Association nationale d'élus

COMMUNIQUE DE PRESSE DE M. JEAN-PIERRE BLAZY

Président de Ville et Aéroport
Maire de Gonesse

Contact presse :

Julien Delannay, Chargé de mission
01.39.85.95.96 / 06.29.14.27.09

Gonesse, le 10 novembre 2025

Projet de loi de finances pour 2026 – Article 43

Les élus de Ville et Aéroport vent debout contre le prélèvement des excédents de recettes de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

L'association Ville et Aéroport dénonce l'actuel projet de loi de finances 2026 et son article 43 qui prévoit de nouvelles ponctions sur les ressources du transport aérien, cette fois en détournant une partie du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) destinée à financer l'insonorisation des logements riverains des principaux aéroports français. Bercy compte ainsi transférer environ 80 millions d'euros du produit de la TNSA vers le budget général de l'État.

Une fois encore, les élus de Ville et Aéroport condamnent cette manœuvre où, sous couvert d'équilibre des comptes publics, Bercy détourne les fonds qui avaient pourtant un objectif clair : la protection des riverains exposées aux nuisances sonores aéroportuaires et l'application du principe de réparation (pollueur-payeur) qui alimente l'insonorisation des logements inclus dans les Plans de Gêne Sonore (PGS) des principaux aéroports français. Ces pratiques constituent une fiscalité déguisée sans que cela ne profite in fine à l'environnement.

Fin 2024, le stock total de TNSA s'élevait à environ 150 millions d'euros pour l'ensemble des aéroports concernés à Paris et en régions. Rappelons que les aérodromes concernés sont classés par groupes tarifaires. Ainsi le groupe 1 concerne Nantes-Atlantique, Paris-CDG, Paris-Le Bourget et Paris-Orly. Le groupe 2 concerne Toulouse-Blagnac. Le groupe 3 inclue Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence et Nice-Côte-d'Azur.
Sur les 150 millions d'euros de stock de TNSA, celui correspondant aux aéroports parisiens était de 123 millions d'euros au 31 décembre 2024.

L'État décide de détourner la TNSA de son utilité première, au mépris de l'esprit même de cette taxe. Pour justifier sa mesure, le gouvernement évoque « *un ralentissement de la demande d'indemnisation observée pour certains aéroports* ». En réalité, cette analyse est contestable puisqu'autour de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, au moins 33 000 logements et 150 établissements scolaires sont éligibles à des aides mais n'ont pas encore été insonorisés. Il en va de même autour des aéroports régionaux précités. Le stock de TNSA doit donc servir exclusivement à réaliser les programmes d'insonorisation des sites concernés, telle est la demande réaffirmée par Ville et Aéroport.

Par ailleurs, ces chiffres proviennent de PGS qui pour certains d'entre eux n'ont pas été révisés depuis plus de dix ans. Entre-temps, le trafic aérien a augmenté, nécessitant une révision de ces documents. Comme le rappelle à juste titre l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) dans son rapport annuel 2024, « *À défaut d'évaluations régulières, de nombreux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et Plans de Gêne Sonore (PGS) sont devenus obsolètes et insuffisamment efficaces* ». Ainsi, certains riverains peuvent désormais être concernés par les nuisances aéroportuaires, rendant encore plus essentiel une bonne utilisation de la TNSA.

Ville et Aéroport ajoute que la base financière de la TNSA est en réduction. Celle-ci baisse chaque année du fait de son mode de calcul. En effet, celui-ci repose sur un coefficient de modulation fondé notamment sur le groupe acoustique des avions. La nouvelle génération d'avions étant moins bruyante, le produit de la Taxe est appelé à diminuer au fil du temps. C'est une raison supplémentaire pour ne pas toucher aux recettes de TNSA.

Enfin, les élus de Ville et Aéroport rappellent que dans le cadre du projet de loi de finances rectificative pour 2022, le Parlement avait adopté, à l'initiative du Sénat, une dotation de 20 millions d'euros supplémentaires pour la TNSA. L'association avait déploré cette compensation très partielle au regard des pertes de recettes enregistrées lors de la crise du Covid-19 évaluées à plus de 80 millions d'euros sur la période 2020-2023 (effondrement du trafic aérien).

Ville et Aéroport demande au gouvernement de renoncer à ce prélèvement exceptionnel des soldes excédentaires de la taxe sur les nuisances sonores aériennes afin de permettre à cette taxe de retrouver son utilité première.

Elle salue l'initiative du député du Val d'Oise Romain Eskenazi qui vient de déposer une proposition de loi visant à améliorer le dispositif d'aide financière à l'insonorisation. Celle-ci reprend pour partie les propositions défendues par l'association visant à réformer ce dispositif.

Il s'agit de prévoir une prise en charge à 100%, dans la limite d'un plafond revalorisé annuellement selon l'indice des prix d'entretien-amélioration des bâtiments ; de favoriser le couplage isolation phonique-isolation thermique ; de rouvrir un droit à l'aide après un délai de vingt ans. Au-delà de ces dispositions, Ville et Aéroport demande une révision et un élargissement des critères d'éligibilité à tous les foyers réellement exposés au bruit nocif des avions ; une révision des plans de gêne sonore ; un élargissement des contributeurs TNSA aux gestionnaires d'aéroports aux côtés des compagnies aériennes ; un assouplissement du critère d'antériorité. Afin de remédier aux situations atypiques induites par l'application du critère d'antériorité, il est proposé de donner la possibilité aux riverains dont la demande a précédemment été rejetée en application du « critère d'antériorité » de redéposer leur demande pendant une durée limitée.