

L'Atelier Citoyen est une association indépendante et non politique, de dialogue, d'idées et d'expertises citoyennes, créée en 2014 pour travailler sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Il a publié un grand nombre de ses travaux (sur [www.ateliercitoyen.org](http://www.ateliercitoyen.org)) : l'aérogare, la piste, la circulation et les trajectoires aériennes, l'économie et les emplois, la finance, le bruit, les transports en commun, l'urbanisme. En 2018, il devient l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique pour laisser la possibilité de créer d'autres ateliers citoyens sur d'autres sujets.

## Pour une tarification incitative

**La tarification actuelle des vols d'avions est complexe et génère des effets de seuils dommageables. Pour améliorer la situation des riverains, la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) devrait être sérieusement revalorisée et appliquée à l'atterrissage comme au décollage. Un vaste chantier de remise à plat est nécessaire, au niveau national principalement.**

Sur tous les aéroports, les mouvements d'avions font l'objet de taxes dont certaines sont liées aux nuisances sonores. A Nantes, il s'agit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), perçue au décollage pour financer les aides à l'insonorisation, et de la redevance d'atterrissage qui finance l'exploitant de l'aéroport.

### La TNSA actuelle

La TNSA est exigible **par décollage** et son montant dépend d'une « base » propre à l'aéroport et du poids de l'appareil selon la formule :  
(base selon l'aéroport) \* Log (masse maxi au décollage en t)

La base varie selon les aéroports, elle est de 20 € à Nantes depuis le 1er juillet 2019. La TNSA est **modulée en fonction du groupe acoustique de l'appareil et de l'heure du mouvement**<sup>1</sup>. Les monocouloirs utilisés à Nantes, A320 et B737NG, appartiennent aux groupes acoustiques 4 et 5a<sup>2</sup>.

groupe	6h-18h	18h-22h	22h-6h
5a	1	3	6
4	2	6	12

Le vol en journée d'un appareil moyen, **type A320**, du groupe 5a, pesant 73,5t donnera lieu à une TNSA égale à  $20 * \text{Log}(73,5) = 37$  euros. Pour un vol en soirée, la TNSA est multipliée par 3 ; la nuit par 6.

Ces montants sont doublés pour un appareil du groupe acoustique 4, un peu plus bruyants.

<sup>1</sup> [ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/tnsa\\_notice\\_fr.pdf](http://ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/tnsa_notice_fr.pdf)  
<sup>2</sup> [acnusa.fr/web/uploads/media/default/0001/01/436\\_etudeclassificationsdebruitfinal.pdf](http://acnusa.fr/web/uploads/media/default/0001/01/436_etudeclassificationsdebruitfinal.pdf)



La taxe sur les nuisances sonores aériennes concerne le décollage

### Montant de la TNSA pour le décollage d'un avion de 73,5 t, selon sa catégorie et la tranche horaire

	0-6h	6-18h	18-22h	22-24h
groupe 5a	224 €	37 €	112 €	224 €
groupe 4	448 €	75 €	224 €	448 €

### La redevance d'atterrissage actuelle

Le gestionnaire de l'aéroport perçoit **une redevance d'atterrissage** d'environ 3,60 € HT/t pour les appareils usuels, modulée en fonction du bruit : 0,85 en journée (6h-22h) et 1,77 sinon ; multipliée par 2 pour les appareils du groupe 4, exonérée le jour pour les avions basés<sup>3</sup>.

### Montant de la redevance pour l'atterrissage d'un avion de 73,5 t, selon sa catégorie et l'horaire

	0-6h	6-18h	18-22h	22-24h
groupe 5a	503 €	242 €	242 €	503 €
groupe 4	1007 €	484 €	484 €	1007 €

<sup>3</sup> calcul de la redevance atterrissage à Nantes : [nantes.aeroport.fr/sites/nantes2017/files/pages/brochure\\_tarifs\\_services\\_publics\\_aeroportuaires\\_nantes\\_au\\_01\\_04\\_2019.pdf](http://nantes.aeroport.fr/sites/nantes2017/files/pages/brochure_tarifs_services_publics_aeroportuaires_nantes_au_01_04_2019.pdf)

A l'atterrissage, le même avion (groupe 5a de 73,5t) aura une redevance de 242 euros en journée et de 484 euros en soirée. Pour l'atterrissage d'un appareil de même poids du groupe 4 (plus bruyant), la compagnie aura des montants de redevances doublés.

Que représentent cette taxe et cette redevance pour les compagnies aériennes ?

