le terrorisme, à des contrôles plus poussés des passagers, des bagages et du fret, également à une formation plus pointue du personnel de sécurité dans les aérodromes. Quant à la sécurité technique, Paul Kurrus songe avant tout au financement du contrôle aérien dans les aérodromes régionaux. Actuellement, celui-ci est financé par des subventions croisées incombant aux aéroports nationaux. Cela ne sera plus possible à l'avenir, en vertu des nouvelles dispositions européennes. ■

