

# Le transport aérien

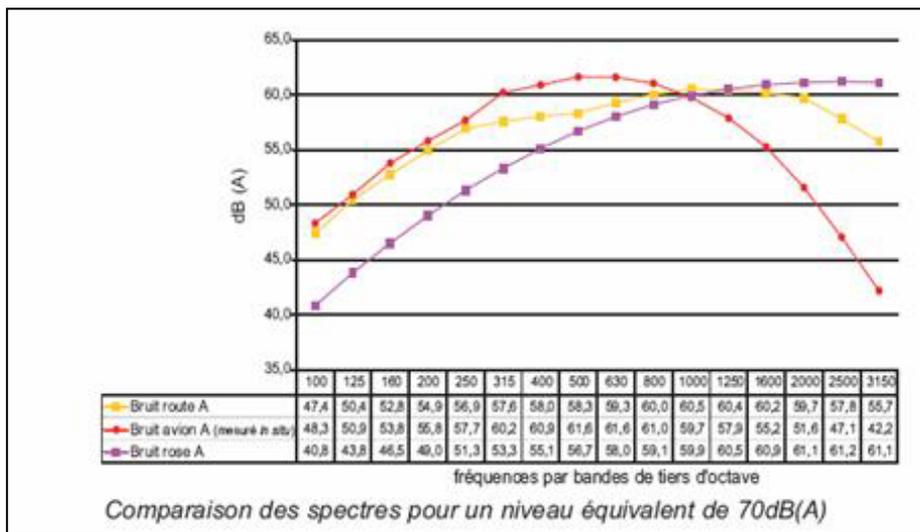
5<sup>es</sup> Assises Nationales de la Qualité de l'Environnement Sonore

# Une aide à l'insonorisation plus performante en matière d'isolation acoustique

## Recommandations techniques de la DGAC : isolation acoustique « Insonorisation des logements proches des aéroports »

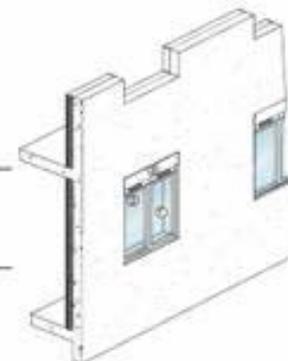
➔ Exemples de solutions sur :

- Parties pouvant être traitées dans un bâtiment pour améliorer les performances acoustiques : parois opaques, parois vitrées, toitures...
- Types d'intervention possible par composants : parois opaques, parois vitrées, toitures et les toitures terrasses...
- Exemples d'exigences par éléments en fonction des performances recherchées



### 2.4.4 - Isolement acoustique de 35 dB

- 1 Fenêtre ou porte-fenêtre avec ou sans coffre de volet roulant  
Certifié Acotherm AC2  
Ou fenêtre testée en laboratoire  $R_w + C_w \geq 35$  dB  
Ou fenêtre de classe d'étanchéité A3 équipée d'un vitrage  
CEKAL AR4 ou double vitrage 10/6/8 ou 55-2/8/6
- 2 Si  $\left(\frac{\text{Nbr d'entrée d'air} \cdot 10}{\text{surface au sol m}^2}\right) \leq 1$  Entrée d'air certifiée NF  $D_{n,e,w} + C_w \geq 41$  dB.  
Ou Entrée d'air essai de type  $D_{n,e,w} + C_w \geq 42$  dB.  
Si  $1 < \left(\frac{\text{Nbr d'entrée d'air} \cdot 10}{\text{surface au sol m}^2}\right) \leq 2$  Solutions à étudier au cas par cas
- 3 Coffre de volet roulant traversant (si non inclus dans le bloc fenêtre):  
 $D_{n,e,w} + C_w \geq 47$  dB



