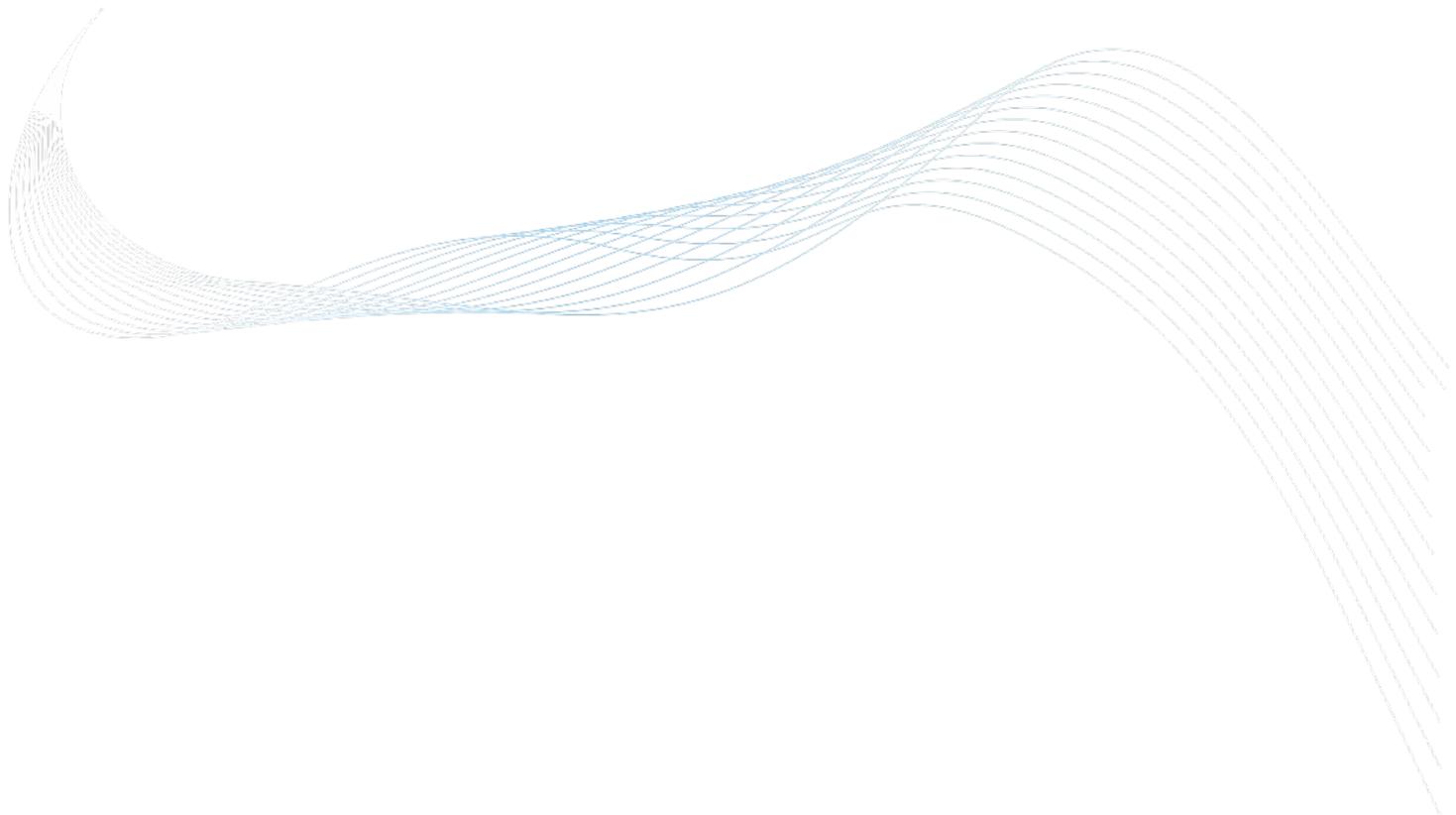


PIECE 16

Réponse de Genève Aéroport
aux oppositions et prises de position

**QUOTAS BRUIT
REDUCTION DES DECOLLAGES RETARDES
REDEVANCES FORTEMENT PROGRESSIVES**



08.03.2021

AUTEUR : TNO

VALIDÉ : 08.03.2021

Table des matières

1. INTRODUCTION	2
1.1. But du document	2
1.2. Document de base	2
1.3. Rappel de l'objectif visé	2
2. DEPASSEMENT DES QUOTAS BRUIT	2
2.1. Manque de quotas bruit	2
2.2. Redevance incitative	2
3. COMMENT LE SYSTÈME DE QUOTAS ET EN PARTICULIER LES REDEVANCES FORTEMENT PROGRESSIVES Y AFFÉRANT INTERAGIRONT AVEC LES AUTRES MESURES DE LIMITATION DES ÉMISSIONS PRÉVUES	3
3.1. Effet escompté du système de quotas	3
3.2. Les redevances fortement progressives	3
4. STRATEGIE GLOBALE PREVUE PAR GENEVE AEROPORT CONCERNANT LES REDEVANCES BRUIT	4
4.1. Mécanisme d'incitation financier	4
4.2. Redevances bruit	4

