



*Date de dépôt : 1<sup>er</sup> mars 2023*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite de Boris Calame : 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 ?**

En date du 27 janvier 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

*Sur le site de l'AIG – Aéroport international de Genève, l'on trouve une page dédiée aux « tarifs et redevances aéroportuaires »<sup>1</sup>. 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 document<sup>2</sup>. Les montants pour les Classes P<sup>3</sup> (aéronefs les plus bruyants), II, III, IV et V<sup>4</sup> (aéronefs les moins bruyants), ceci avec des tranches par classe de 3 dB(A)<sup>5</sup>, sont respectivement de 4400, 880, 220, 40 et 10 francs.*

---

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

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

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

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

<sup>5</sup> 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.

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) :

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. »<sup>6</sup>.

Le règlement de l'AIG<sup>7</sup> 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) ».

---

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

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

*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.*

*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 ?*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La redevance bruit est une taxe ajoutée à la redevance d'atterrissage, établie en fonction du niveau de bruit émis par les aéronefs. Son objectif est destiné au seul financement du programme d'insonorisation des bâtiments situés dans la zone sensible de la courbe de nuisance bruit provenant de l'Aéroport international de Genève (AIG).

En raison de la thésaurisation élevée de la somme allouée au programme d'insonorisation dépendant du Fonds environnement (visible dans le tableau ci-dessous concernant le solde du Fonds pour chaque année depuis 2018), la suspension de la redevance bruit, désactivée en 2021 et 2022, l'a également été pour une année supplémentaire en 2023.

	Réel 2019	Réel 2020	Réel 2021	Réel 2022	Budget 2023
Solde début d'exercice	16 555 519	20 410 133	20 835 076	18 493 789	15 894 306
recettes	8 011 925	3 111 552	766 159	1 431 236	1 364 998
dépenses	4 157 311	2 686 609	3 107 446	4 030 719	5 941 119
Solde fin d'exercice	20 410 133	20 835 076	18 493 789	15 894 306	11 318 185

Cette mesure temporaire, validée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), permettra de rééquilibrer le Fonds environnement en fonction des dépenses effectives du programme avant de remettre en vigueur la taxe dès janvier 2024. En effet, la crise du COVID-19 et le contexte géopolitique ont eu un fort impact sur l'avancée du programme d'insonorisation des habitations riveraines, dont la réalisation s'avérait déjà très complexe. Le confinement et les réticences des propriétaires ont repoussé les visites. Ainsi, les interventions de chantier, qui doivent s'exécuter pendant les beaux jours, se retrouvent décalées dans le temps. A cela s'ajoutent les délais de commande, qui peuvent être beaucoup plus longs compte tenu de la provenance des matériaux.

Cela ne péjorera cependant aucunement l'avancement du programme d'insonorisation des habitations riveraines, dont le financement sera assuré jusqu'à la fin du programme prévu.

Par ailleurs, il est important de rappeler que les taxes sur les émissions gazeuses et de décollage après 22 h 00, qui sont basées sur le principe du pollueur-payeur, restent actives et continuent d'alimenter le Fonds environnement.

Le tableau ci-dessous résume le nombre de mouvements réalisés concernant les vols de ligne et les vols charters de jour et de nuit, ainsi que leur ventilation par catégories pour les années 2018 à 2022.

### Évolution classe bruit

#### Vols passagers de Ligne et Passagers Charter sans les cargo (codes 11 et 21)

Année	2018	2019	2020	2021	2022
Mouvements LC totaux	143 144	143 970	52 186	55 972	115 142
# décollages LC de jour	70 023	70 639	25 811	27 587	56 032
# décollages LC de nuit 1 (22h-23h)	1 287	1 162	212	312	1 132
# décollages LC de nuit 2 (23h-6h)	292	198	69	98	435
# atterrissages LC de jour	63 140	63 784	23 697	24 376	50 255
# atterrissages LC de nuit 1 (22h-23h)	5 402	5 384	1 989	2 816	4 669
# atterrissages LC de nuit 2 (23h-6h)	3 000	2 803	408	783	2 619
% Classe de bruit 5	12,74%	18,53%	22,76%	22,25%	24,95%
% Classe de bruit 4	75,92%	70,24%	67,48%	69,87%	66,03%
% Classe de bruit 3	7,80%	7,91%	7,46%	5,72%	5,67%

La part d'aéronefs de dernière génération (classe de bruit 5) est en constante évolution. Les deux meilleures classes (5 et 4) représentent 91% des vols de ligne et des vols charters en 2022.

