

# AVIS DU COLLEGE

**Séance du 02 Mai 2022  
N° 2022 / 15**

**Objet :** Nouvelle classification acoustique des aéronefs en vigueur depuis 1<sup>er</sup> avril 2022

La classification acoustique des aéronefs sert de base juridique pour :

- Permettre aux sociétés aéroportuaires de moduler, après accord de l'Autorité de Régulation des transports, leurs redevances en fonction des performances environnementales,
- Permettre à l'administration de l'aviation civile de moduler le montant de la taxe sur les nuisances aériennes en fonction des caractéristiques acoustiques des aéronefs.

La révision de la classification acoustique a été réalisée sous contrainte budgétaire pour éviter une augmentation du montant de la taxe perçue en 2019. La classification acoustique des aéronefs est restée fondée sur la marge acoustique des aéronefs. Le choix de cet indicateur complexe plutôt que celui des bruits certifiés favorise les aéronefs les plus lourds. Il ne contribue pas à gagner la confiance des collectivités et populations impactées.

Plusieurs modifications législatives ont été effectuées à la fin de l'année 2021 avant de procéder à cette nouvelle classification:

- 1) Réallocation des textes régissant la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) par l'ordonnance du 22/12/2021 dans plusieurs codes (environnement, impôts et transports)
- 2) Modification des coefficients de modulation minimum et maximum ainsi que de la valeur supérieure du 1<sup>er</sup> groupe tarifaire par la loi de finances initiale pour 2022
- 3) Modalités de reversement de la taxe en cas de fin de concession ou de sortie d'un aéroport du dispositif également par la loi de finances initiale pour 2022.

L'arrêté portant cette nouvelle classification est l'arrêté du 21 mars 2022 relatif à la classification acoustique des aéronefs mentionnés à l'article L. 422-56 du code des impositions sur les biens et services à prendre en compte pour le calcul de la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

Le collège de l'Autorité de contrôle a demandé à l'administration de lui présenter le nouveau dispositif. Cette présentation a eu lieu le 4 avril 2022 sur la base d'un rapport de présentation qui a été complété dans les jours suivants. Aucune étude d'impact explicitant ces nouvelles dispositions n'a cependant été présentée ou communiquée à l'Autorité de contrôle. Les membres du collège ayant relevé que le nouveau dispositif favorisait les aéronefs les plus bruyants, l'administration a convenu qu'il y avait effectivement un problème à ce niveau.

Par ailleurs, l'absence d'étude de l'impact de cette nouvelle classification sur, d'une part les recettes de la TNSA, d'autre part les modulations tarifaires des redevances des aéroports selon les caractéristiques acoustiques des aéronefs, ne permet pas d'apprécier si les effets de cette réforme au cours des prochaines années ne constituent pas le ferment d'une régression environnementale.

Le collège de l'Autorité de contrôle a donc décidé de se prononcer publiquement sur cette nouvelle classification acoustique.

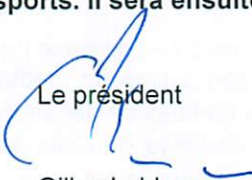
Après en avoir délibéré,

Le collège de l'Autorité recommande au Gouvernement d'évaluer rapidement les effets territoriaux de cette réforme, notamment en Île-de-France.

Il recommande de corriger rapidement le dispositif en réajustant les catégories et en révisant les coefficients de calcul afin de rendre le dispositif plus juste et plus cohérent. Le point le plus problématique est la taxation plus faible que dans le système précédent des avions les plus bruyants du 2<sup>ème</sup> groupe. Bien que l'administration ait indiqué que peu d'avions sont concernés, leur nombre ne peut pas être négligé et rien ne garantit que le nouveau dispositif tarifaire ne va pas attirer une flotte plus ancienne à revenir opérer dans certains de nos aéroports, notamment par le fret. Le deuxième point problématique est celui des aéronefs du groupe 6 (anciennement 5b) qui voient leur contribution diminuer de manière significative sans aucune justification. Un arrêté modificatif peut permettre de corriger ces deux points.

Il recommande enfin une réévaluation périodique de la classification acoustique afin de pouvoir la modifier lorsque nécessaire. Lors de la prochaine modification, il recommande de considérer les bruits certifiés des aéronefs, en approche et en survol, et non plus les marges acoustiques.

Le présent avis sera adressé au ministre chargé des transports. Il sera communiqué pour information au président de l'Autorité de Régulation des Transports. Il sera ensuite rendu public.



Le président

Gilles Leblanc