# Une aide à l'insonorisation plus efficace en matière de gestion des aides aux riverains

---

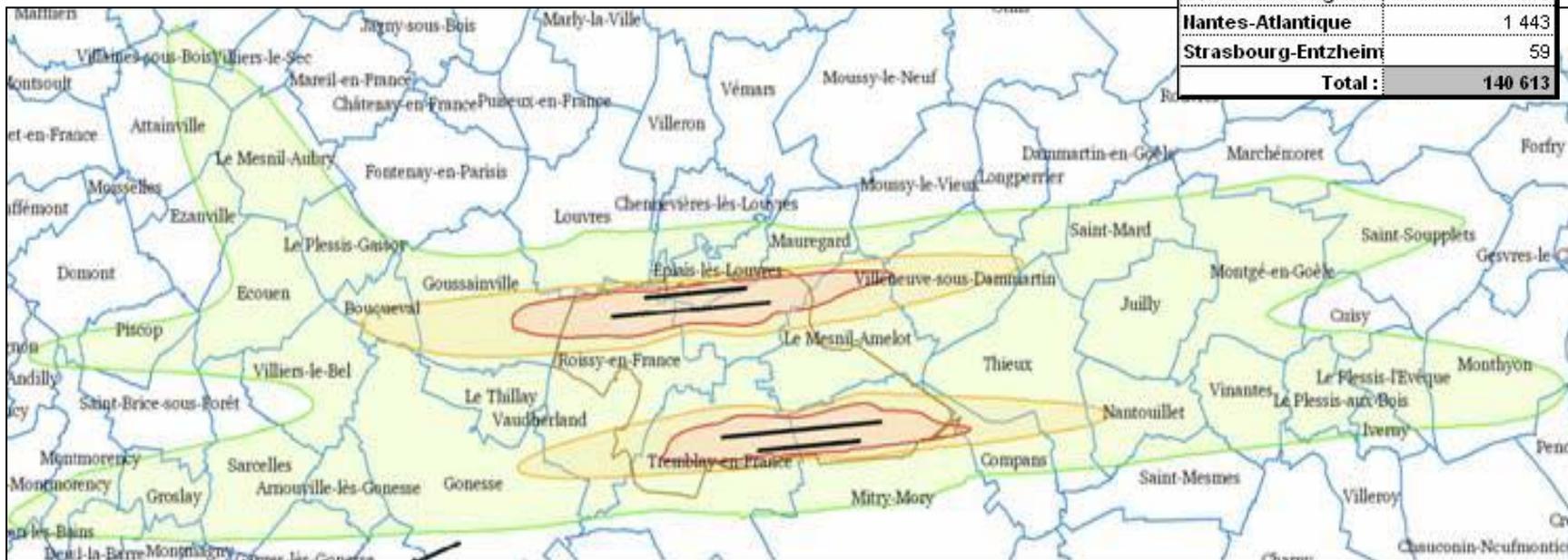
## Circulaire DGAC-DPPR du 29 août 2007 relative à la mise en œuvre de l'aide à l'insonorisation

- **Objectif** : réduction des délais et des coûts en matière d'aide à l'insonorisation
  - ➔ Suivi régulier des dossiers d'aides par le recueil des **données de gestion des exploitants d'aéroports**
  - ➔ Définition d'un **programme pluriannuel d'aide aux riverains** et établissement de règles de priorité sur la mise en œuvre des aides
  - ➔ Définition des **crédits de fonctionnement** des exploitants d'aéroports :
    - Crédits de fonctionnement définis sur les frais réels
    - Montants et intérêts de trésorerie