1. INTRODUCTION

1.1. But du document

Le présent document a pour objectif de répondre aux questions posées par l'OFEV (demandes n°1 & 2) dans son courrier du 9 juillet 2018 (page 19).

Pour rappel, les demandes sont les suivantes :

- *Préciser le système de quotas dans le sens que son but à terme est de réduire (et non seulement plafonner) les décollages retardés opérés pendant la période de restrictions nocturnes*
- *Clarifier comment le système de quotas et en particulier les redevances fortement progressives pour faire respecter les quotas interagissent avec les autres mesures de limitation des émissions prévues et quelle stratégie globale on prévoit de poursuivre concernant les redevances bruit.*

1.2. Document de base

Le document sur lequel se base la demande est la pièce n°6 dossier PAP – MRE déposé par Genève Aéroport le 10 septembre 2019.

1.3. Rappel de l'objectif visé

La mise en œuvre du système quotas bruit a pour but de limiter les mouvements nocturnes au départ en retard sur l'horaire planifié. Les opérateurs d'aéronefs – et notamment les compagnies aériennes – qui sont les plus affectés par des retards, ont tout intérêt à opérer selon leurs horaires planifiés, notamment pour des raisons de service à la clientèle et d'efficacité dans la planification et gestion de leurs ressources. Au travers du système de quotas bruit, GA poursuit le but de réduire ces retards en mettant en place un système qui permet de maîtriser le nombre de mouvements en incitant les opérateurs à voler selon l'horaire planifié.

2. DEPASSEMENT DES QUOTAS BRUIT

2.1. Manque de quotas bruit

Comme les quotas bruit doivent permettre de rester dans les limites fixées par la courbe du bruit admissible, ils ne sont pas transmissibles d'une année à l'autre. De ce fait, entre autres, les compagnies aériennes peuvent manquer de quotas. Dans ce cas, l'opérateur ne pourra opérer le vol que moyennant le paiement d'une redevance incitative fortement progressive.

2.2. Redevance incitative

En cas de d'épuisement des quotas attribués à un opérateur soumis au système pour la saison en cours, les décollages retardés au-delà de 22h ne sont autorisés que moyennant le paiement d'une redevance aéroportuaire spécifique dont le montant fortement progressif a pour objectif d'inciter les compagnies aériennes à ne pas opérer au-delà des quotas attribués. Les montants à prélever sont soumis par Genève Aéroport aux compagnies aériennes soit dans le cadre de la négociation des autres redevances aéroportuaires soit dans le cadre d'une négociation ad hoc, avec une périodicité différente convenue entre les parties prenantes. Le produit de cette redevance est affecté au fond

« environnement » de Genève Aéroport et utilisé pour le financement de mesures de lutte contre le bruit, de protection et d'éventuelles indemnités en raison du bruit du trafic aérien.

Si un accord n'est pas trouvé avec les compagnies aériennes sur les montants de redevance en adéquation avec le but poursuivi (dissuader les opérateurs d'opérer des vols retardés au départ après 22 heures au-delà des quotas alloués) et que l'augmentation des décollages nocturnes induit un dépassement du bruit admissible, respectivement de la courbe de bruit PSIA à moyen terme, alors l'exploitant devra mettre en œuvre d'autres mesures plus restrictives afin de se conformer au cadre réglementaire.

3. COMMENT LE SYSTÈME DE QUOTAS ET EN PARTICULIER LES REDEVANCES FORTEMENT PROGRESSIVES Y AFFÉRANT INTERAGIRONT AVEC LES AUTRES MESURES DE LIMITATION DES ÉMISSIONS PRÉVUES

3.1. Effet escompté du système de quotas

L'effet escompté du système de quotas est d'éviter que le nombre de départs planifiés avant 22h et retardés après 22 heures s'accroisse et augmente en conséquence la charge de bruit. L'objectif visé est une réduction nette du nombre de mouvements.

