



## Nouvelle taxe sur les nuisances sonores aériennes

***A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, le volet bruit de la TGAP est remplacé par une taxe spécifique aux nuisances sonores aéroportuaires. La gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains vient d'être confiée aux gestionnaires d'aéroports.***

**F**in 2003, le Parlement a voté, dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 2003, des mesures fiscales qui ont notamment trait aux nuisances sonores aériennes. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004, la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains aéroportuaires est confiée aux gestionnaires d'aéroports, l'ADEME en étant dessaisie. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, le volet bruit de la Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) est remplacé par une taxe spécifique aux nuisances sonores aéroportuaires, dénommée Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA).

### Création de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes

La TNSA se distingue par le fait que son produit est spécifiquement affecté au financement des aides aux riverains de l'aérodrome concerné, sur le principe de la taxe d'aéroport, qui finance à 80 % la sûreté des aéroports. Autre nouveauté notoire, pour un aérodrome donné, le montant de la taxe varie en fonction de l'ampleur de l'aide due aux riverains (dans des limites fonction du groupe dont il relève). En effet, la loi de finance précise que « le besoin de financement de l'aérodrome résulte des aides à accorder en application de la réglementation en vigueur, de l'évolution prévisible des plans de gêne sonore et de celle des coûts d'insonorisation ».

La TNSA, tout comme le volet bruit de la TGAP qu'elle viendra remplacer,



concerne les aérodromes comptant plus de 20 000 «mouvements excédant 20 tonnes» et est calculée sur la base du logarithme décimal de la masse maximale au décollage des aéronefs. Les coefficients de modulation prenant en compte l'heure de décollage et les caractéristiques acoustiques de l'appareil, font, quant à eux, l'objet d'une adaptation, puisqu'ils évoluent désormais dans une fourchette comprise entre 0,5 et 120 (contre un rapport 1 à 48 auparavant). D'une part, cette assiette élargie apporte une plus grande précision dans la prise en compte de l'heure de décollage et du groupe acoustique de l'appareil et, d'autre part, se traduit par un rendement accru par rapport à l'ancien système de calcul. En attendant que soit adoptée la TNSA début 2005, c'est une TGAP à coefficient 0,5-120 qui s'applique pour 2004.

Le décret n° 2004-62 du 14 janvier 2004 modifie le décret n° 99-508 du 17 juin 1999 instaurant le TGAP. Les modifications concernent notamment

l'annexe III du décret relative aux coefficients de modulation des niveaux de bruit des avions en fonction de leur heure de décollage et des caractéristiques acoustiques de l'appareil.

Il ramène par ailleurs de 3 à 2 les groupes d'aérodromes. Les aérodromes sont répartis dans les groupes en fonction de la gêne sonore subie par les riverains, par référence aux plans de gêne sonore.

Pour application des nouveaux coefficients de modulation des niveaux de bruit des avions fixés par le décret précédemment cité, un arrêté précise les critères de répartition des aéronefs en fonction de leurs caractéristiques acoustiques. Les aéronefs les plus bruyants étant classés dans la première catégorie.

**LOI de finances rectificative pour 2003 (n° 2003-1312 du 30 décembre 2003)**

- JO n° 302 du 31 décembre 2003 page 2259)

**Décret n° 2004-62 du 14 janvier 2004 modifiant le décret n° 99-508 du 17 juin 1999 modifié pris pour l'application des articles 266 sexies à 266 duodecimes du code des douanes instituant une taxe générale sur les activités polluantes**

- NOR: BUDD0370060D - J.O n° 12 du 15 janvier 2004 page 1140.

**Arrêté du 16 janvier 2004 relatif à la classification acoustique des aéronefs à prendre en compte pour le calcul de la taxe générale sur les activités polluantes,**

NOR: EQUA0301750A - J.O n° 17 du 21 janvier 2004 page 1564