# Le plan de gêne sonore (PGS)

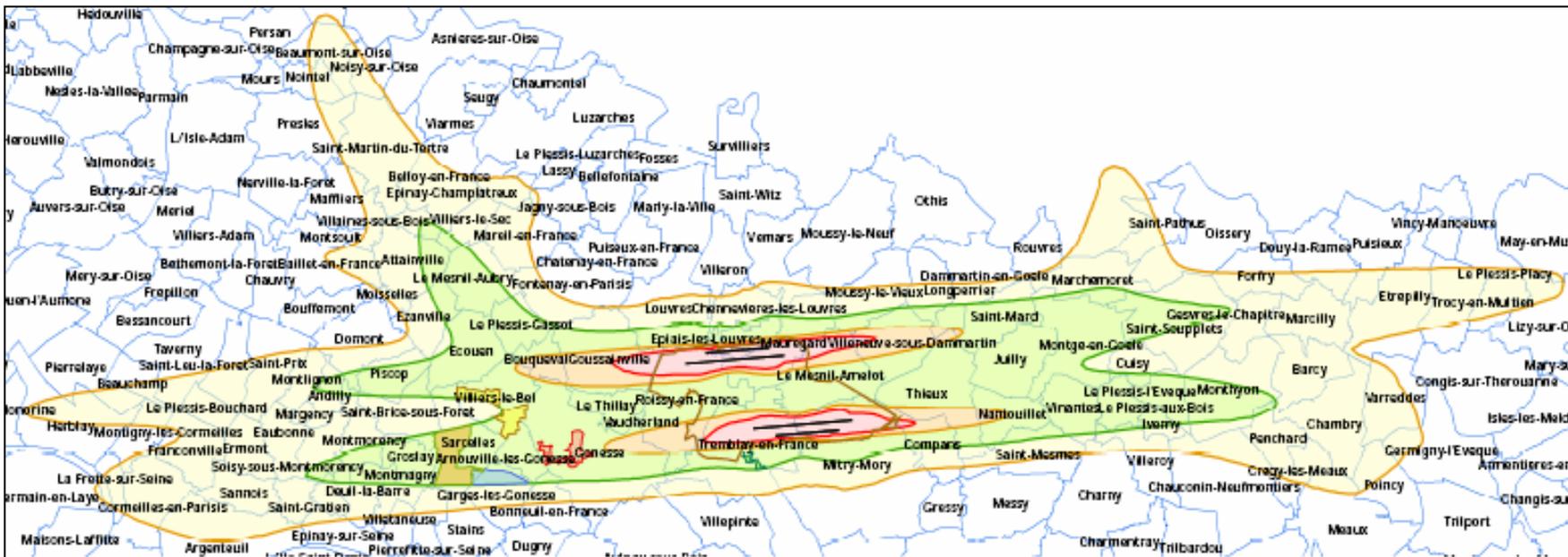
- **Objectif** : constater la **gêne réelle subie** autour de l'aéroport, niveaux de bruit à court terme
- Le PGS : trois zones (I, II et III), en Lden
- Uniquement sur les 10 principaux aéroports français

AEROPORT	nb de logements dans le PGS
Paris-Charles de Gaulle	63 257
Paris-Orly	43 615
Toulouse-Blagnac	20 543
Lyon-Saint-Exupéry	860
Marseille-Provence	6 020
Nice-Côte-d'Azur	3 700
Bordeaux-Mérignac	1 116
Hantes-Atlantique	1 443
Strasbourg-Entzheim	59
<b>Total :</b>	<b>140 613</b>



## PEB : maîtrise de l'urbanisation

- **Objectif** : permettre une **urbanisation maîtrisée** des communes situées à proximité des aéroports, sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré par le trafic aérien
- Pour chaque aérodrome après une large consultation
- Délimite 3 ou 4 zones : A, B, C et D



