



20.039

## **Message concernant une modification urgente de la loi sur l'aviation pour cause de pandémie de COVID-19**

du 29 avril 2020

---

Madame la Présidente,  
Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons le projet d'une modification urgente de la loi sur l'aviation, dictée par la pandémie de COVID-19, en vous proposant de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

29 avril 2020

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Simonetta Sommaruga  
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

---

## Condensé

***La présente modification de la loi sur l'aviation vise à créer les bases légales préalables à des participations de la Confédération dans certaines entreprises de l'aviation et à l'octroi d'autres aides financières à ces dernières dans le but d'assurer l'exploitation continue et ordonnée des aéroports nationaux. Celle-ci est en effet directement menacée par la pandémie de COVID-19 et les restrictions qu'elle entraîne.***

*Le projet prévoit de compléter les art. 101 à 103 de la loi sur l'aviation par un nouvel art. 102a. Ce dernier autorise la Confédération, conjointement aux entreprises exploitant des aérodromes, à participer à des sociétés pour assurer la fourniture de prestations dans le domaine des services d'assistance en escale et de l'entretien des aéronefs ou à accorder des prêts, des cautionnements ou des garanties à ces sociétés; il lui donne également la possibilité d'accorder des prêts, des cautionnements ou des garanties aux aéroports nationaux.*

*Il est prévu que le Conseil fédéral règle les conditions de la participation de la Confédération et de l'allocation des aides financières ainsi que les conditions et charges dont les prêts, cautionnements et garanties sont assortis. Il devra veiller à cet effet à ce que les autres aides financières soient exclusivement utilisées pour assurer les prestations en Suisse.*

# Message

## 1 Contexte

### 1.1 Nécessité d'agir et objectifs visés

Comme d'autres secteurs, l'industrie aéronautique est directement touchée par les mesures arrêtées pour endiguer la pandémie de coronavirus (COVID-19). Notamment la décision prise par de très nombreux États d'interdire l'entrée sur leur territoire a de lourdes conséquences. Le trafic aérien international est interrompu. Les mouvements de vols dans les aéroports nationaux suisses ont presque cessé.

Le trafic aérien revêt une grande importance pour l'économie suisse, qu'il s'agisse du trafic passagers ou du fret aérien, ce dernier étant un élément de base de la chaîne suisse de création de valeur. Pour quelque 70 % des entreprises suisses, le fret aérien est indispensable. En effet, plus d'un tiers des exportations (en valeurs) quittent la Suisse par fret aérien, et environ un sixième des importations arrivent en avion. Enfin, le secteur aérien génère un grand nombre d'emplois et une importante création de valeur: selon les calculs et les estimations réalisés dans le cadre du rapport du 24 février 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse<sup>1</sup>, les effets directs et indirects de la valeur ajoutée créée par le trafic aérien privé représentent environ 30 milliards de francs (soit près de 5 % du PIB de 2016).

Les services d'assistance en escale et les entreprises de maintenance d'avion (entreprises connexes) sont importants pour le fonctionnement des aéroports. Il s'agit de différentes entreprises qui, sur une base contractuelle, peuvent utiliser les infrastructures des aéroports et qui sont généralement chargées par les entreprises de transport aérien notamment des aspects logistiques terrestres de l'exploitation (procédure d'embarquement des passagers, des bagages, du fret et du *catering*, chargement, avitaillement et nettoyage des avions, services de sûreté, livraisons de carburant et exploitation des installations d'avitaillement) ou de tâches plus ou moins importantes de maintenance d'avion.

Du point de vue actuel, les restrictions du trafic aérien vont durer encore quelque temps. Vu la perte quasiment totale des recettes du secteur, il faut s'attendre à ce que toutes les compagnies aériennes et les entreprises d'assistance en escale connaissent des problèmes de liquidités d'ici quelques semaines. Il faut partir du principe que rares seront les entreprises touchées à pouvoir surmonter par elles-mêmes ces problèmes.

Les compagnies aériennes Swiss International Air Lines, filiale du groupe Lufthansa, Allemagne) et easyJet Switzerland (filiale de fait de easyJet plc, Royaume-Uni) ont demandé une aide financière concrète à la Confédération. Des demandes ont

<sup>1</sup> FF 2016 1675

également été déposées par les entreprises connexes suivantes, qui sont actives dans tous les aéroports nationaux: Swissport international<sup>2</sup>, Gategroup<sup>3</sup> et SR Technics<sup>4</sup>.

