



Signataire : Boris Calame

Date de dépôt : 26 janvier 2023

Question écrite

Aéroport international de Genève : qu'en est-il de la redevance bruit sur les aéronefs, du financement et de l'utilisation du Fonds environnement de l'AIG ?

Sur le site de l'AIG – Aéroport international de Genève, l'on trouve une page dédiée aux « tarifs et redevances aéroportuaires »¹. Il y est notamment inscrit que : « *Genève Aéroport encourage ses opérateurs à renouveler leurs flottes moyennant un **programme d'incitation** qui comprend des **réductions de charges pour les avions de dernière génération** ».*

Les tarifs en lien avec le bruit sont formalisés dans un document². Les montants pour les Classes I³ (aéronefs les plus bruyants), II, III, IV et V⁴ (aéronefs les moins bruyants), ceci avec des tranches par classe de 3 dB(A)⁵, sont respectivement de 4400, 880, 220, 40 et 10 francs.

Pour la nuit, les tarifs additionnels sont donnés toujours par catégorie (Classes I à V) et avec modulation par tranches horaires (22:00-22:29, 22:30-22:59, 23:00-23:29, 23:30-23:59 et 24:00-05:59) :

¹ <https://www.gva.ch/fr/Site/Professionnels/prestations-aeronautiques/tarifs-redevances-aeriennes>

² <https://www.gva.ch/fr/Downloads/Professionnels/airport-charges-regulation-for-scheduled-and-chart.pdf>

³ Valeur moyenne du bruit de crête type d'aéronef > valeur moyenne du bruit de crête tous types d'aéronefs + 4,5 dB(A).

⁴ Valeur moyenne du bruit de crête type d'aéronef < valeur moyenne du bruit de crête tous types d'aéronefs – 4,5 dB(A).

⁵ Se rappeler ici que trois dB correspondent à la perception du doublement de la nuisance sonore ressentie. Donc chaque classe correspond à un très large éventail de nuisance.

- Class I : 1500 ; 2000 ; 3000 ; 6000 et 18 000 francs.
- Class II : 500 ; 1000 ; 1500 ; 3000 et 9000 francs.
- Class III : 200 ; 400 ; 800 ; 1500 et 4500 francs.
- Class IV : 100 ; 200 ; 400 ; 800 et 2500 francs.
- Class V : 50 ; 100 ; 200 ; 400 et 1500 francs.

Il est stipulé, sur la page « Gestion du bruit » du site de l'AIG, que « *Dans le cadre du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), un engagement fort a été pris consistant à plafonner le bruit pour les années à venir et à terme réduire l'empreinte sonore du trafic aérien.* »⁶.

Le règlement de l'AIG⁷ précise, sous son article 4, al. 2, let. b, que « *les tarifs de l'aéroport au sens de l'article 14, alinéa 1 du présent règlement peuvent être modulés en fonction de la période d'utilisation de l'aéroport. Certains tarifs pourront ainsi être augmentés pour tout mouvement effectué pendant la nuit et les recettes supplémentaires y afférentes seront affectées au Fonds environnement de l'aéroport* ».

Il semblerait que cette taxe bruit ait été suspendue, depuis 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, mais aussi que cette suspension ait été prolongée pour l'année 2023, ce qui implique, de fait, une disparition de l'incitation à opérer sur la plateforme aéroportuaire avec des aéronefs les moins bruyants possible et supprime les moyens alloués au Fonds environnement de l'AIG.

A noter que, dans le communiqué de presse du 16 janvier 2023 de l'AIG, il est stipulé que « *De même que lors de la crise COVID, plusieurs compagnies aériennes ont privilégié en 2022 des avions de dernières générations et contribué ainsi à limiter les émissions sonores. Ces avions moins bruyants, classés dans la catégorie 5, (...), ont représenté 24,95% des avions de ligne et charters (22,25% en 2021)* ».

Un bien piètre score si l'on considère que 75,05% des aéronefs et/ou mouvements opérés sur la plateforme sont issus d'une des catégories bien plus bruyantes, celle-ci même avec un impact sonore qui peut aller (au minimum) de +3 dB(A) à beaucoup plus encore.

⁶ <https://www.gva.ch/fr/Site/Geneve-Aeroport/Developpement-durable/Gestion-du-bruit>

⁷ <https://www.gva.ch/fr/Downloads/Professionnels/Reglement-d-exploitation-Aeroport-International-de.pdf>

Au regard de ce qui précède, mes questions au Conseil d'Etat et à l'AIG, que je remercie par avance pour leurs réponses, sont les suivantes :

- *Est-il juste que la suspension de la taxe bruit de l'AIG sur les aéronefs reste suspendue, le cas échéant pour quelles classes et périodes horaires ?*
- *Le cas échéant, quelle en est la justification ?*
- *Quel est le nombre de mouvements de jour et de nuit, par catégorie et tranches horaires, pour les années 2018 à 2022 ?*
- *Pour la catégorie Class V, quelles sont la ventilation et l'évolution des données ?*
 - *Est-ce de jour ?*
 - *Est-ce par aéronef ?*
 - *Est-ce sur l'ensemble des mouvements ?*
- *Pour l'ensemble des catégories (Classes I à V), quelles sont la ventilation et l'évolution des données entre 2018 et 2022, ainsi que par compagnie aérienne ?*
- *Quel est le revenu de la taxe bruit de « jour » et ses surtaxes de « nuit », par catégorie et tranches horaires, pour les années 2018 à 2022 ?*
- *Quel est la perte de revenu sur la taxe bruit de « jour » et ses surtaxes de « nuit », par catégorie et tranches horaires, pour les années 2018 à 2022, ainsi qu'envisagé pour 2023 ?*
- *Quelle est la situation du Fonds environnement en fin d'année, pour 2018 à 2022 ?*
- *Quels sont les principaux engagements du Fonds environnement actuels et envisagés, tout particulièrement pour la réduction du bruit ?*