



GROUPE ADP

Direction des Finances, de la Gestion
et de la Stratégie

A l'attention des compagnies aériennes
desservant la plateforme
de Paris-Le Bourget

FGS / 2021 / 125

Roissy, le 16 décembre 2021

Madame, Monsieur,

L'arrêté du 24 janvier 1956 relatif aux conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage sur les aérodromes publics a récemment été modifié par l'arrêté du 8 septembre 2021¹.

La méthode de répartition des aéronefs dans les groupes acoustiques sera dorénavant déterminée "par référence à la marge acoustique cumulée"² et non plus par référence à la marge acoustique cumulée corrigée (en unité EPNdB). La nouvelle classification peut être résumée par le tableau présenté ci-dessous.

Groupe	1	2	3	4	5	6
Chapitre OACI	Tous les autres cas	Chapitres 3, 4, 5 et 14				Chapitres 6, 8, 10 et 11
Critère acoustique		10 ≤ Marge cumulée < 13	13 ≤ Marge cumulée < 17	17 ≤ Marge cumulée < 20	Marge cumulée ≥ 20	/

La nouvelle classification des aéronefs sera applicable pour l'application des redevances dont les tarifs et leurs modulations entrent en vigueur postérieurement au 31 mars 2022.

Ainsi, la proposition tarifaire d'Aéroports de Paris pour 2022, soumise à l'homologation de l'Autorité de régulation des transports (ART) le 18 novembre 2021 et publiée sur notre site internet, prévoit de modifier la modulation de la redevance d'atterrissage basée sur le niveau de bruit des aéronefs mise en œuvre sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget, afin de se conformer à la dernière version de l'arrêté du 24 janvier 1956 précité.

Pour rappel, le classement des aéronefs par groupe acoustique permet de déterminer le coefficient de modulation qui sera appliqué à la redevance d'atterrissage (le coefficient le plus élevé étant celui du groupe 1, le moins élevé celui du groupe 6³).

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000253291/>

² Ainsi qu'aux chapitres de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944. On entend par marge acoustique cumulée d'un aéronef la somme des différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximal autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans l'annexe de la convention précitée.

³ Ex-groupe 5b.

Ainsi, afin de pouvoir procéder au classement des aéronefs de votre flotte, et d'assurer une application effective de ces nouvelles dispositions au 1^{er} avril 2022, date d'entrée en vigueur de la grille tarifaire d'Aéroports de Paris, je vous saurais gré de bien vouloir communiquer les certificats acoustiques de vos aéronefs, dans les meilleurs délais et d'ici le 31 janvier 2022 à Mmes Sophie FILLATRE et Sandrine BOULANT-RICHIR, responsables de la mise à jour des données de références avions : airportfees.lbg@adp.fr.

A défaut de réception des documents avant le 1^{er} avril 2022, et en application de l'article 3-II^o de l'arrêté du 24 janvier 1956 précité, les aéronefs dont les caractéristiques acoustiques n'auront pas été communiquées à Aéroports de Paris seront automatiquement classés dans le groupe 1. La communication de ces éléments après le 1^{er} avril 2022, ne pourra remettre en cause les facturations de redevances déjà établies. Aéroports de Paris régularisera la situation sur les factures établies après le jour de la réception des documents, sans effet rétroactif.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, nos plus sincères salutations.

Christelle JACQUEMET

Directrice des Finances, de la Gestion
et de la Stratégie