Si l'on prend l'exemple de Ryanair, son dernier exercice publié indique que ses coûts par vol étaient de 7 563 €, dont 1 295 € de « Airport and handling charges »<sup>4</sup> (charges aéroportuaires). **La TNSA d'un vol A320 décollant de Nantes en journée (37 euros) représente donc 0,5 % du coût par vol de cette compagnie et 2,9 % de ses charges d'aéroport par vol.** Par contre, **sa redevance d'atterrissage de 242 €, en journée ou en soirée représente 3,2% des coûts et 18,7% des charges aéroportuaires par vol pour cette compagnie.**

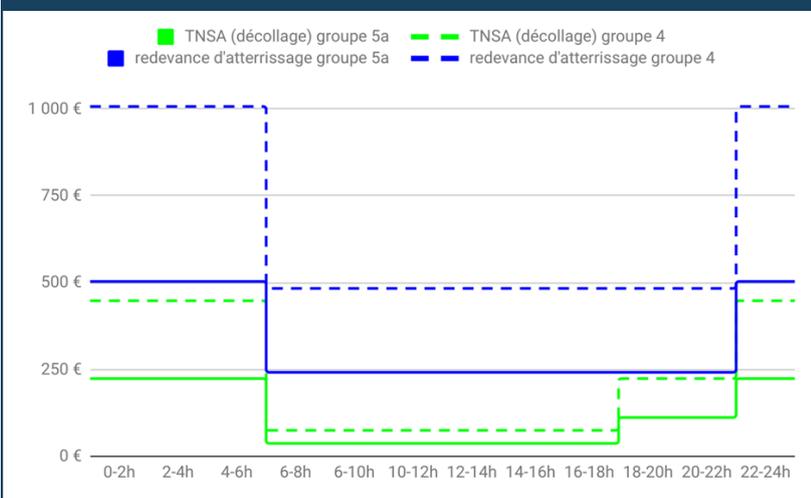
### Des insuffisances au système actuel

Le système actuel présente plusieurs insuffisances :

- **la TNSA est bien moins incitative/dissuasive que la redevance d'atterrissage** : au pire, pour un appareil groupe 4 la nuit, elle est d'environ 450 € alors que la redevance d'atterrissage serait de 1000 € ;
- le système actuel est **complexe et donc pénible à anticiper**, avec une catégorisation en groupes, spécifique à la France, qui génère des effets de seuils ;

<sup>4</sup> <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2018/07/Ryanair-FY-2018-Annual-Report.pdf>

### TNSA et redevance : effets de seuil et disproportion



Calculs Atelier Citoyen pour un appareil de groupe 5, de 73,5 tonnes

### Autres taxes et redevances

**Taxe de l'aviation civile** : 4,58 € par passager vers l'Europe, 8,24 € vers les autres destinations ;  
**Taxe de solidarité sur les billets d'avion**, finançant les pays en voie de développement : Europe : 1,13 €/passager en classe éco et 11,27 € sinon ; ailleurs : 4,51 € en éco, 45,07 € sinon ;  
**Taxe d'aéroport**, au profit de son exploitant ; à Nantes : 5,70 €/passager hors transit\* ;  
**Redevance de stationnement** : de 0,63 € HT/t/h, après une franchise correspondant au turnaround minimum ;  
**Redevance passager** : de 6,67 € HT (Europe), 8,54 € HT (Outremer) et 13,64 € HT (ailleurs) ; taxe réduite d'environ 17% en hiver.

(\*) <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000038272969>

- les tranches horaires actuelles génèrent aussi des **effets de seuils** : le vol de 17h59 aura une TNSA 3 fois plus réduite que celui de 18h01 ;
- les tranches horaires ne correspondent pas vraiment aux nuisances ressenties : un vol à 6h01 réveille tout un quartier mais celui de 18h01 est noyé dans l'activité de la ville ;
- seuls les décollages sont taxés par la TNSA, alors que les atterrissages sont plus bruyants et plus nombreux dans la tranche horaire nocturne, et la redevance va à l'exploitant de l'aéroport et non à la lutte contre les nuisances.

### Orientations

Les compensations des nuisances sonores devraient être relevées à Nantes, l'engagement du Premier Ministre est clair : *“il [est] possible de prendre des mesures limitant la hausse des nuisances sonores”*.

La cohérence entre restriction (couvre-feu) et tarification doit être forte. Si c'est un couvre-feu « léger » (pas de vols programmés la nuit mais des retards acceptés, solution prônée par les maires de l'agglomération), des tarifs très dissuasifs doivent s'appliquer aux vols ayant des retards.

Un autre rééquilibrage est souhaitable, celui concernant les bases sur lesquelles se fondent taxes et redevances : *« l'équilibre entre taxes et redevance « au passager » et « au mouvement »,*

de l'ordre de 2/3 - 1/3 n'est pas satisfaisant, si l'on souhaite pénaliser les nuisances sonores mais aussi atmosphériques, qui dépendent avant tout du mouvement d'avion lui-même plus que du nombre de passagers embarqués. » (rapport de la Médiation, annexe comparative p. 44, note 95).