L'entreprise Swissport International est, de loin, le *leader* sur le marché de l'assistance en escale en Suisse; elle ne pourrait pas être remplacée à court terme. SR Technics Switzerland fournit des services de maintenance à bon nombre de compagnies aériennes et revêt une grande importance surtout pour l'exploitation des vols par easyJet Switzerland. Les services de *catering* que propose Gategroup sont particulièrement importants pour les liaisons intercontinentales et, partant, pour Swiss et Edelweiss également.

Lors de sa séance du 8 avril 2020, le Conseil fédéral s'est dit prêt à examiner en concertation avec les cantons des mesures visant à éviter que la pandémie de coronavirus ne compromette les liaisons internationales de la Suisse dans le secteur aéronautique. De plus, il a décidé qu'une aide financière ne pourra être octroyée qu'à des conditions strictes et qu'un soutien financier devra reposer sur une répartition appropriée des charges. Cela signifie que les pouvoirs publics n'agiront qu'à titre subsidiaire. Les entreprises et leurs bailleurs de fonds devront en premier lieu prendre toutes les mesures que l'on peut raisonnablement exiger d'eux.

Dans le communiqué de presse concernant la décision de principe du Conseil fédéral, on peut lire ce qui suit: *«L'aide est prévue principalement sous la forme de garanties de la Confédération. Celles-ci seront soumises à des conditions strictes, pour limiter les risques supportés par la Confédération. Les entreprises devront notamment prouver que toutes les possibilités de financement sont épuisées. En outre, les fonds générés à l'avenir devront être utilisés en priorité pour rembourser les aides (aucune distribution de dividendes et pas de restitutions ou de transferts au sein d'un groupe avant le remboursement intégral des prêts garantis). De plus, la Confédération devra pouvoir percevoir des intérêts à des taux conformes au marché pour le risque qu'elle supportera ou bénéficier d'autres rémunérations. Par ailleurs, les fonds garantis par la Confédération devront être proportionnels à l'engagement des sociétés mères et utilisés exclusivement pour garantir le bon fonctionnement des infrastructures suisse (pas de sorties vers les sociétés mères à l'étranger). Enfin, les compagnies aériennes devront s'engager à maintenir à long terme les liaisons aériennes internationales de la Suisse.»*

En outre, le Conseil fédéral a donné le mandat de lui présenter les mesures et les éventuelles modifications de loi qui sont nécessaires pour assurer le bon fonctionnement sans interruption des aéroports nationaux.

<sup>2</sup> Swissport international: filiale à 100 % du groupe chinois HNA Group; au moment de l'éclatement de la crise causée par le COVID-19, elle employait 65 000 personnes, dont 5000 en Suisse.

<sup>3</sup> Gategroup: entreprise détenue à parts égales par les investisseurs financiers RRJ Capital et Temasek de Singapour; au moment de l'éclatement de la crise causée par le COVID-19, elle employait 40 000 personnes, dont 1300 en Suisse.

<sup>4</sup> SR Technics: entreprise détenue à 80 % par HNA Groupe et à 20 % par Mubadala Development Company PJSC (fonds souverain des Émirats arabes unis); au moment de l'éclatement de la crise causée par le COVID-19, elle employait 2700 personnes, dont 1400 en Suisse.

Après analyse approfondie de la situation financière et des structures organisationnelles des entreprises susmentionnées, le Conseil fédéral a décidé le 29 avril 2020 de demander au Parlement de voter un crédit d'engagement et un crédit supplémentaire. Il soumet au Parlement, également dans le cadre d'une procédure d'urgence, une modification de la loi fédérale sur l'aviation. Le but est de créer une base légale pour l'éventuelle aide en faveur des entreprises connexes.

