

Révision de la classification des avions aux fins de la perception de la redevance bruit

*Séance de la CCLNTA
25 juin 2012*



But de la révision

- *Inciter compagnies aériennes à opérer avec des avions aux performances acoustiques les meilleures possibles*
- *Financer le coût des mesures de limitation et de protection contre le bruit selon les besoins avérés (principe du "cost relationship")*
- *Appliquer le principe de causalité*
- *Encourager les constructeurs et motoristes à développer des avions, respectivement des réacteurs, de plus en plus performants*

Révision de la classification

Classification actuelle

B-737 Serie -100 / -200 B-737 Serie -200 ADV (JT8D-15/-17) B-747 Serie -100 (-F) / -200 (C/B/F) B-747 SP	I
MD11 MD80 B747 400	II
A340 200/300/600 A340 500	III
A330 200/300 MD87	IV
A321 B737 300/400/800 A320 MD90 A319 AVRO RJ85/100 CARJ 700/RJ100 E145/ER	V

Classification actualisée

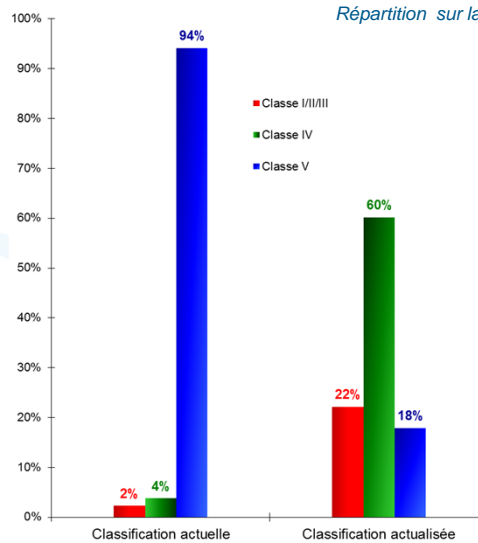
B-737 Serie -100 / -200 /-200 ADV B-747 Serie -100 / -200 / -300 / -400 B-747 SP MD11 MD80	I
A330 200/300 A340 200/300/500/600 B767 200/300/400/ER MD87	II
A321 B737 300/400/800/900	III
A318/A319/A320 B737 500/600/700 CRJ 700/900 E170/E190 F70 MD90	IV
AVRO RJ -85/ -100 CRJ 100/200 E145	V



2

Répartition du trafic par classe de bruit

Répartition sur la base du trafic en 2011



Barème de la redevance bruit

Redevance bruit applicable aux avions à réaction

Classe bruit	I	II	III	IV	V
Actualisée	2'000.--	400.--	100.--	20.--	0.--
Actuelle	1'000.--	600.--	400.--	200.--	0.--

Redevance additionnelle applicable au trafic au décollage dès 22h

Classe bruit	Take-off Local Time				
	22:00-22:29	22:30-22:59	23:00-23:29	23:30-23:59	00:00-05:59
I	1'500.-- (800.--)	2'000.-- (1'500.--)	3'000.--	6'000.--	18'000.-- (9'000.--)
II	500.-- (400.--)	1'000.-- (800.--)	1'500.--	3'000.--	9'000.-- (6'000.--)
III	200.--	400.--	800.--	1'500.--	4'500.-- (3'000.--)
IV	100.--	200.--	400.--	800.--	2'500.-- (1'500.--)
V	50.--	100.--	200.--	400.--	1'500.-- (800.--)
Avion à hélice (MTOW > 5'700 kg)	50.--	100.--	200.--	400.--	1'500.-- (800.--)

4

Révision de la classification

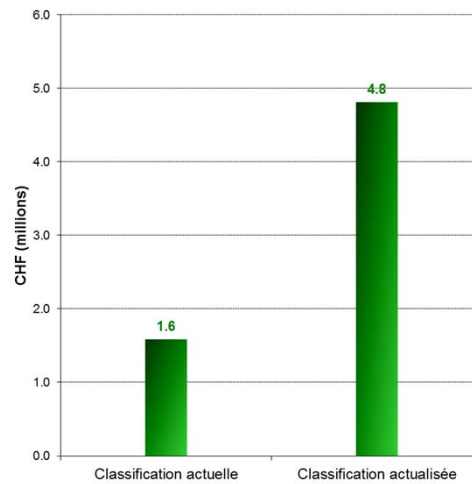
Effet de la révision (classe + barème) sur quelques avions représentatifs à GVA

Type d'avion	Nombre d'atterrissage	Classe bruit actualisée	Barème actualisé	Recettes actualisées	Classe bruit actuelle	Barème actuel	Recettes actuelles
A319/A320	37'453	IV	20	749'060	V	0	0
A321	2'904	III	100	290'400	V	0	0
A332/A333	1'051	II	400	420'400	IV	200	210'200
A343	111	II	400	44'400	III	400	44'400
B733	2'669	III	100	266'900	V	0	0
B737	1'458	IV	20	29'160	V	0	0
B763/B764	938	II	400	375'200	III	400	375'200
CRJ7/9	2'238	IV	20	44'760	V	0	0
E190/195	2'282	IV	20	45'640	V	0	0
MD82	207	I	2'000	414'000	II	600	124'200
RJ1H	3'455	V	0	0	V	0	0

Calculs sur la base du trafic en 2011

5

Recettes de la redevance bruit (trafic 2011)



Calendrier prévisionnel

➤ 2013

Mises en consultation auprès des compagnies aériennes conformément à la nouvelle ordonnance sur redevances aéroportuares entrée en vigueur depuis le 1er juin 2012 (dans le cadre de la consultation relative à l'ensemble des redevances aéroportuares)

➤ 1^{er} avril 2014

Date prévisionnelle introduction de la nouvelle classification

Remarque

La nouvelle ordonnance sur les redevances aéroportuares prévoit que lesdites redevances doivent être mises en conformité avec la nouvelle ordonnance le 1^{er} janvier 2014 pour les aéroports de Zurich et Genève

➤ **Proposition**

La commission consultative des nuisances préavise favorablement la mise en consultation de la nouvelle classification des aéronefs aux fins de la perception de la redevance bruit, en vue d'une mise en œuvre au 1^{er} avril 2014.