**A plus long terme**

Pour clarifier la situation, il serait opportun de séparer la taxation des nuisances sonores des redevances d'atterrissage :

- les redevances d'atterrissage sont là pour payer le coût d'exploitation de la plateforme aéroportuaire : l'occupation et l'usure des pistes et taxiway, de la même façon que la redevance passager paye l'exploitation de l'aérogare ;
- la taxation des nuisances sonores doit compenser l'utilisation d'un bien commun (ici, la tranquillité publique)

L'exploitant de l'aéroport doit pouvoir séparer ses coûts pour la piste et le taxiway afin de fixer une redevance en rapport avec leur utilisation.

La TNSA devrait être largement relevée, être plus fine et plus claire pour être plus incitative/dissuasive.

La TNSA étant nationale, il faudrait faire évoluer la réglementation de façon à ce que cette taxe soit plus en phase avec les nuisances réelles :

- une taxation à l'atterrissage comme au décollage ;
- une variation en fonction du bruit réel de l'appareil ;
- une modulation horaire correspondant à la gêne et sans effets de seuil.

La gêne réelle, c'est l'émergence du bruit comparé au bruit ambiant de la ville, qui varie selon l'heure de la journée. Il n'y a pas besoin de groupes, puisque l'EASA certifie le bruit de chaque appareil.

Il faudrait donc établir un profil de bruit ambiant (qui peut rester simple, par

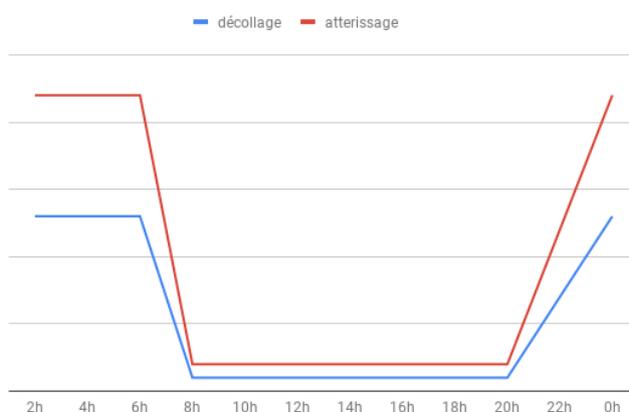
5 Le niveau de bruit au décollage est mesuré à 3 ou 4 km de la piste, celui à l'atterrissage à 2 km de la piste

exemple 80dB le jour, 60dB la nuit) et on pourrait taxer les appareils en fonction du niveau de l'émergence de bruit.

Par exemple, pour un A320 qui émet 87,4 dB au décollage et 96,1 dB à l'atterrissage<sup>5</sup>, un décollage de jour serait taxé en fonction de la valeur de l'écart  $87,4 - 80 = 7.4\text{dB}$  ; un atterrissage la nuit serait taxé en fonction d'un autre écart :  $96.1 - 60 = 36.1\text{dB}$ .

On pourrait envisager une tarification plus graduée pour éviter les effets de seuil, et avec une différence jour/nuit plus marquée.

**Une TNSA évitant les effets de seuil ?**



Source : Atelier Citoyen, sans indication de montants, pour donner une idée d'une progressivité de la TNSA

**La tarification ailleurs**

**A Bruxelles :** la tarification des nuisances sonores est basée sur une valeur par avion ; en outre, l'atterrissage comme le décollage sont concernés par cette tarification précise.

**A Zurich :** la tarification des décollages est modulée en fonction de l'heure et du groupe de nuisance.

**Tarification à Zurich : très dissuasive pour les avions bruyants et la nuit**

Classification of aircrafts in noise charge categories. A relative silent aircraft as the 380-800 falls in a noisy category due to its high MTOW.

Classes	I	II	III	IV	V
Aircraft types	B707, B727, DC10, MD8x, B777-300, MD80, A340-2/3/4/5/600,	A300, A310, A340, A380-800, B767, MD87, B777-300ER,	A321, B737-3/4/8/900, B757-3/300, B777-200,	A318, A319, A320-1/200, B737-5/6/700, MD90, F70, F100,	BA-146-1/2/300, EMB135, EMB145ER, DO328,

Noise charges (in CHF) in place for Zurich airport in the day and night period. For the evening and early morning charges in between day and night period are applied.

Classes	I	II	III	IV	V
Starts in the Day (07.00-21.00)	2.000,-	400,-	40,-	10,-	
Starts in the night (00.01-06.00)	18.000,-	9.000,-	4.500,-	2.500,-	1.500,-

Source : EPA REPORT 2015 p.28

Responsable de cette publication :  
Jean-Marie Ravier, président de l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique  
at.citoyen@gmail.com