## **1.2 Réglementation proposée**

### *Participation et autres aides financières (prêts, cautionnements, et garanties)*

Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, un nouvel art. 102a est inséré dans la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)<sup>5</sup> afin de créer les bases légales qui permettent à la Confédération de prendre conjointement avec les entreprises exploitant des aérodromes des mesures visant à maintenir les prestations nécessaires dans le domaine des services d'assistance en escale et de l'entretien des aéronefs fournies par les activités suisses des sociétés mentionnées. Les aéroports et les cantons concernés ne disposent certainement pas des moyens financiers suffisants pour prendre les mesures nécessaires. Qui plus est, sont en jeu ici surtout des intérêts nationaux, raison pour laquelle la Confédération devrait être autorisée à participer par exemple à des sociétés de sauvegarde et à accorder des prêts, des cautionnements ou des garanties à ces sociétés, aux prestataires de services eux-mêmes et aux aéroports nationaux. La nouvelle disposition laisse le soin au Conseil fédéral de déterminer les conditions préalables à la mise en œuvre des mesures à prendre et de définir les conditions et charges dont seront assorties les aides financières. Il devra veiller à cet effet que les aides financières soient exclusivement utilisées pour assurer les prestations en Suisse.

### *Concurrence*

L'art. 103, al. 1, let. a, LA, qui confie à la Commission de la concurrence (COMCO) la tâche d'examiner la comptabilité de prestations, participations et aides financières avec le droit international et plus particulièrement avec le droit européen, devra mentionner également l'art. 102a.

## **1.3 Justification et évaluation de la solution proposée**

### **1.3.1 Importance économique des acteurs de l'aviation civile suisse**

Usuellement, le trafic aérien se subdivise en deux catégories: d'une part le trafic aérien de ligne et *charter*, de l'autre l'aviation générale. Celle-ci englobe des domaines aéronautiques très variés classés habituellement dans les catégories suivantes: aviation d'affaires, sauvetage aérien et interventions aériennes, travail aérien et autres activités de l'aviation générale.

<sup>5</sup> RS 748.0

Le transport de 99,3 % des passagers en Suisse est assuré par le trafic aérien de ligne et *charter*. Tout comme le trafic cargo, ce trafic concerne presque entièrement les trois aéroports nationaux: Bâle, Genève et Zurich, ce dernier enregistrant le plus gros volume de trafic, suivi de Genève et de Bâle.

Les trois aéroports nationaux et Skyguide constituent l'épine dorsale de l'aviation civile suisse et revêtent une haute importance économique. En l'espèce, dans l'hypothèse d'une faillite, il y a tout lieu de considérer que les prestations que les aéroports de Zurich, Genève et Bâle fournissent ne pourraient pas être compensées à l'identique par d'autres aéroports (comme Milan, Stuttgart ou Munich). La structure de propriété des trois aéroports nationaux (les aéroports de Genève et de Bâle sont majoritairement propriétés des pouvoirs publics tandis que l'aéroport de Zurich est possédé à 40 % par les pouvoirs publics) rend les choses moins ardues pour la Confédération sous cet aspect compte tenu des connaissances actuelles.

Au chapitre des services d'assistance en escale et d'entretien des aéronefs, Swissport International AG, Gate Gourmet Switzerland GmbH et SR Technics Switzerland AG représentent les entreprises les plus exposées au risque de défaillance compte tenu des connaissances actuelles, basées sur les études d'experts de la Confédération. Ces entreprises appartiennent à des investisseurs chinois dont on ne dispose d'aucune information financière transparente ou fiable (cf. ch. 1.1). Swissport International AG domine de loin le marché sur les trois aéroports nationaux et n'est pas remplaçable à court terme. SR Technics Switzerland AG revêt surtout une grande importance pour easyJet Switzerland, notamment parce qu'elle offre des services d'entretien à brève échéance. Gate Gourmet est un important prestataire de restauration à bord qu'il est impossible d'obtenir à court terme par d'autres canaux.

### 1.3.2 Cadre légal

Conformément à l'art. 101, al. 1, LA, la Confédération peut allouer des subventions ou des prêts à l'aviation pour l'exploitation des lignes aériennes régulières. Dans tous les cas, il sera tenu compte de la situation financière du bénéficiaire (al. 2). Aux termes de l'art. 102 LA, la Confédération peut participer à des entreprises exploitant des aérodromes et à des entreprises de transport aérien lorsque l'intérêt général le justifie. Les deux dispositions ont été appliquées dans le cadre du programme de redimensionnement de l'aviation civile nationale à la suite de la débâcle de Swissair en octobre 2001. S'appuyant sur l'art. 101 LA, la Confédération avait à l'époque octroyé à Swissair un prêt sans intérêt de 1450 millions de francs pour maintenir provisoirement l'activité sur un réseau réduit de destinations. Elle avait également activé l'art. 102 LA et participé à l'augmentation de capital de Crossair à hauteur de 600 millions de francs. Après une phase de transition, Crossair avait en effet repris une grande partie de la flotte et des lignes exploitées auparavant par Swissair.

