

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

17 octobre 2025

## PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-CF735

présenté par

M. Eskenazi, Mme Mercier, M. Philippe Brun, M. Baptiste, M. Baumel, M. Bouloux, M. Oberti, Mme Pantel, Mme Pirès Beaune, M. Vallaud, Mme Allemand, M. Aviragnet, M. Barusseau, Mme Battistel, M. Belhaddad, Mme Bellay, M. Benbrahim, M. Califer, Mme Capdevielle, M. Christophle, M. Courbon, M. David, M. Delaporte, M. Delautrette, Mme Diop, Mme Dombre Coste, M. Dufau, M. Echaniz, M. Faure, Mme Froger, M. Fégné, M. Garot, Mme Godard, M. Gokel, Mme Got, M. Emmanuel Grégoire, M. Guedj, M. Hablot, Mme Hadizadeh, Mme Herouin-Léautey, Mme Céline Hervieu, M. Hollande, M. Houlié, Mme Jourdan, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Leseul, M. Lhardit, M. Naillet, M. Pena, Mme Pic, M. Potier, M. Pribetich, M. Proença, Mme Rossi, Mme Rouaux, M. Aurélien Rousseau, M. Roussel, Mme Runel, Mme Récalde, M. Saint-Pasteur, Mme Santiago, M. Saulignac, M. Simion, M. Sother, Mme Thiébault-Martinez, Mme Thomin, M. Vicot, M. William et les membres du groupe Socialistes et apparentés

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 24, insérer l'article suivant:**

I. – Le code des impositions sur les biens et les services est ainsi modifié :

1° L'article L. 422 54 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « et en fonction de l'heure de décollage » ;

b) Le tableau au second alinéa est ainsi modifié :

– À la première ligne de la deuxième colonne, après le mot : « MINIMUM », est inséré le mot : « JOUR » ;

– À la première ligne de la dernière colonne, après le mot : « MAXIMUM », est inséré le mot : « JOUR » ;

– Sont ajoutés deux colonnes ainsi rédigées :

«

---

MINIMUM NUIT (€)	MAXIMUM NUIT (€)
200	750
100	200
10	50

»

c) Au dernier alinéa, les mots : « est déterminés » sont remplacés par les mots : « ainsi que l'horaire de passage à l'application du tarif nuit sont déterminés » ;

2° Le premier alinéa de l'article L. 422-55 est ainsi modifié :

a) Au début, sont ajoutés les mots : « La journée, » ;

b) Est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« La nuit, le coefficient propre à chaque aéronef mentionné au 2° de l'article L. 422-53 est modulé entre 4 et 120 en fonction de l'heure de décollage, et du groupe de l'aéronef, de sorte à dissuader le décollage de nuit des avions dont les marges acoustiques sont les plus faibles. »

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés propose un barème de nuit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes en établissant un barème nocturne (10 fois supérieur à celui de jour) ainsi qu'une modulation plus importante de la taxe en fonction de l'horaire de décollage, afin d'inciter à limiter les décollages de nuit, notamment des avions les plus bruyants, particulièrement nuisible pour la santé des riverains.

La taxe sur les nuisances sonores (TNSA) est payée par les compagnies aériennes pour chaque décollage. Elle permet le financement d'un diagnostic acoustique et des travaux d'insonorisation.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) estime qu'environ 20% de la population européenne, soit plus de 100 millions d'habitants, est exposée à des niveaux de bruit préjudiciables à la santé humaine. Le bruit a des effets dramatiques sur le sommeil, le stress chronique, l'hypertension et les maladies cardio-vasculaires, comme en attestent les études scientifiques.

La surexposition au bruit peut avoir des conséquences sur l'espérance de vie en bonne santé, par l'incidence de maladies cardio-vasculaires avec, pour chaque augmentation de 10 décibels, un surcroît de mortalité évalué à 18 % et allant jusqu'à 28 % pour l'infarctus du myocarde. Ces conséquences sont en partie imputables au phénomène des micro-réveils. Les nuisances sonores aériennes sont donc particulièrement préjudiciable la nuit.

La Direction générale du Trésor rappelle que le transport aérien, bien qu'important pour l'économie nationale, n'est pas suffisamment mis à contribution : en 2025, malgré la hausse de la TSBA, la tarification moyenne ne couvre que 34 % de ses externalités négatives, notamment climatiques et

sonores. Il est donc légitime d'ajuster la fiscalité du secteur afin d'en internaliser les coûts réels et de rendre les vols de nuit économiquement dissuasifs. Instaurer un barème de nuit suffisamment dissuasif permet d'inciter économiquement les compagnies à limiter les décollages de nuit, notamment des avions aux marges acoustiques les plus faibles (la taxe étant modulée en fonction de l'heure et du type acoustique d'aéronef) tout en abondant le Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires finançant l'isolation phonique des logements des riverains affectés.

Ce nouveau barème pourrait permettre d'abonder financièrement les fonds de compensation de porter par voie réglementaire à 100% la prise en charge de l'isolation phonique aujourd'hui fixé à 80% - le reste à charge constituant aujourd'hui un frein à l'isolation des ménages les plus modestes, sans avances de fraie. Dans un second temps, le périmètre des logements éligibles pourrait être élargi.

Cet amendement est issu de discussions avec l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), les associations de riverains et les ONG.