# Une fiscalité environnementale : la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

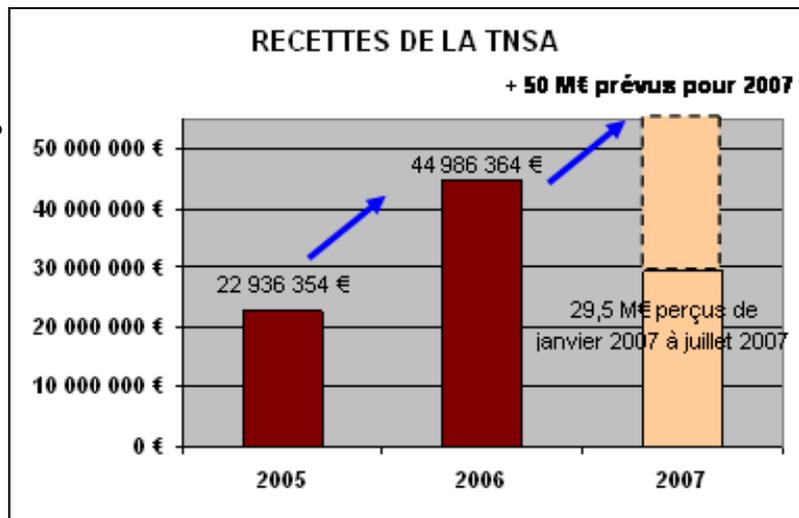
- **Fonction** : créée le 01.01.05 pour le **financement de l'aide à l'insonorisation** des logements des riverains autour des aéroports
- **Redevables** : **compagnies aériennes**
- **Principe** : « **pollueur-payeur** », 10 plus grands aéroports français
- **Fait générateur** : **décollage** de l'avion (MMD > 2 T)
- **Assiette fiscale** : Masse Maximum au Décollage (MMD)
- **Formule de calcul** :  **$T = t \times c \times \log(\text{MMD})$**  
- **Base juridique** : art. 1609 quatervicies A du Code général des impôts

AUJOURD'HUI		
GROUPE ACOUSTIQUE	COEFFICIENT DE MODULATION	
	6 h - 18 h	22 h - 6 h
1	12	120
2	12	120
3	6	50
4	2	12
5a	1	6
5b	0,5	5

EN 2008			
GROUPE ACOUSTIQUE	COEFFICIENT DE MODULATION		
	6 h - 18 h	18 h - 22 h	22 h - 6 h
1	12	36	120
2	12	36	120
3	6	18	50
4	2	6	12
5a	1	3	6
5b	0,5	1,5	5

# Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

- Ressources TNSA : plus de **50 M€** de recettes au titre de 2007
- Besoins de financement : globalement satisfaits sur la plupart des aérodromes, à l'exception de Paris-Orly et de Nantes-Atlantique



**TNSA à Paris-Charles-de-Gaulle**  
**Airbus A340 :**  
- 54 € par décollage de jour  
- 322 € par décollage de nuit



**TNSA à Paris-Charles-de-Gaulle**  
**Boeing 747 - 400 :**  
- 686 € par décollage de jour  
- 6 855 € par décollage de nuit

# Un dispositif de contrôle du recouvrement de la TNSA plus développé

- Un logiciel opérationnel depuis juillet 2007 :

→ **Logiciel NBA** (« Niveau de Bruit des Aéronefs »)

- Nature des contrôles :

- Procédures amiables
- Procédures contraignantes : taxation d'office

- Résultats : **7 M€ au total** (dont 50 % déjà versés aux exploitants d'aéroports)



**Logiciel TNSA**



**Logiciel NBA**

# Des moyens financiers supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation

- Orientations : actions fortes du Gouvernement pour améliorer la qualité de vie des riverains autour des aéroports
- Des demandes d'insonorisation en instance résorbées en 2 ans sur les aéroports d'Orly et de Nantes-Atlantique :
  - **Paris-Orly** : augmentation de la TNSA pour traiter, d'ici 2 ans, les logements en attente de financement. Près de 23 M€ en 2008 contre 11 M€ en 2007.
  - **Nantes-Atlantique** : multiplication par 3 des ressources disponibles qui passeront de 0,5 M€ à 1,6 M€ pour résorber, en 2 ans, les demandes de financement en attente.
- Décollages entre 18 et 22 heures davantage taxés : création de la tranche « soirée » pour la TNSA
- Taux d'aide préférentiel pour les opérations groupées d'insonorisation des logements



Airbus A340		
TNSA à Paris-Orly		
	AVANT	APRES
Décollage de jour	83 €	115 €
Décollage de soirée	83 €	345 €
Décollage de nuit	498 €	688 €



Airbus A320-200		
TNSA à Nantes-Atlantique		
	AVANT	APRES
Décollage de jour	30 €	82 €
Décollage de soirée	30 €	246 €
Décollage de nuit	179 €	493 €