Or, les art. 101 et 102 LA n'autorisent aucune aide aux entreprises connexes. Dans le cadre du programme de redimensionnement, un financement transitoire était prévu pour ce domaine d'activités. Les 150 millions de francs nécessaires ne provenaient toutefois pas de la Confédération, mais étaient le fruit d'un effort conjoint des

cantons aéroportuaires, des compagnies aériennes et de plusieurs grands instituts bancaires, le tout sous la houlette du canton de Zurich.

Une nouvelle base légale dans le cadre du droit d'urgence (art. 165 de la Constitution [Cst.]<sup>6</sup>) ou du droit de nécessité (art. 173, al. 1, let. c, ou 185, al. 3, Cst.) est nécessaire pour permettre à la Confédération d'apporter une aide financière aux entreprises connexes de l'aviation. En l'espèce, elle est créée dans le cadre du droit d'urgence parce que le Conseil fédéral demande simultanément au Parlement de voter un crédit d'engagement et un crédit supplémentaire pour soutenir l'aviation et qu'une base légale formelle est préférable à une ordonnance de l'Assemblée fédérale.

Lorsque la Confédération octroie des moyens financiers, il faut tenir compte de l'art. 103 LA. Selon cette disposition, la COMCO est tenue d'examiner la compatibilité avec l'art. 13 de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien<sup>7</sup> des projets de décisions du Conseil fédéral favorisant certaines entreprises ou la production de certains produits entrant dans le champ d'application de l'accord, notamment des prestations et des participations prévues aux art. 101 et 102 LA. Les participations et aides financières visées à l'art. 102a P-LA relèvent également du champ d'application de cette disposition. Le cas échéant, la COMCO devra être associée suffisamment en amont.

### **1.3.3 Consultation**

Compte tenu du caractère urgent de la situation, il a fallu renoncer à une procédure de consultation.

### **1.3.4 Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral**

La présente proposition de modification de la LA n'est prévue ni par le programme de la législature 2019 à 2023, ni coordonnée avec les stratégies du Conseil fédéral. Ni le programme de la législature ni les stratégies du Conseil fédéral ne pouvaient prévoir ni prendre en compte la pandémie actuelle de COVID-19 et ses répercussions.

### **1.3.5 Solutions non retenues**

Sur la base des résultats des clarifications juridiques menées par l'administration, les variantes suivantes ont été rejetées:

- Création de la base juridique par le biais d'une ordonnance de nécessité du Conseil fédéral fondée sur l'art. 185 Cst.;

<sup>6</sup> RS 101

<sup>7</sup> RS 0.748.127.192.68

- Création de la base juridique par le biais d'une ordonnance de nécessité du Conseil fédéral fondée sur l'art. 173, al. 1, let. c, Cst.

## 1.4 Mise en œuvre

La nouvelle disposition est applicable immédiatement. Le Conseil fédéral peut régler les conditions préalables aux mesures à prendre ainsi que les conditions et les charges pour l'octroi d'aides financières dans une ordonnance ou dans des contrats conclus avec les bénéficiaires des aides. Ce faisant, il veille à ce que les aides financières soient utilisées exclusivement pour garantir l'offre de prestations en Suisse.

## 2 Commentaire des dispositions

*Art. 102a* IIa. Aides financières pour cause de pandémie de COVID-19

*Al. 1*

La Suisse est un pays enclavé. Ses aéroports nationaux lui permettent dès lors de tisser des liens avec l'Europe (à l'exception des régions frontalières) et les autres continents. Afin de garantir ces liaisons, qui sont assurées par les compagnies aériennes, les aéroports doivent fournir les infrastructures et procédures nécessaires pour gérer le flux de passagers, de courrier et de fret. Les services d'assistance en escale comprennent les procédures d'embarquement des passagers, des bagages, du fret, du *catering*, le chargement, l'avitaillement et le nettoyage des avions, les services de sûreté, les livraisons de carburant et l'exploitation des installations d'avitaillement.