3.2. Les redevances fortement progressives

Des redevances fortement progressives ont été prévues, faute de pouvoir purement et simplement interdire le décollage d'un avion au départ de Genève dans les horaires d'exploitation prévus par la loi (art. 39a de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, OSIA). La fiche PSIA de Genève Aéroport prévoit aussi, au titre des conditions générales de l'exploitation, que celle-ci se poursuit dans le cadre actuel, les heures d'exploitation correspondant à celles qui sont décrites aux articles 39 et suivants OSIA (cf. Fiche PSIA GVA, Partie décisionnelle, chiffre 2). Afin que Genève Aéroport puisse continuer de jouer son rôle et assumer sa fonction d'élément central de l'infrastructure aéronautique suisse et du système de transport national et international, il est voué avant tout au trafic aérien européen et aux vols intercontinentaux répondant aux nécessités régionales (cf. Fiche PSIA GVA, Partie décisionnelle, chiffre 1).

Il demeure que la volonté de GA reste d'éviter des départs hors quotas. La redevance se veut dissuasive à cet effet.

Pour être effectivement dissuasive, la redevance doit être progressive. Un premier dépassement du nombre de quotas alloué ne devrait pas être sujet à une redevance dont le montant serait excessif compte tenu du fait que ce serait une première « infraction ». En cas de répétition, un montant progressif de la redevance permet toutefois d'éviter que cette dernière ne devienne simplement un coût supplémentaire intégré par les usagers et perçu comme un droit de dépassement systématique des quotas alloués contre paiement.

Il est dès lors important que les éventuels dépassements successifs soient soumis à une redevance fortement progressive qui inciterait, dans un premier temps, les usagers concernés à modifier le plan de rotation de leurs avions et ainsi éviter d'opérer en retard sur les liaisons de fin de journée à destination de Genève sans nécessairement devoir procéder à leurs annulations.

Au cas où de telles modifications de rotations ne seraient pas possibles, un montant fortement progressif du montant de la redevance amènerait les usagers à également envisager une annulation de la dernière rotation à destination de Genève malgré les coûts que celle-ci pourrait provoquer.

Le message ainsi transmis par la mise en place de la redevance progressive est que la récidive ne sera rapidement plus financièrement supportable et que des mesures permanentes visant à respecter les heures d'opérations prévues selon horaire s'imposent.

4. STRATEGIE GLOBALE PREVUE PAR GENEVE AEROPORT CONCERNANT LES REDEVANCES BRUIT

4.1. Mécanisme financier d'incitation

Dans son modèle de redevances aéronautiques applicable aux trafic de ligne qui entre en vigueur en 2021, Genève Aéroport a prévu un mécanisme d'incitation ayant pour objectif de stimuler les compagnies aériennes à opérer avec des avions de nouvelle génération moins bruyants. Cette initiative est fondée sur un des objectifs prioritaires qui est de réduire l'impact du bruit.

Le mécanisme offre une réduction sur la redevance d'atterrissage pour les avions de nouvelle génération ainsi qu'une réduction sur la redevance passager (PSC) pour chaque passager transporté sur ces avions.

Ce premier palier de ce mécanisme permet de récompenser tous les opérateurs de cette catégorie d'avions.

L'objectif de Genève Aéroport étant d'augmenter la proportion d'avions de nouvelle génération qui opèrent sur sa plateforme, le mécanisme est complété par un bonus additionnel qui se calcule sur la base du pourcentage de trafic que chaque compagnie a réalisé avec des avions de nouvelle génération.

Ce deuxième palier devrait clairement inciter les compagnies aériennes à opérer avec des flottes plus récentes, et tout particulièrement celles avec des parts de marché plus importantes, contribuant ainsi à une nette réduction du niveau de bruit.

4.2. Redevances bruit

On rappellera que la redevance bruit a déjà été augmentée significativement au 1^{er} janvier 2018 (augmentation jusqu'à 120% pour les avions les plus bruyants des classes de bruit I, II et III), afin de couvrir les coûts de la mise en œuvre du programme d'insonorisation conformément au concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit autour de Genève Aéroport, en Suisse, approuvé par l'OFAC le 18 septembre 2017. Cette augmentation a également pour effet d'inciter les compagnies aériennes à opérer à Genève avec des avions les plus récents aux performances environnementales les meilleures.

NOISE CHARGE PER CLASS IN CHF	PREVIOUS CHARGE	CHARGES AS FROM JANUARY 1 ST 2018
CLASS I	2'000.-	4'400.-
CLASS II	400.-	880.-
CLASS III	100.-	220.-
CLASS IV	20.-	40.-
CLASS V	0.-	10.-