L'AIG ne dispose actuellement pas de suffisamment d'informations pour donner les prévisions 2023, les compagnies aériennes ayant jusqu'à fin mars pour déposer leurs plans de vol.

Le tableau financier ci-dessous résume les recettes de la redevance bruit « jour » et « nuit » selon la classe d'avion concernée :

#### REDEVANCE BRUIT (compte 410800)

		2018		2019		2020		2021		2022	
		Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
Avion à réaction	Cl I	96 800	96 800	74 000	74 000	22 000	22 000	35 200	35 200	44 000	44 000
	Cl II	2 409 560	2 384 560	2 279 040	2 251 040	652 000	648 000	632 740	614 240	1 849 460	1 818 960
	Cl III	1 724 060	1 648 460	1 662 240	1 619 640	711 680	679 180	722 020	703 120	1 074 920	1 041 920
	Cl IV	2 719 520	2 368 720	2 453 740	2 216 640	883 620	831 120	1 048 680	949 480	2 113 600	1 708 600
	Cl V	226 020	188 470	261 560	223 760	156 680	130 080	177 930	156 980	306 330	297 180
Avion à hélice	Cl A	258	258	205	205	216	216	46	46	46	46
	Cl B	3 379	1 879	3 211	3 211	2 930	2 930	3 326	3 326	3 529	3 529
	Cl C	3 870	3 870	6 182	6 182	4 778	4 778	5 632	5 632	4 602	4 602
	Cl D	9 062	7 562	15 087	15 087	17 084	17 084	22 040	22 040	21 605	21 605
Hélicoptère	Cl 9	4 170	4 170	9 833	9 833	7 003	7 003	6 743	6 743	11 033	11 033
<b>Total</b>		<b>7 196 699</b>	<b>6 682 749</b>	<b>6 765 896</b>	<b>6 420 396</b>	<b>2 457 990</b>	<b>2 337 190</b>	<b>2 654 357</b>	<b>2 496 107</b>	<b>5 429 124</b>	<b>4 911 474</b>

PAS FACTURÉ

PAS FACTURÉ

Concernant la taxe bruit « jour », les recettes s'élevaient à 6,4 millions de francs en 2018, respectivement 6,7 millions de francs en 2019, et une non-facturation de 2,5 millions de francs en 2021 et de 4,9 millions de francs en 2022. Il est envisageable que la non-facturation en 2023 s'élève à environ 5 millions de francs. La surtaxe bruit de « jour » sera de nouveau activée en 2024 compte tenu du rééquilibrage du Fonds environnement d'ici là.

La taxe de décollage après 22 h 00 (dite taxe de « nuit ») est quant à elle restée en vigueur. Elle représente une valeur d'environ 517 000 francs (hors confinement).

De plus, la taxe sur les émissions gazeuses est également restée en vigueur selon les chiffres suivants :

#### REDEVANCE EMISSION GAZEUSE (compte 410810)

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	1 073 069	1 089 680	423 013	459 869	884 580

La baisse de revenu de 2022 par rapport à 2019 est proportionnelle à la diminution du nombre de vols en lien avec la crise.

Enfin, le Fonds environnement est destiné aux projets en lien avec l'impact des activités de l'AIG sur le bruit et sur la qualité de l'air.

Les engagements idoines portent notamment sur :

- le programme d'insonorisation (plus grande source de dépenses);
- les calculs et mesures des courbes de bruit;
- les études de stratégies en vue de la réduction des nuisances sonores, telles que la préparation aux quotas bruit et le cadastre bruit au sol;
- les mesures et analyses de la qualité de l'air;
- la compensation des émissions de CO<sub>2</sub>;
- la participation au projet de décarbonation des véhicules et engins côté tarmac, l'objectif étant d'atteindre 90% de véhicules et engins électriques d'ici 2030.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

Le président :  
Mauro POGGIA