La pandémie actuelle met en péril la continuité de l'exploitation et le bon fonctionnement des aéroports. Afin de maintenir l'exploitation, l'al. 1, let. a, prévoit que la Confédération peut, conjointement aux entreprises exploitant des aérodromes, participer temporairement à des sociétés pour maintenir la fourniture de prestations dans le domaine des services d'assistance en escale et de l'entretien des aéronefs (première partie de la phrase). La Confédération peut accorder des prêts, des cautionnements ou des garanties à une plusieurs de ces sociétés de sauvegarde (deuxième partie de la phrase).

La let. b donne le droit à la Confédération d'accorder des prêts, des cautionnements ou des garanties aux entreprises qui fournissent des services dans les domaines de l'assistance en escale et de l'entretien des aéronefs afin de maintenir leur activité.

Aux termes de l'art. 102 LA, la Confédération ne peut soutenir les aéroports que par le biais de participations. L'art.102a, let. c, P-LA complète cette disposition en prévoyant que la Confédération peut apporter une aide aux aéroports nationaux sous forme de prêts, de cautionnements, ou de garanties.



*Al. 2*

La disposition délègue au Conseil fédéral la compétence de régler les conditions de la participation de la Confédération dans les sociétés qui fournissent des prestations dans le domaine de l'assistance en escale et de l'entretien des aéronefs et les conditions d'octroi d'autres aides financières sous forme de prêts, de cautionnements et de garanties à ces dernières ou aux aéroports. Le Conseil fédéral règle aussi ce faisant les conditions et charges contraignantes. Il doit en particulier veiller à ce que les aides financières servent exclusivement à assurer les prestations en Suisse.

*Art. 103* Examen de la compatibilité des aides d'État

Lorsque la Confédération octroie des moyens financiers, il faut tenir compte de l'art. 103 LA. Selon la let. a de cette disposition, la COMCO est tenue d'examiner la compatibilité avec l'accord sur le transport aérien avec l'UE des projets de décisions du Conseil fédéral favorisant certaines entreprises ou la production de certains produits entrant dans le champ d'application de l'accord, notamment des prestations et des participations prévues aux art. 101 et 102 LA. Les participations et aides financières visées à l'art. 102a P-LA relèvent également du champ d'application de cette disposition. Le cas échéant, la COMCO devra être associée suffisamment en amont.

**3 Conséquences****3.1 Conséquences pour la Confédération****3.1.1 Conséquences financières**

Le crédit d'engagement de 600 millions de francs demandé au Parlement et le crédit supplémentaire correspondant du même montant pour l'aide destinée aux entreprises connexes dans les aéroports nationaux pourraient entraîner des sorties de trésorerie à court terme. Il n'est pas possible de chiffrer ces dernières, car on ignore la forme et l'ampleur que pourrait prendre le soutien fédéral requis dans ce domaine. Ce soutien a lui aussi pour condition une indemnisation adéquate de la Confédération.

**3.1.2 Conséquences pour le personnel**

La mise en œuvre de la modification de la LA proposée par le présent message entraînera à court terme une légère augmentation de la charge de travail des services de l'administration concernés. Si la Confédération prend des participations dans des sociétés fournissant des services d'assistance en escale et de maintenance des aéronefs, elle siègera également dans les organes correspondants. Les connaissances et les ressources nécessaires sont disponibles au sein de l'administration (notamment DFF/AFF et DETEC/OFAC).

### **3.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne**

En raison de l'importance économique précitée des aéroports nationaux, le pays tout entier bénéficie du fait que ceux-ci peuvent remplir sans interruption leur fonction de porte ouverte de la Suisse sur le monde.

### **3.3 Conséquences économiques**

L'importance économique des aéroports nationaux et des entreprises qui y opèrent et qui fournissent des services d'assistance en escale et de maintenance des aéronefs a déjà été exposée au ch. 1. Il est renvoyé à ces explications.

### **3.4 Autres conséquences**

Il est évident que ce projet de modification de la LA ne devrait pas avoir d'impact direct sur la société ou l'environnement, ni sur d'autres domaines tels que la politique étrangère; les questions correspondantes n'ont donc pas été examinées.

## **4 Aspects juridiques**

### **4.1 Constitutionnalité**

Le projet se fonde sur l'art. 87 Cst. Cette disposition donne à la Confédération la compétence de légiférer dans le domaine de l'aviation et de la navigation spatiale. L'art. 165 Cst. habilite le Parlement à déclarer urgentes les lois fédérales dont l'entrée en vigueur ne souffre aucun retard.

### **4.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse**

La révision de la LA proposée concerne un domaine du transport aérien pour lequel la Suisse s'est engagée par le biais d'un accord à remplir les prescriptions internationales. Les obligations internationales découlent principalement de l'accord sur le transport aérien conclu avec l'UE.

Aux termes des art. 13 et 14 de cet accord, les aides d'État ne sont admises que sous certaines conditions. L'UE connaît des règles claires en matière d'octroi des aides d'État sur la base desquelles elle a développé une pratique à laquelle la Suisse se conforme, y compris dans le champ d'application de l'accord sur le transport aérien.

Compte tenu de l'ampleur des répercussions économiques actuelles sur l'ensemble du système aéronautique européen, la Commission européenne élabore différents

trains de mesures qui devraient permettre aux États membres de prendre à court terme d'importantes mesures d'aide. La compatibilité des mesures d'aide envisagées par la Suisse avec les exigences de l'accord sur le transport aérien doit également être évaluée à l'aune des mesures prises par l'UE et ses États membres.

L'art. 13, par. 2, let. b, de l'accord prévoit que les aides destinées à remédier aux dommages causés par des catastrophes naturelles ou des événements extraordinaires sont licites. Cette disposition fait pendant à l'art. 107, par. 2, let. b, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). La pratique de la Commission européenne en matière d'aide d'État est guidée par l'«Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19»<sup>8</sup>. La Commission qualifie la pandémie de COVID-19 d'«autre événement extraordinaire» au sens de cette disposition. Sur cette base, seuls les dommages effectifs sont indemnisés.

L'art. 13, par. 3, let. b, de l'accord considère comme compatibles les «aides visant à [...] remédier à une perturbation grave de l'économie d'une Partie contractante». Cette disposition fait pendant à l'art. 107, par. 3, let. b, TFUE. Ici aussi, l'«encadrement temporaire» s'applique qui permet aux États membres de prendre à court terme d'importantes mesures d'aide. Toutes les décisions n'ont pas encore été prises concernant la portée ou le contenu de ces mesures.

La présente modification urgente de la LA ne prévoit aucune mesure concrète, mais vise à créer des conditions-cadres nationales en vue de l'élaboration de concepts de soutien appropriés. En raison de l'incertitude quant à la forme que prendront les mesures européennes, il est important de formuler les conditions-cadres dans la LA de la manière la plus souple possible. Il va également de soi que les mesures prises en Suisse seront conformes au droit international applicable à la Suisse. Pour être mises en œuvre conformément au droit international, les mesures prévues au niveau national doivent être compatibles avec les obligations internationales. Ce sera le cas lorsque la COMCO aura examiné des aides.

### 4.3 Conformité à la loi sur les subventions

Les crédits à approuver se fondent sur la modification de la LA (nouvel art. 102a) proposé à l'adoption. Selon l'al. 2 de cet article, le Conseil fédéral règle les conditions et charges dont les aides financières sont assorties. Il veille à cet effet à ce que les aides financières soient exclusivement utilisées pour assurer les prestations en Suisse. De plus, le Conseil fédéral est guidé par les principes de l'intérêt public, d'efficacité, d'efficience et de limitation dans le temps. Les exigences visées aux art. 6 et 7 de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions<sup>9</sup>) en matière d'octroi des aides financières sont ainsi respectées.

<sup>8</sup> Communication de la Commission du 19 mars 2020 Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19, C(2020) 1863; modifiée par la C(2020) 2215 du 3 avril 2020.

<sup>9</sup> SR 616.1

#### **4.4 Délégation de compétences législatives**

L'art. 3 LA délègue au Conseil fédéral la compétence d'édicter des dispositions d'exécution dans le domaine de l'aviation. L'art. 102a, al. 2, P-LA l'habilitera également à fixer les conditions des mesures à prendre ainsi que les conditions et charges pour l'octroi des aides financières. Il incombera au Conseil fédéral de veiller à ce que les aides financières servent exclusivement à garantir l'offre de prestations en Suisse.